

B 31 Meersburg/West - Immenstaad

**Informationsveranstaltung
für die Kreis-, Gemeinde- und Ortschaftsräte
am 23. März 2016
in Friedrichshafen**

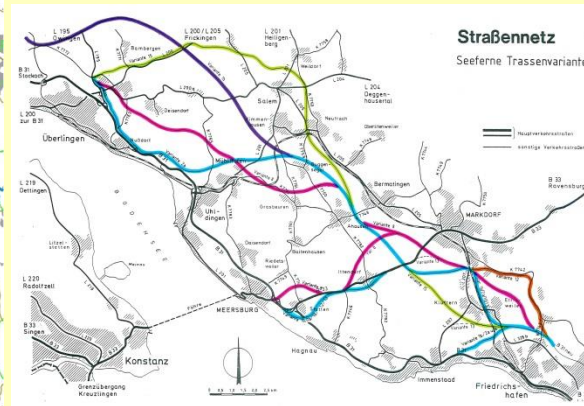
Ulrich Kunze
Referatsleiter Straßenplanung



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Gliederung



- Konzeption und Planungsschritte bis zur Linienbestimmung 2006
- weiteres inhaltliches Vorgehen / nächste Planungsschritte
- aktueller Stand und Ausblick

Konzeption und Planungsschritte bis zur Linienbestimmung 2006



konzeptionelle Phase bis 1995:

Neugestaltung des klassifizierten Straßennetzes im
nördlichen Bodenseeraum

- umfangreiche Untersuchungen zu Verkehr und Umwelt
- Entwicklung und Abstimmung zahlreicher Planungsfälle

Planungsfall 7

= Bündelung des Verkehrs auf B 31 und B 30



Planungsfall 7

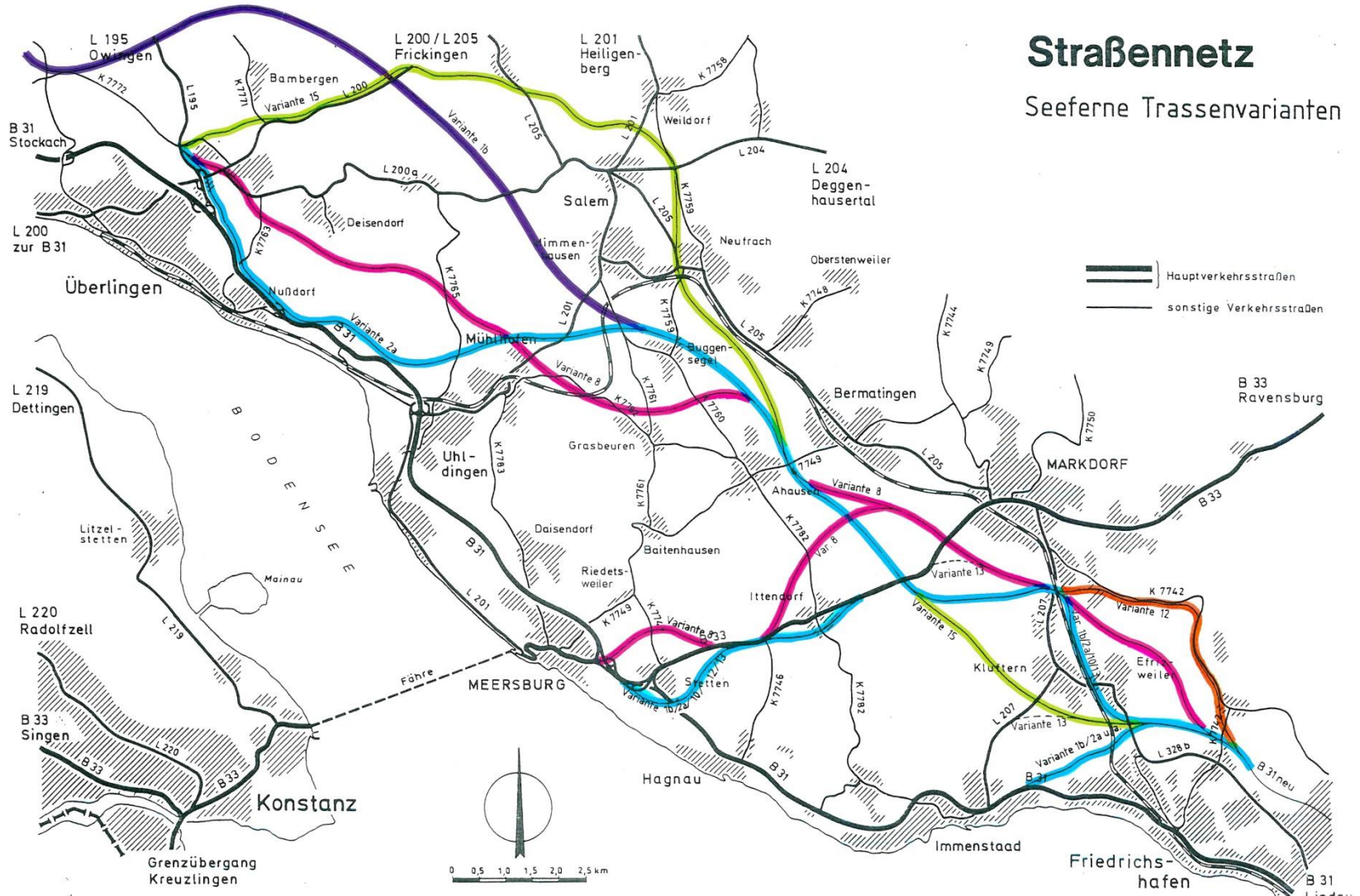
- erweist sich verkehrlich als die günstigste Lösung
- Anforderungen zwischenörtlicher, regionaler und überregionaler Verkehrsströme werden am besten erfüllt
- Mitnutzung/Ausbau bestehender Netzelemente
- vergleichsweise kurze, relativ umweltverträgliche Neubauabschnitte als Ergänzung
- beste Entlastungswirkung im nachgeordneten Straßennetz und der B 31 alt

Phase der Linienfindung

Straßennetz

Seeferne Trassenvarianten

== Hauptverkehrsstraßen
— sonstige Verkehrsstraßen



Raumordnungsverfahren 1999-2001

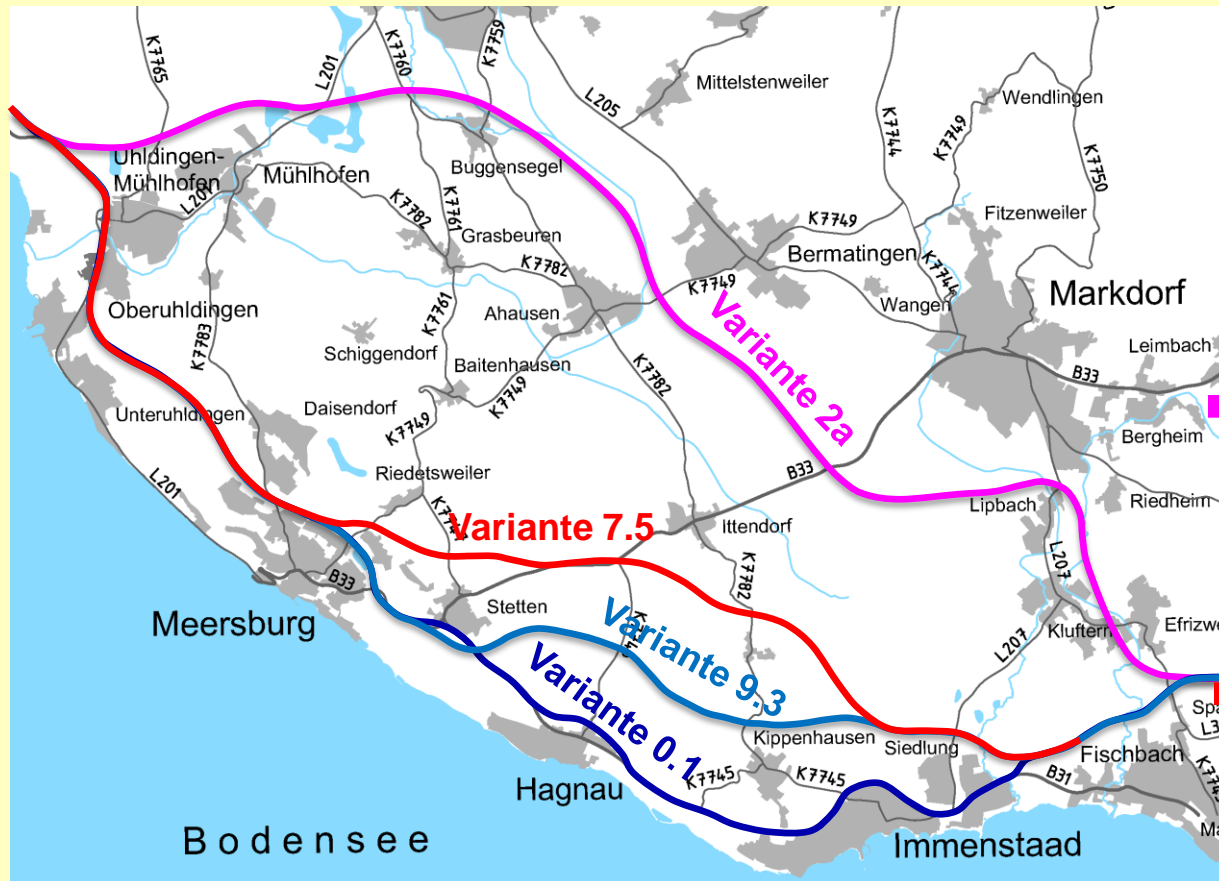
4 untersuchte Varianten/Planungsfälle

seefern:

- Variante 2a

seenah:

- Variante 0.1 (Ausbau)
- Variante 7.5
- Variante 9.3



➔ Variante 2a stimmt mit den Erfordernissen der Raumordnung nicht überein

➔ Variante 7.5 ist raumordnerisch günstigste Lösung

Warum ist Variante 2a raus gefallen?

Schutzgut / Nutzung	geringstes Risiko → höchstes Risiko			
Boden		Variante 7.5		Variante 2a
Landwirtschaft				
Forstwirtschaft				
Grundwasserverhältnisse	Variante 7.5			
Oberflächenwasser		Variante 7.5		
Wasserschutzgebiete		Variante 2a	Variante 7.5	
Überschwemmungsgebiete		Variante 7.5		
Naturschutz		Variante 7.5		Variante 2a
Klima	Variante 7.5			
Landschaft				
Kulturgüter				
Mensch / Wohnen		Variante 2a		
Mensch / Erholung				

Warum ist Variante 2a raus gefallen?

Verkehrliche Wirkungen (1998), Entlastung					
hoch		—————→			gering
B 31 alt, Bereich Hagnau	Variante 7.5 bis zu 15.000 Kfz/24h				Variante 2a ca. 9.000 Kfz/24h
Uferbereich, Entwicklungs- Optionen	Variante 7.5		Variante 2a		
B 33 / Bündelung	Variante 7.5				Variante 2a
Raumordnung (raumstrukturelle und –wirtschaftliche Kriterien)					
	Variante 7.5				Variante 2a
Gesamtkosten					
	Variante 2a 147,4 Mio €	Variante 7.5 164,4 Mio €			

Linienbestimmung des Bundes nach § 16 FStrG



Optimierung der
Variante 7.5 bei
Uhdlingen-Mühlhofen

➔ **Variante 7.5 W2**

2006:
Linie der Variante 7.5 W2
wird vom BMV bestimmt

➔ **Grundlage für die
weitere Planung
der B 31**

Verfahrensstände / Abschnittsbildung



- in Bau:
B 31 OU FN
B 31 Überlingen
- linienbestimmt:
B 31 neu weitgehend am Bestand

Aktueller Planungsabschnitt Meersburg/West - Immenstaad

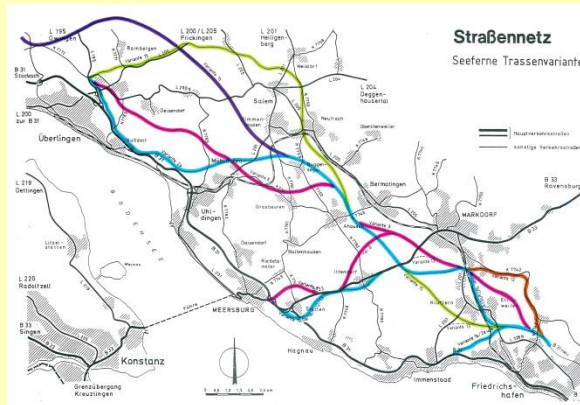
- Vorrangiges Ziel: Ausbau der Hauptachsen B 31 und B 30
- Entlastung von Hagnau, Stetten, Immenstaad etc.



- Konzentration der Planungsressourcen
- Variante 2a wird nicht mehr betrachtet
- Varianten 9.3 und 0.1 im Abschnitt enthalten

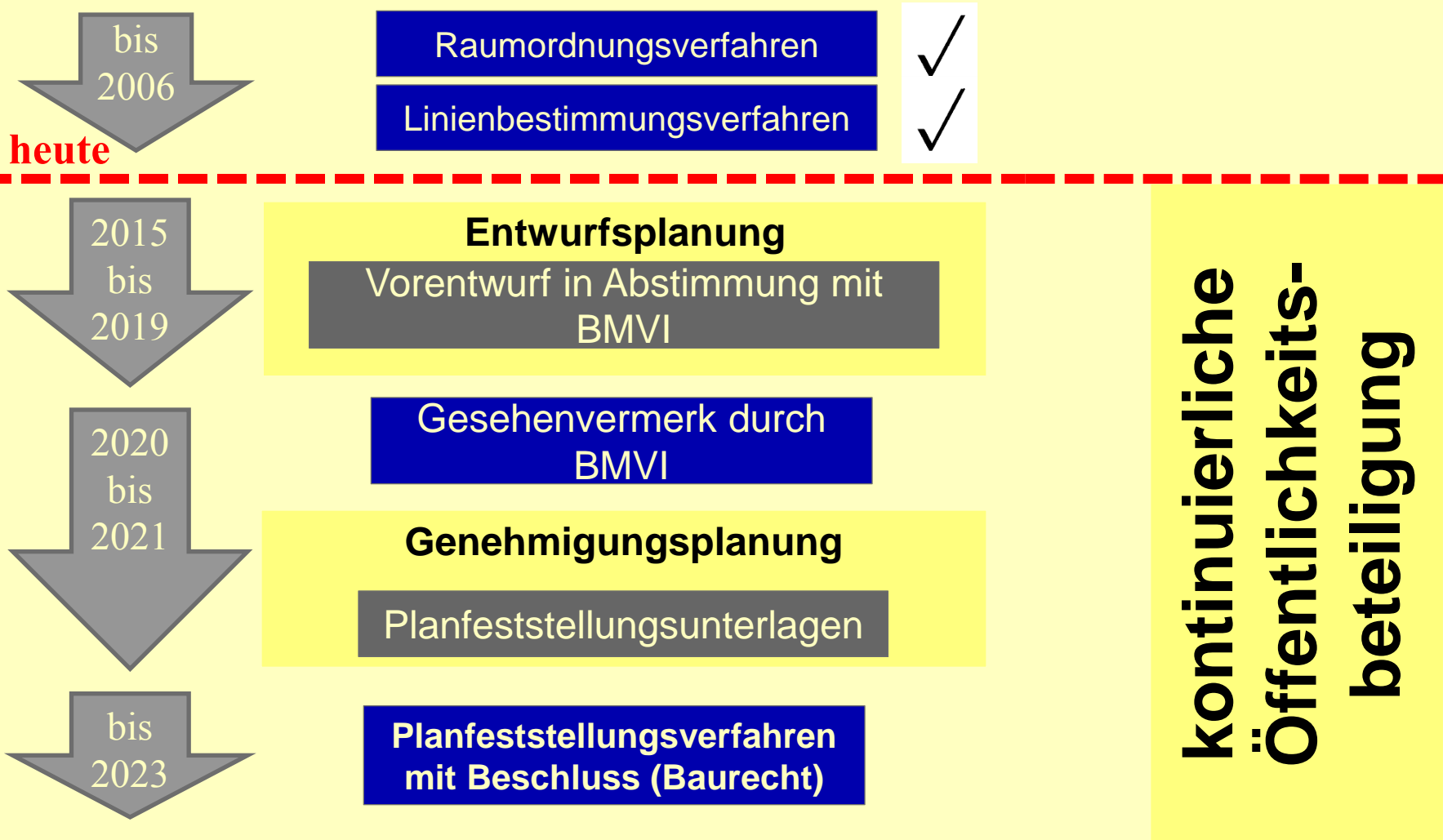
rpt

Gliederung



- Konzeption und Planungsschritte bis zur Linienbestimmung 2006
 - > Was steht fest !
- weiteres inhaltliches Vorgehen / nächste Planungsschritte
 - > Was ist noch offen?

weiteres inhaltliches Vorgehen / nächste Planungsschritte

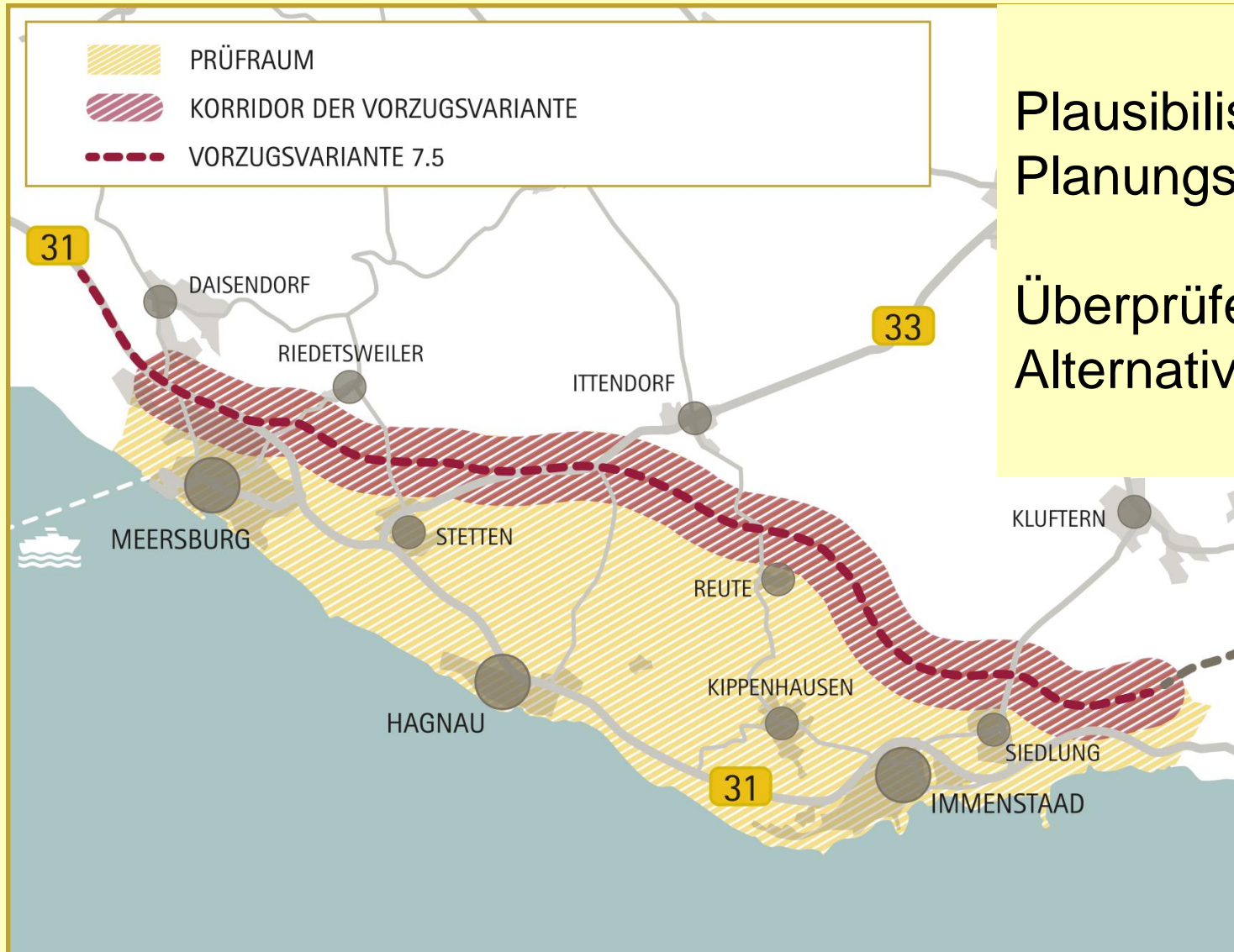


weiteres inhaltliches Vorgehen / nächste Planungsschritte

- PRÜFRAUM
- KORRIDOR DER VORZUGSVARIANTE
- VORZUGSVARIANTE 7.5

Plausibilisieren der
Planungsgrundlagen

Überprüfen von
Alternativen



weiteres inhaltliches Vorgehen / nächste Planungsschritte

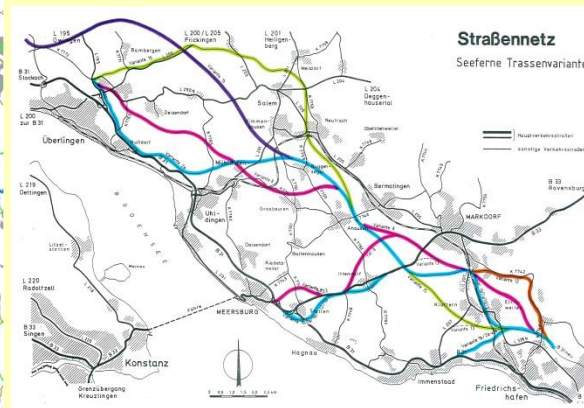
Plausibilisieren der Planungsgrundlagen und Überprüfen von Alternativen

- **Verkehrsuntersuchungen / Verkehrsprognosen im Netz**
 - Überprüfen des erforderlichen Querschnitts (4-spurig / 3-spurig)
 - Verkehrsprognosen für verschiedene Planfälle / Anschlussoptionen
- **Raum- und Risikoanalyse im Prüfraum**
 - mit Erhebungen und Untersuchungen zu Fauna/Flora, Raumnutzungen wie Landwirtschaft etc.
 - Ermitteln von Raumwiderständen
 - Lärmberechnungen / -betroffenheiten
 - Flächeninanspruchnahme, etc.

weiteres inhaltliches Vorgehen / nächste Planungsschritte - was ist noch offen? -

- **technische Planung/Prüfung von (Unter-)Varianten**
 - Lagepläne, Höhenpläne
 - Ausbauvariante mit Tunnel in Hagnau
 - ggf. Untervarianten, z.B. rund um Meersburg und Stetten
 - mögliche Anschlussstellen
 - ggf. Lärmschutzmaßnahmen
- **weitere Gutachten/Fachuntersuchungen**
- **Kostenermittlung**

Gliederung



- Konzeption und Planungsschritte bis zur Linienbestimmung 2006
 - > Was steht fest !
- weiteres inhaltliches Vorgehen / nächste Planungsschritte
 - > Was ist noch offen!
- aktueller Stand und Ausblick

aktueller Stand und Ausblick

Vorbereitung der Ausschreibung und Vergabe der Gutachten für

- Verkehr
- Raumanalyse

-> bis ca. Mai 2016

Vorstellung der Gutachter und deren Arbeitsprogramme in den Facharbeitskreisen und im Dialogforum

-> vor den Sommerferien

Untersuchungen, Erhebungen, Ermitteln der Planungsgrundlagen (insbes. Verkehr und Umwelt)

-> 2016/2017

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Ulrich Kunze
Referatsleiter Straßenplanung