

Dokumentation projektbegleitender Arbeitskreis (PAK)

begleitend zu den im PAK gezeigten Folien der Vortragenden

Rathaus in Meckenbeuren Veranstaltungsbeginn: 14.00 Uhr

TOP 1 Begrüßung / Vorstellung

Frau Ludwig [RP Tübingen, Folien 1 bis 5]

Frau Ludwig begrüßt die Anwesenden und stellt die neuen Mitglieder des projektbegleitenden Arbeitskreises vor, darunter die Fraktionsvorsitzenden des Gemeinderates Meckenbeuren und Tettnang sowie Vertreter

- der Bürgerinitiative B 467 Liebenau,
- des Aktionsbündnisses „gegen Korridor Mitte“,
- der BUM „Beste Umfahrung Meckenbeuren“,
- der Dorfgemeinschaft Hirschach sowie
- der Interessensgemeinschaft Walchesreute.

Anschließend stellt sie das Planungsteam B 30 (Frau Ludwig, Frau Käpplinger, Herr Merk / RP Tübingen) und die anwesenden Gutachter der Verkehrsuntersuchung (Herr Kiener / Modus Consult, Ulm) bzw. der Umweltverträglichkeitsstudie (Herr Stocks / Umweltsicherung und Infrastrukturplanung, Tübingen) vor. Darüber hinaus erfährt das Planungsteam weitere Unterstützung für die Themenbereiche Fauna (Herr Trautner/ Arbeitsgemeinschaft Tierökologie und Planung, Filderstadt), raumwirtschaftliche Analyse (Herr Koch, Frau Hitschfeld / Prognos) sowie Kommunikation (Prof. Dr. Brettschneider / Uni Hohenheim, Herr Eggert / IFOK, Bensheim).

Frau Ludwig weist auf den vertraulichen Charakter des projektbegleitenden Arbeitskreises hin; das Protokoll wird anonymisiert in das Internet gestellt.

Vorgesehener Ablauf der Veranstaltung:

Top 2	Rückblick 2014 bis heute
Top 3	Entwicklung der Varianten und Anschlüsse
Top 4	Verkehrsuntersuchung
	– Pause –
	Fragen
Top 5	Stand der Gutachten
	Fragen
Top 6	Wie geht es weiter?

Frau Ludwig kündigt an, dass das Planungsteam und die Gutachter nach Ende der Veranstaltung bereitstehen, um den neuen Mitgliedern des projektbegleitenden Arbeitskreises Gelegenheit zu weiteren Fragen zu geben.

TOP 2
Rückblick 2014 bis heute

Frau Ludwig
[RP Tübingen, Folien 6 bis 36]

Frau Ludwig verweist zu Beginn ihres Vortrags darauf, dass im Rahmen der Vorplanung / Linienfindung alle **ernsthaft in Betracht kommenden Lösungsmöglichkeiten** zu prüfen und diejenige Variante herauszufiltern ist, die

- den Anforderungen des Bundes bzgl. Verkehrsqualität, techn. Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Kompatibilität mit raumordnerischen Belangen gerecht wird und
- die meisten Vorteile bzw. die geringsten Nachteile bringt, ohne dabei zulassungshemmende Sachverhalte nach sich zu ziehen.

Der Planungsprozess ist ergebnisoffen und wird mit hoher Transparenz bearbeitet: Im Dialog mit der Region soll eine Lösung erarbeitet werden, die rechtssicher ist und somit im späteren Verfahren Bestand hat.

Frau Ludwig beschreibt den Projektablauf seit der letzten Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises im Juli 2014 (siehe Folien 11 – 13). Sie verweist dabei insbesondere auf

- die Beantwortung der Fragen aus der Raumschaft 2015 (siehe „30 Fragen – 30 Antworten“, veröffentlicht auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Tübingen),
- die Ergebnisse der Bürgerbefragung 2015 (Prof. Dr. Brettschneider, vorgestellt in der öffentlichen Informationsveranstaltung am 3. Mai 2016 in Meckenbeuren) und
- die Raumwirkungsanalyse, in der die Themen Wirtschaft / Arbeitsmarkt, Demographie, Siedlungsstruktur / Infrastruktur / Erreichbarkeit bearbeitet und Expertengespräche durchgeführt wurden (Prognos, 2016; wird derzeit redaktionell aufbereitet und anschließend auf die Internetseite des Regierungspräsidiums Tübingen gestellt).

Im Zeitraum 2015 bis Mitte 2016 sind zahlreiche Variantenvorschläge aus der Bürgerschaft eingegangen (vgl. Folien 27 bis 32), die alle einer ersten Prüfung im Hinblick auf techn. Machbarkeit, verkehrliche Zielerfüllung, Umweltverträglichkeit und zulassungshemmende Sachverhalte unterzogen und – sofern sie diese Prüfung bestanden haben – in technisch machbare Varianten umgesetzt wurden.

Frau Ludwig verweist auf die Bewertungskriterien, anhand derer im weiteren Planungsprozess die Vorzugsvariante ermittelt wird. Die Vorzugsvariante muss folgende Anforderungen erfüllen:

- Möglichst hohe Verkehrsqualität (verkehrliche Zielerfüllung),
- technische Machbarkeit unter Einhaltung der entsprechenden Richtlinien,
- weitest mögliche Umweltverträglichkeit ohne zulassungshemmende Sachverhalte bzgl. Natura 2000 und Artenschutz,
- Kompatibilität mit raumstrukturellen Belangen,
- Wirtschaftlichkeit bzw. optimaler Einsatz knapper Finanzmittel.

Die Bewertungskriterien (vgl. Folie 35) wurden bereits in der Veranstaltung im Mai 2016 in der Öffentlichkeit vorgestellt.

TOP 3
**Entwicklung der Varianten
und Anschlüsse**

Herr Merk
[RP Tübingen, Folien 37 bis 67]

Herr Merk erinnert an die im letzten projektbegleitenden Arbeitskreis im Juli 2014 vorgestellten Planungskorridore West / Mitte / Ost und berichtet, dass in der darauf folgenden Zeit zahlreiche Vorschläge zu Trassenvarianten in diesen Planungskorridoren eingereicht wurden. Nach Untersuchung aller Varianten und

permanenter Rückkopplung zwischen der technischen Planung und den Gutachtern mit dem Ziel, die Varianten bzgl. techn. Machbarkeit / Verkehr / Verkehrssicherheit / Umwelt / Mensch / raumstrukturelle Belange / Wirtschaftlichkeit ... zu optimieren, liegt nun pro Korridor West / Mitte / Ost je eine optimierte Variante vor, die Herr Merk vorstellt:

Westtrasse (Begründungen siehe Folien 40 bis 47):

- Trassierung am Osttrauf des Brochenzeller Waldes,
- Verzicht auf einen Anschluss L 329 westlich Brochenzell,
- Rückbau der B 30 alt nördlich Meckenbeuren (ggf. verbleibt kleinräumige Erschließungsfunktion),
- 2-bahniger / 4-streifiger Ausbau (2+2),
- Zusätzlich: Realisierung Querspange Tettngang (1+1); die Maßnahme ist inzwischen im vordringlichen Bedarf.

Mitteltrasse (Begründungen siehe Folien 48 bis 57):

- Optimierung der Trassenführung nördlich Brugg (Untervariante „Mitte 3“),
- Fokussierung auf Untervariante „Mitte 5“ nordöstlich Meckenbeuren mit Realisierung der Querspange B 30 neu / B 467 (Erschließung „Spieleland“),
- Rückbau der B 30 alt nördlich Meckenbeuren und der B 467 südlich Liebenau; noch nicht entschieden ist, ob die Abschnitte vollständig aus dem Netz genommen werden oder ggf. eine kleinräumige Erschließungsfunktion verbleibt),
- 2-bahniger / 4-streifiger Ausbau (2+2).

Osttrasse (Begründungen siehe Folien 58 bis 65):

- Trassenführung gemäß Untervariante „Ost 1c“ mit Knotenpunkt „Spieleland“,
- Rückbau der B 30 alt nördlich Meckenbeuren (ggf. verbleibt kleinräumige Erschließungsfunktion),
- Rückbau der B 467 südlich Liebenau,
- 2-bahniger / 4-streifiger Ausbau (2+2),
- Integrative Bestandteile sind:
 - Realisierung Querspange Tettngang (die Maßnahme ist inzwischen im vordringlichen Bedarf),
 - Umfahrung Liebenau (die Maßnahme ist noch nicht entschieden).

Frau Ludwig kündigt die Vorstellung des Verkehrsgutachtens an und verweist auf die zentralen Funktionen dieses Gutachtens im Rahmen der Linienfindung, darunter

- die Zielerfüllung von Varianten zu prüfen (Lückenschluss, Bündelung, Entlastung),
- Hilfestellung bei der Auswahl von Varianten zu geben,
- die notwendige Dimensionierung der Trassen zu bestimmen (Ausbaustandard),
- die verkehrlichen Anforderungen bzgl. Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz zu definieren (Festlegung der Anschlüsse) und
- Daten für andere Gutachten (Lärm-, Schadstoffgutachten, Umweltverträglichkeitsstudie) zu liefern.

TOP 4
Verkehrsuntersuchung

Herr Kiener
[Modus Consult, Ulm, Folien 68 bis 100]

Herr Kiener stellt zunächst die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens anhand beispielhafter Belastungsquerschnitte für den

- Analyse-Nullfall 2008
- Prognose-Nullfall 2025

vor. Auf dieser Grundlage sind folgende Mängel- / Brennpunktbereiche im Netz erkennbar:

- B 30 Ravensburg Süd
- B 30 OD Meckenbeuren
- B 30 Meckenbeuren – FN
- B 467 OD Liebenau
- L 333 Bürgermoos / OD Tettang

Herr Kiener weist darauf hin, dass der Prognose-Horizont 2025 für die die aktuelle Planungsstufe Variantenvergleich ausreichend ist, für die folgenden Planungsstufen Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung jedoch auf das Jahr 2030 / 2035 hochgerechnet werden muss. Da aber von einer ähnlichen räumlichen Entwicklung in der gesamten Raumschaft ausgegangen werden kann, werden auch Verkehrsbelastungen im Netz in ähnlicher Relation zueinander erwartet.

Die verkehrlichen Wirkungen

- im Prognose-Nullfall / Bezugsfall 2025, der neben dem Bestandsnetz auch
 - die B 30 n / BA VI Ravensburg-Süd,
 - die B 31 n / BA IIB Friedrichshafen sowie
 - die K7742n / Südumfahrung Kehlenbeinhaltet und als Vergleichsfall für die Bewertung der Planfälle dient,
- in Prognose-Planfällen WEST,
- in Prognose-Planfällen MITTE und
- in Prognose-Planfällen OST

werden anhand von sogen. „screenlines RV – FN“, anhand von Be- und Entlastungseffekten im Zuge von Ortsdurchfahrten, anhand von Beurteilungen der Leistungsfähigkeiten sowie der jeweiligen Fahrleistung erläutert.

Auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung werden folgende Varianten zur weiteren Beplanung empfohlen:

Westtrasse (Begründungen siehe Folien 77 bis 84)

- Trasse West 1 (2+2) ohne AS Brochenzell, mit Rückbau B 30 alt als vertieft zu untersuchende Variante der Neubautrasse (PF 4.1)
- Trasse West 1 (2+2) ohne AS Brochenzell, mit Rückbau B 30, mit Querspange Walchesreute - Pfingstweid als vertieft zu untersuchende Variante der Netzbetrachtung (PF 5.1 A); Grund für die Querspange: Vergleichbarkeit zur Osttrasse.

[Hinweis: In Folie 82 / Planungsfall 5.1 „Steckbrief“ fehlt unter sceenline „RV-FN“ die Verkehrsbelastung der OU Liebenau. Die Zahlen werden im Rahmen der Endredaktion des Gutachtens ergänzt.]

Mitteltrasse (Begründungen siehe Folien 85 bis 92)

- Trasse Mitte 5 (2+2) mit AS Brochenzell, mit Rückbau B 30 alt, mit Anschluss B 467 als vertieft zu untersuchende Variante der Neubautrasse (PF 8.6 A)
- Querspange Walchesreute - Pfingstweid als mögliche Netzergänzung zur Entlastung der Ortsdurchfahrten im Zuge der L 333.

Osttrasse (Begründungen siehe Folien 93 bis 97)

- Trasse Ost 1c (2+2) mit AS K 7719 (Spieloland) westlich Liebenau, mit Rückbau B 30 alt und B 467 südlich Liebenau als vertieft zu untersuchende Variante der Neubautrassen (PF 6.4); beinhaltet OU Liebenau und Querspange Walchesreute - Pfingstweid.

Zum Thema „Anschluss Brochenzell“:

Aus verkehrlicher Sicht ist der Verzicht auf einen Anschluss Brochenzell im Zuge der Westtrasse zwar nicht zufriedenstellend, dieser wird aber mit den örtlichen Verhältnissen im Zuge der L 329 / innerorts begründet, die keine Verkehrsbelastung von < 10.000 Kfz / DTV zulassen.

Da im Zuge der Mitteltrasse ein Anschluss Meckenbeuren Nord vorgesehen ist, ist auch ein Anschluss Brochenzell möglich: Der Verkehr wird auf beide Anschlüsse verteilt, die Belastung im Zuge der L 329 / innerorts wird nur um 1.500 Kfz / DTV auf 5.300 Kfz / DTV erhöht. Vorteile sind kürzere Wege bzw. eine deutlich reduzierte Fahrleistung.

Zum Thema „abschnittsweise Realisierung der Trasse“

Nur bei der Osttrasse ist es möglich, die Trassen in mehreren Abschnitten zu realisieren. Um die Leistungsfähigkeit der Gesamtstrecke zu garantieren, müssen aber zwingend alle Bauabschnitte realisiert werden.

Zum Thema „Rückbau“:

Um die gewünschte Bündelungswirkung der B 30 neu zu erreichen, ist ein Rückbau der B 30 alt bei der West- und der Mitteltrasse bzw. ein Rückbau der B 30 alt und der B 467 alt bei der Osttrasse notwendig. Bei Verzicht auf Rückbau verbleiben deutlich höhere Belastungen auf den Ortsdurchfahrten.

– *Pause* –

Fragen zum Verkehrsgutachten

Frage aus dem Gremium:

- Warum ist – wie im projektbegleitenden Arbeitskreis 2014 vorgestellt – im Zuge der Westtrasse ohne Anschluss Brochenzell oder im Zuge der Osttrasse zumindest in Höhe OU Liebenau nicht auch ein Querschnitt 2+1 möglich?

Herr Kiener:

2014 waren die Trassen noch nicht abschließend untersucht. Alle Verkehrsbelastungen zeigen die DTW (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge werktags). Um eine durchgängige Leistungsfähigkeit der Varianten West / Mitte / Ost auch bei Spitzenbelastungen an Messtagen und in der Urlaubszeit gewährleisten zu können, reichen geringere Dimensionierungen (1+1 oder wechselseitig 1+2), auch wenn sie nur abschnittsweise vorgesehen sind, nicht aus.

Frage aus dem Gremium:

- Warum gibt es bei Realisierung der Westtrasse keine Entlastung in der OD Liebenau?

Herr Kiener:

Die B 30 neu ist keine Ortsumfahrung; sie soll vielmehr den Verkehr zwischen Ravensburg und Friedrichshafen auf einer sehr leistungsfähigen Nord-Süd-

Achse bündeln und zeigt je nach Wahl der Variante ganz unterschiedliche Be- und Entlastungswirkungen.

Die Westtrasse verlagert ausschließlich die Verkehrsbeziehung Ravensburg – Friedrichshafen und entlastet v. a. die OD Meckenbeuren; Liebenau liegt jedoch an der Achse Ravensburg – Kressbronn; dieser Verkehr bleibt bei Realisierung der Westtrasse auf der B 467.

Ein Teilnehmer des Gremiums stellt fest, dass eine B 30 neu nicht nur Gewinner nach sich zieht, sondern immer auch Ortsdurchfahrten mit geringerer Entlastungswirkung verbleiben. Bei Realisierung der Westtrasse muss aber aus Sicht von Meckenbeuren auf jeden Fall zwingend eine OU Liebenau realisiert werden – auch wenn für diese Maßnahme ein anderer Baulastträger zuständig ist.

Herr Kiener bestätigt, dass es keinen Planungsfall gibt, der wie ein „Leuchtturm“ heraussticht. Aus Sicht der Verkehrsuntersuchung gibt es auch keinen absoluten Favoriten unter den zur weiteren Beplanung empfohlenen Varianten. Die vergleichsweise beste Variante herauszufiltern ist nun Sache der Umweltprüfung.

Frau Ludwig weist in diesem Zusammenhang auch auf die erforderliche Wirtschaftlichkeit der Vorzugsvariante hin.

Frage aus dem Gremium:

- Erreicht man bei Realisierung einer Westtrasse nicht eine bessere Verteilung der Verkehre, wenn der Anschluss Brochenzell gebaut wird und – statt die B 30 alt zurückzubauen – auch der Anschluss Meckenbeuren Nord bestehen bleibt? Es wird in diesem Zusammenhang auch darauf hingewiesen, dass es bei einem Rückbau der B 30 alt keine Möglichkeiten mehr gibt, den Verkehr im Falle einer Sperrung der B 30 neu (Unfall) umzuleiten.

Herr Kiener:

Die Variante der Westtrasse ohne Rückbau der B 30 alt ist als Planungsfall untersucht worden. In diesem Fall bietet man aber eine dritte Nord-Süd-Achse mit der Folge zu geringer Entlastungswirkung für Meckenbeuren an.

Herr Merk:

Der aus Gründen der Leistungsfähigkeit gewählte Querschnitt 2+2 erlaubt es, eine Fahrtrichtung komplett zu sperren und den Verkehr auf der anderen Seite in beiden Fahrtrichtungen zuzulassen. Eine Sperrung aller 4 Spuren wird nur sehr selten notwendig sein und muss deshalb nicht berücksichtigt werden.

Frage aus dem Gremium:

- Warum ist der verbleibende Schwerverkehrsanteil so hoch?

Herr Kiener:

Nur der klassische Durchgangsverkehr kann bei Variante West auf die B 30 neu verlagert werden; Ziel- / Quellverkehre zwischen Ravensburg und Friedrichshafen verbleiben auf den Ortsdurchfahrten.

Frage aus dem Gremium:

- Ist es möglich, den Rückbau der B 30 alt bei Hohenreute „mobil“ oder nur als Schikane auszuführen?

Herr Merk:

Rückbau bedeutet nicht, dass der Abschnitt vollständig aus dem Netz genommen wird; er verliert aber den Charakter einer Bundesstraße, der

Querschnitt wird zumindest verringert und die Funktion wird ggf. die einer kleinräumigen Erschließungsstraße sein.

Frage aus dem Gremium:

- Bei der Osttrasse hat die Querspange Tettngang den Charakter einer Bundesstraße, bei der Westtrasse den einer Landesstraße? Ist im Zuge der Osttrasse eine Variante untersucht worden, die weiter nördlich der jetzt gewählten Linie verläuft?

Herr Merk:

Diese Variante ist untersucht worden; sie kann aber nicht richtliniengerecht trassiert werden.

[Anmerkung: Die B 467 Querspange Tettngang ist bei allen drei Lösungsansätzen als Bundesstraße vorgesehen (siehe BVWP 2030). Beim Lösungsansatz Weste ist sie als einbahniger Querschnitt (1+1) und beim Lösungsansatz Ost als Bestandteil der Osttrasse als zweibahniger Querschnitt (2+2) geplant. Dementsprechend sind die Grenzwerte der Entwurfsparameter (Kurven, Steigungen usw.) unterschiedlich.]

**TOP 5
Stand der Gutachten**

**Frau Ludwig / Herr Merk
[RP Tübingen, Folien 102 bis 120]**

Frau Ludwig erläutert, dass die zu untersuchenden Varianten und insbesondere die Vorzugsvariante rechts- und richtlinienkonform geplant werden müssen. Hierzu sind beispielsweise

- die Richtlinie zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau, Ausgabe 2012 (RE 2012),
- Fachgesetze des Bundes und des Landes,
- fachplanerische Regelwerke,
- technische Regelwerke und
- anerkannte Fachkonventionen

zu beachten. Für die Bearbeitung des nun folgenden Variantenvergleichs und die Ermittlung der Vorzugsvariante sind neben der technischen Planung und der Verkehrsuntersuchung weitere Gutachten erforderlich, darunter das Lärm- und Schadstoffgutachten, der Variantenvergleich im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie Phase II (sogen. Risikoanalyse), der Artenschutzbeitrag und FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen, Beiträge zu land- und forstwirtschaftlichen Betroffenheiten sowie Kostenschätzungen.

Herr Merk stellt die Vorgehensweise beim Lärm- und Schadstoffgutachten vor, die nun nach Fertigstellung der Verkehrsuntersuchung bearbeitet werden können.

Frau Ludwig erläutert, dass im Anschluss an Lärm- und Schadstoffgutachten der Variantenvergleich UVS Phase II erarbeitet wird. Ziel ist die Ermittlung der relativ umweltverträglichsten Variante und der Hinweis auf zulassungshemmende Risiken.

Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten oder europäisch geschützten Arten unterliegen nicht der Abwägung; in diesem Zusammenhang bestehen hohe Anforderungen bzgl. Prüfverfahren. Beide Aspekte können zulassungshemmend wirken und haben deshalb u. U. entscheidenden Einfluss auf die Wahl der Vorzugsvarianten.

Die raumwirtschaftliche Untersuchung ist in 2016 bearbeitet worden. Sie wird zurzeit redaktionell bearbeitet und wird nach Fertigstellung zugänglich gemacht.

Nicht üblich auf Ebene des Variantenvergleichs, im vorliegenden Fall aber aufgrund der hohen Relevanz vorgesehen, wird der Aspekt „Forstwirtschaft“ (im

Zusammenhang mit der Westtrasse, aber auch für Variante Mitte und Ost) sowie der Aspekt „Landwirtschaft“ (im Zusammenhang mit der Osttrasse, aber auch für Variante West und Mitte) detailliert untersucht.

Nicht zuletzt werden auch die Kosten bzw. die Wirtschaftlichkeit der Trassenvarianten im Variantenvergleich eine Rolle spielen. Herr Merk erläutert die Vorgehensweise bei der Kostenschätzung, die auf der „Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen“ (AKVS 2014) basiert und je nach Detaillierungsstand der Planung fortlaufend ergänzt und aktualisiert wird.

Stellungnahme GM Meckenbeuren Vertreter des Gemeinderates Meckenbeuren

Ein Vertreter des Gemeinderates trägt im Namen der anwesenden Fraktionsvorsitzenden eine Stellungnahme des Gemeinderates vom 30. 11. 2016 vor, aus der hervorgeht, dass sich der Gemeinderat zwar bewusst ist, dass alle Varianten im Variantenvergleich untersucht werden müssen, er mit dieser Stellungnahme aber bereits jetzt Position beziehen und feststellen will, dass die Mitteltrasse für Meckenbeuren die ungünstigste unter den Varianten ist.

Weitere Fragen

Frage aus dem Gremium:

- Warum wurde eine Untersuchung zur „Raumwirtschaftlichkeit“ durchgeführt und zu welchem Ergebnis kam die Untersuchung?
- Wie ist die Genauigkeit des Verkehrsgutachtens einzuschätzen?

Frau Ludwig:

Die Untersuchung soll die Behauptung belegen, dass es sich hier um einen entwicklungsstarken Raum handelt. Das Gutachten, das nach Fertigstellung vorgestellt wird, hat keine rechtliche Relevanz, belegt aber die – im Vergleich zu anderen Räumen – hohe Entwicklungsdynamik des Bodenseeraums.

Herr Kiener:

Die „Genauigkeit“ des Verkehrsgutachtens ist für alle Varianten gleich; deshalb sind die Verkehrsbelastungen der Varianten auch untereinander vergleichbar.

Die Prognose baut auf den Aussagen der Flächennutzungs- und Bebauungsplanung, auf dem Mobilitätsverhalten und auf der prognostizierten Entwicklung des Gesamttraumes (Prognos-Gutachten) auf. Da es sich um ein „Prognose-Modell“ handelt, gibt es keine fahrzeugbezogene Genauigkeit, Unschärfen sind bei Modellen systemimmanent. Die Prognose ist aber bzgl. der Größenordnung hinreichend genau, solange die Prognoseansätze gleichbleiben. Bei erkennbaren Änderungen der Prognoseansätze muss die Prognose fortgeschrieben werden.

Frage aus dem Gremium:

- Absicht des Planfalls 7.5 ist die Bündelung des Verkehrs auf der B 31 neu / B 30 neu. Die B 33 Markdorf / Oberteuringen wird aber nur sehr gering entlastet; ist der Planungsfall 7.5 also eine „fixe Idee“?
- Welche verkehrliche Wirkung ist bei Realisierung des Molldiete-Tunnels zu erwarten?
- Warum wird eine Umfahrung von Markdorf geplant?

Herr Kiener:

Der Planfall 7.5 hat zum Ziel die Nord-Süd-Beziehung zwischen Ravensburg und Friedrichshafen (B 30 neu) sowie die Ost-West-Beziehung zwischen Friedrichshafen und Stockach (B 31 / B 31 neu) auf einer leistungsfähigen Trasse zu bündeln. Dies gelingt aber nur, wenn die gesamte Strecke

leistungsfähig ausgebaut ist. Die B 33 deckt „nur“ die Beziehung Stetten – Ravensburg ab; diese Relation wird durch den Planungsfall 7.5 nicht bedient.

Der Molldieter-Tunnel (B 32) hat vor allem für Ost-West-Verkehre in Ravensburg selbst große Bedeutung. In der Nord-Süd-Achse zwischen Ravensburg und Friedrichshafen sind dagegen kaum Veränderungen bei Realisierung des Tunnels zu erwarten.

Die Südumfahrung Markdorf wiederum bedient eine dritte Verkehrsbeziehung, nämlich die im Zuge der L 205 aus dem Salemer Becken in Richtung Friedrichshafen; sie entlastet Markdorf von Verkehren aus Richtung Neufrach / Bermatingen.

Frage aus dem Gremium:

- Es ist von sehr hohem Flächenverbrauch durch die Trasse der B 30 neu sowie durch den Bedarf an Ausgleichsflächen auszugehen. Gibt es hierzu schon Zahlen?

Frau Ludwig:

Hierzu können noch keine Angaben gemacht werden; der Flächenverbrauch wird erst in der kommenden Phase II der Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitet.

Frage aus dem Gremium:

- Da es problematisch ist, Ausgleichsflächen im Schussental zu finden, stellt sich die Frage, ob der Ausgleich auf Flächen nördlich von Ravensburg vorgesehen werden kann.

Frau Ludwig:

Es muss unterschieden werden, ob Ausgleichsbedarf aus inhaltlichen Gründen (funktionaler Zusammenhang, ...) örtlich gebunden ist oder ob er flexibel ist und unabhängig vom Eingriffsort eingesetzt werden kann.

TOP 6 Wie geht es weiter?

Frau Ludwig [RP Tübingen, Folien 121 bis 126]

Frau Ludwig berichtet, dass Anfang Oktober 2016 eine Bereisung im Bodenseeraum mit dem Bund (BMVI) stattfand. Die Vertreter des Bundes wünschen aufgrund der hohen Komplexität der Planung in 2017 eine engere Einbindung in den Planungsprozess zur B 30 n Ravensburg - Friedrichshafen. In 2017 wird es deshalb einen engen Kommunikations- und Abstimmungsprozess mit dem Bund (BMVI) geben.

Es sind in 2017 weitere projektbegleitende Arbeitskreise und Veranstaltungen zur Information der Öffentlichkeit vorgesehen, die Termine sind jedoch von den Absprachen mit dem Bund als Vorhabenträger abhängig.

Es ist beabsichtigt, die Vorzugsvariante in 2017 zu ermitteln.

Frau Ludwig weist zum Ende der Veranstaltung darauf hin, dass sich die Zusammensetzung des Planungsteams B 30 künftig ändern wird:

- Frau Eggert (ehem. Regierungspräsidium Tübingen) hat inzwischen eine andere Arbeitsstelle angenommen.
- Frau Ludwig selbst verabschiedet sich zum Ende des Jahres in den Ruhestand und bedankt sich vor diesem Hintergrund herzlich für die konstruktive Zusammenarbeit in den letzten Jahren, die sie immer als interessant und inspirierend empfand.

Herr Merk und Frau Käpplinger werden künftig von Herrn Feil und Herrn Kühnel, beide Regierungspräsidium Tübingen, Ref. 44 (Planungsteam „B31, Meersburg / West – Immenstaad“), unterstützt.

Frau Ludwig bedankt sich für die Teilnahme an der 4. Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises und die freundliche Aufnahme und Bewirtung der Gemeinde Meckenbeuren. Sie weist darauf hin, dass im direkten Anschluss an den PAK noch einmal Gelegenheit besteht, Fragen an das Planungsteam und die Gutachter zu stellen.

Herr BM Schmid wiederum bedankt sich bei Frau Ludwig im Namen der Gemeinde Meckenbeuren und der gesamten Region für ihr Engagement, ihre Sachlichkeit und ihre Bereitschaft, die Positionen der Raumschaft ernst zu nehmen. Er bedauert, dass sie „nicht durchschneiden“ kann.

Veranstaltungsende: 17.00 Uhr

Anlagen:

→ Präsentation der Vortragenden zum 4. projektbegleitenden Arbeitskreis

Hinweis:

Die Fragen, die im Rahmen der im Anschluss angebotenen Fragerunde an das Planungsteam und die Gutachter gestellt wurden, bezogen sich schwerpunktmäßig auf Details des vorgestellten Verkehrsgutachtens.