



B 30 Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg/Eschach

30 Fragen – 30 Antworten



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Stand: August 2015

B 30 Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg / Eschach

30 Fragen – 30 Antworten

Kontakt Planungsteam B 30

Regierungspräsidium Tübingen

Referat 44

Planungsteam B 30

Postfach 26 66

72016 Tübingen

E-Mail: b30team@rpt.bwl.de

Vorbemerkungen

Die Planung der B 30 neu zwischen Friedrichshafen und Ravensburg ist sehr komplex. Das hat mehrere Gründe: 1) Der Planungs- und Untersuchungsraum ist groß. 2) Es sind mehrere Kommunen beteiligt. 3) Es bestehen vielfältige und unterschiedliche Verkehrsbeziehungen. Beispielsweise überlagern sich die überregionalen, regionalen, überörtlichen und örtlichen Verkehre mit dem saisonalen Urlaubs- und Messeverkehr.

Von der Planung direkt betroffen sind vor allem die Gemeinde Meckenbeuren (mit den Ortsteilen Liebenau, Brochenzell und Kehlen), die Stadt Tettnang und die Stadt Friedrichshafen. Die B 30 verläuft zudem in einem dynamischen Wirtschafts- und Lebensraum mit steigender Nachfrage nach Wohnraum und vor allem Gewerbeflächen. Aber die verfügbaren Flächen sind begrenzt. Dies erfordert einen qualifizierten und transparenten Abwägungsprozess. In ihm müssen teilweise konkurrierende Raumnutzungen berücksichtigt werden. Dazu gehören etwa die landschaftsbezogene Erholungsnutzung, die Wohn- und Gewerbenutzung, die forst- und landwirtschaftliche Nutzung sowie die Verkehrsinfrastruktur.

Ziel des Planungsteams B 30 ist es, die Raumschaft über den Fortgang der Planung zu informieren und einzubeziehen. Wir möchten eine gemeinsame Grundlage für die weiteren Diskussionen schaffen. Und wir möchten vermeiden, dass falsche oder unvollständige Informationen durch Dritte in Umlauf geraten. Daher gilt für uns: Sobald uns Unterlagen und Gutachten als Endfassungen vorliegen, werden wir sie der Öffentlichkeit zugänglich machen. Unvollständige und nicht endgültig aufbereitete Daten aus den Unterlagen werden wir jedoch nicht zur Verfügung stellen. Erfahrungsgemäß führt die Weitergabe solcher vorläufigen Daten zu mehr Fragen als Antworten.

Außerdem ist uns wichtig: Auf allgemeine Kritik an geltendem Recht und Gesetz können wir nicht eingehen. Wir sind gehalten, unsere Arbeit auf der Basis von geltendem Recht zu machen. Dieses wird durch die Parlamente vorgegeben. Unsere Aufgabe ist es, auf der Basis dieses Rechts eine rechtssichere Planung zu erarbeiten. Die geltenden Gesetze ändern können wir nicht. So sind wir u. a. gesetzlich dazu verpflichtet, die sehr strengen Vorgaben des europäischen Artenschutzrechts in der Planung zu berücksichtigen, auch wenn dies für Bürgerinnen und Bürger nicht immer nachvollziehbar erscheint.

1. Was sind die Ziele der B 30 neu?	3
2. Auf welcher Planungsstufe befindet sich die B 30 neu?	4
3. Wie läuft die Vorplanung / Linienfindung ab?	5
4. Was ist bislang passiert?	6
5. Wie ist der aktuelle Stand der Planung?	7
6. Wie ist der Bearbeitungsstand der Untersuchungen und Gutachten?	7
7. Warum wird der Korridor „Mitte“ als möglicher Lösungsansatz untersucht?	8
8. Welche Vorteile bietet der Korridor „Mitte“?	8
9. Welche grundsätzlichen Konflikte verursacht der Korridor „Mitte“?	9
10. Warum wurde die Öffentlichkeit erst im November 2014 über den Korridor „Mitte“ informiert?....	9
11. Warum wurden nur die Anwohnerinnen und Anwohner von Brugg bei einer Informationsveranstaltung informiert?	9
12. Gibt es eine Ideallösung für die B 30 neu, bei der nur wenige Anwohnerinnen und Anwohner betroffen sind?	10
13. Was ist das Ziel der Planungsstufe „Vorplanung“?	10
14. Gibt es schon eine Entscheidung für oder gegen eine Variante?	11
15. Welche Kosten sind für die Maßnahme veranschlagt?	11
16. Können einzelne Varianten, z. B. der Korridor „Mitte“, bereits jetzt ausgeschlossen werden?...11	
17. Steht der genaue Verlauf einer möglichen Westtrasse schon fest?	11
18. Steht der genaue Verlauf einer möglichen Osttrasse schon fest?	12
19. Steht der genaue Verlauf einer Trasse innerhalb des Korridors „Mitte“ schon fest?	12
20. Kann der Korridor „Mitte“ weiter nach Norden verschoben werden?	12
21. Welche Auswirkungen hat eine Trassenführung im Korridor „Mitte“ auf die Hochwassersituation rund um die Schussen?	13
22. Worin unterscheiden sich die unterschiedlichen Lösungsansätze?	13
23. Welche Grenzwerte müssen für Lärmimmissionen, die von der neuen Straße ausgehen, eingehalten werden?	14
24. Wie und wann können Bürgerinnen und Bürger Hinweise und Ergänzungen einbringen?	14
25. Wie werden die Rückmeldungen und die Trassenvorschläge aus der Raumschaft berücksichtigt?	14
26. Wie werden die Bürgerinnen und Bürger weiter informiert?	15
27. Wie wird die Landwirtschaft bei der Planung berücksichtigt?	15
28. Warum ist die Westtrasse aus naturschutzfachlichen Gründen so kritisch?	16
29. Warum dauert die Planung so lange?	16
30. Wie kann ich das Planungsteam B 30 erreichen?	17

1. Was sind die Ziele der B 30 neu?

Die Bundesstraße B 30 ist eine wichtige Verkehrsachse. Sie verbindet das Oberzentrum Ulm / Neu-Ulm im Norden mit den Oberzentren Friedrichshafen, Ravensburg und Weingarten im Süden. Als Hauptroute für den Durchgangsverkehr im südöstlichen Landesteil von Baden-Württemberg hat die B 30 eine große Bedeutung für den zwischenörtlichen und regionalen Verkehr. Die B 30 ist im Abschnitt Friedrichshafen (B 31) bis Ravensburg / Eschach nicht ausgebaut. Je Fahrtrichtung steht nur ein Fahrstreifen zur Verfügung. Hinzu kommen mehrere Ortsdurchfahrten (Meckenbeuren, Buch, Reute, Siglishofen und Lochbrücke). Insbesondere bei Messeveranstaltungen in Friedrichshafen oder während der Ferienzeit kommt es daher zu starken Verkehrsbehinderungen.

Die B 30 zwischen Friedrichshafen (B 31) und Ravensburg / Eschach ist ein Kernbestandteil des „Planungsfall 7“. Dieser Name bezeichnet ein Konzept zur Neugestaltung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Das Konzept sieht die Bündelung der Verkehre auf zwei leistungsfähigen Achsen vor: einer Ost-West-Achse, der B 31 / B 31 neu und einer Nord-Süd-Achse, der B 30 neu. Die B 30 neu stärkt die Verkehrsverbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Ravensburg und Friedrichshafen sowie Ulm / Neu-Ulm. Gleichzeitig entlastet sie die Ortsdurchfahrten zwischen Ravensburg und Friedrichshafen.

Im aktuell gültigen Bedarfsplan aus dem Jahr 2004, der vom Bundestag auf der Basis des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 beschlossen wurde, ist die B 30 Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg / Eschach in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Das ist die Kategorie mit der höchsten Priorität.

Als Weiterführung der Ortsumfahrung Ravensburg nach Friedrichshafen übernimmt die B 30 neu wichtige verkehrliche Funktionen. Sie soll die Nord-Süd-Verkehre auf einer leistungsfähigen B 30 neu bündeln.

Lückenschluss

Die B 30 neu ist ein wichtiger Lückenschluss zwischen der B 30, Ortsumfahrung Ravensburg, und der B 31, Ortsumfahrung Friedrichshafen, in der landesweit bedeutenden Nord-Süd-Achse Ulm-Friedrichshafen. Beide Ortsumfahrungen befinden sich derzeit im Bau. Die Maßnahmen schaffen ein leistungsfähiges Straßennetz zur verbesserten und sicheren Anbindung des Verdichtungsraumes zwischen Friedrichshafen und Ravensburg an das übergeordnete Fernstraßennetz.

Bündelung

Die B 30 neu ist ein wichtiger Baustein des Konzeptes, um das klassifizierte Straßennetz im nördlichen Bodenseeraum zu bündeln. Dieses Konzept heißt „Planungsfall 7“. Es sieht im Raum zwischen Ravensburg, Friedrichshafen und Überlingen den Neu- und

Ausbau der beiden Bundesstraßen B 30 und B 31 (Variante 7.5 W 2) vor. Diese Maßnahmen dienen auch dazu, die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg zu entlasten.

Entlastung

Die B 30 neu soll auch die Menschen an den Ortsdurchfahrten zwischen Ravensburg und Friedrichshafen entlasten.

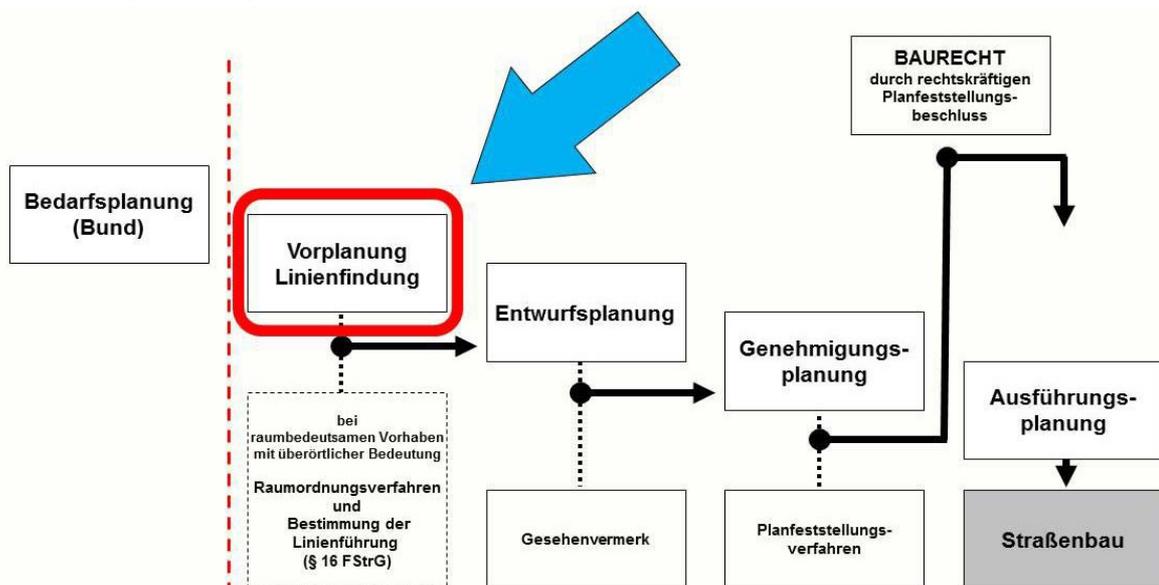
Darüber hinaus besteht aus der **Raumordnung** die Zielvorgabe, das Straßennetz im Zuge der Landesentwicklungsachse Friedrichshafen – Meckenbeuren / Tettnang – Ravensburg / Weingarten auszubauen. Zudem soll sie den Anschluss der zentralen Orte sowie der heutigen und zukünftigen Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung an ein leistungsfähiges Straßennetz sichern.

2. Auf welcher Planungsstufe befindet sich die B 30 neu?

Die B 30 Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg / Eschach befindet sich in der Planungsstufe der Vorplanung / Linienfindung. Die Vorplanung ist eine grundsätzliche, konzeptionelle Planungsstufe und somit noch nicht detailliert bzw. parzellenscharf.

Bis eine Bundesfernstraße wie die B 30 neu gebaut werden kann, durchläuft sie mehrere Planungsstufen und Verwaltungsverfahren. Die Planungsstufen und Verfahren unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Ziele und Inhalte. Mit jeder Planungsstufe wird die Planung zunehmend detaillierter. Folgende Planungsstufen gibt es:

- Bedarfsplanung (Bundesverkehrswegeplan)
- Vorplanung / Linienfindung (ggf. mit Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung)
- Entwurfsplanung (Vorentwurf)
- Genehmigungsplanung (mit Planfeststellungsverfahren)
- Ausführungsplanung.



Die Planungsstufe Vorplanung dient der Entscheidung über die auf den folgenden Stufen zu verfolgende Variante (Vorzugsvariante). In der Vorplanung müssen wir alle in die Diskussion eingebrachten sinnvollen und zumutbaren Varianten betrachten. Für jede Variante müssen wir die verkehrlichen, raumstrukturellen und umweltbezogenen Wirkungen ermitteln und beurteilen. Ziel ist es, Konflikte zu erkennen und zu vermeiden, die später eine Zulassung der gewählten Linie im Genehmigungsverfahren (Planfeststellung) infrage stellen. Rechtlich lässt sich das wie folgt ausdrücken: Die Untersuchungen der Vorplanung stellen bei raumbedeutsamen Bundesfernstraßenmaßnahmen wie der B 30 neu die Verfahrensgrundlage für das Raumordnungsverfahren dar. An das Raumordnungsverfahren schließt sich das Verfahren der Linienbestimmung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) an.

In den folgenden Planungsstufen (Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) wird die Vorzugsvariante optimiert und flurstücksgenau präzisiert. Die Genehmigungsplanung ist Grundlage für das Planfeststellungsverfahren, das mit dem Planfeststellungsbeschluss endet.

Erst wenn der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig ist, erstellen wir die Ausführungsplanung. Sie ist die Grundlage für die Bauausführung.

3. Wie läuft die Vorplanung / Linienfindung ab?

Grundsätzlich lassen sich folgende Arbeitsschwerpunkte unterscheiden:

Raumanalyse (Bestandserhebung Umwelt)

Die Vorplanung beginnt mit der Abgrenzung und Analyse des Planungs- / bzw. Untersuchungsraums. Er schließt alle aus verkehrlicher Sicht sinnvollen Varianten ein. Innerhalb des Untersuchungsraums wird die Umwelt entsprechend dem Gesetz zur Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVPG) erfasst und bewertet. Die Raumanalyse umfasst die Schutzgüter Mensch (Gesundheit, Wohlbefinden Erholung, Wohnen / Wohnumfeld), Tiere und Pflanzen, Biologische Vielfalt, Boden (einschließlich land- und forstwirtschaftliche Nutzung), Wasser, Luft (Luftschadstoffe), Klima, Landschaft und Kultur und sonstige Sachgüter.

Entwicklung von Lösungsalternativen (Varianten)

Nach der Bestandserhebung und der Verkehrsuntersuchung werden verkehrlich sinnvolle und möglichst konfliktarme Trassenkorridore ermittelt. Innerhalb dieser Trassenkorridore arbeiten wir schrittweise einzelne Varianten aus. Und wir stellen diese Trassenkorridore als „Linien“ dar. Diese Varianten sind noch nicht parzellenscharf ausgeplant. In der Vorplanung werden nur die **grundsätzlichen** Merkmale der Varianten festgelegt. Dazu gehören beispielweise die Lage und Höhe der Trasse, die Lage und Grundform der

Knotenpunkte sowie die grundsätzlichen Abmessung der Ingenieurbauwerke, wie z.B. Brücken.

Risikoanalyse - Variantenanalyse und Variantenvergleich (Umwelt)

Für jede grundsätzlich in Betracht kommende Variante ermitteln, beschreiben und bewerten wir die maßgeblichen Wirkungen auf die Umwelt.

Zu unterscheiden sind

- baubedingte Wirkungen (zeitlich begrenzte Wirkungen wie u. a. Baulärm, Bauverkehr)
- anlagebedingte Wirkungen (u. a. Flächenversiegelung und -zerschneidung)
- betriebsbedingte Wirkungen (u. a. Lärm- und Schadstoffimmissionen).

Die nachteiligen Auswirkungen jeder Variante werden im Rahmen des Variantenvergleichs einander gegenübergestellt. So soll die Variante mit den vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen auf die Umwelt ermittelt werden.

Ermittlung der Vorzugsvariante

Abschließend vergleichen und bewerten wir die Varianten anhand folgender Merkmale: verkehrliche Zielerreichung, Auswirkungen auf die Umwelt, Wirtschaftlichkeit (Kosten) und Ziele der Raumordnung. Das Ergebnis dieser Abwägung ist dann die sogenannte Vorzugsvariante. Der Vorzugsvariante muss sowohl das Verkehrsministerium Baden-Württemberg (MVI) als auch das Bundesverkehrsministerium (BMVI) zustimmen.

4. Was ist bislang passiert?

1979 wurde eine Westtrasse der B 30 neu linienbestimmt. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung im heutigen Sinne fand damals nicht statt. Diese wurde Mitte der neunziger Jahre auf der Grundlage eines Verkehrsgutachtens nachgeholt (Umweltverträglichkeitsstudie 1998).

Die Entscheidung für eine Westumfahrung von Meckenbeuren erfolgte Ende der neunziger Jahre. Grundlage waren verkehrliche und umweltbezogene Untersuchungen im Rahmen der Vorplanung / Linienfindung sowie intensive Abstimmungen mit der Gemeinde Meckenbeuren, den Städten Friedrichshafen und Tettnang und dem Regionalverband Bodensee-Oberschwaben. Für die Westumfahrung sprach ihr großräumiger verkehrlicher Bündelungscharakter. Die Ostumfahrung wurde hingegen unter Umweltgesichtspunkten deutlich besser bewertet. 2003 wurde die B 30 neu in den vordringlichen Bedarf eingestuft und die Entwurfsplanung für die Westumfahrung begonnen. Umfangreiche Untersuchungen zu Tieren und Pflanzen führten dazu, dass die Westumfahrung bis 2006 schrittweise in Lage und Höhe optimiert und konkretisiert wurde. Dann traten 2007 weitreichende Änderungen im Naturschutzrecht in Kraft. Die Belange des europäischen Artenschutzrechtes sind nunmehr striktes Recht (§§ 44 ff des

Bundesnaturschutzgesetzes). Sie können nicht mehr zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Verstößt eine Variante gegen ein artenschutzrechtliches Verbot, ist sie unzulässig. Sie darf nur realisiert werden, wenn eine Ausnahme zugelassen wird. Die Zulassung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme ist nur möglich, wenn es keine zumutbare Alternative gibt. Zumutbar ist eine Alternative, wenn der mit dem Vorhaben verfolgte Zweck an anderer Stelle oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen ist. Bei der Westumfahrung ließen sich erhebliche Beeinträchtigungen von Belangen des europäischen Artenschutzrechtes nicht ausschließen. Im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung (2008 bis 2010 / 2011) zeigte sich zudem eine veränderte Verkehrsstruktur im Planungsraum. Sie führte dazu, dass die Verkehrswirksamkeit (Bündelungswirkung) nunmehr sowohl bei der West- als auch bei der Ostumfahrung gegeben ist.

Daher ist die Prüfung zumutbarer Alternativen (§ 45 des Bundesnaturschutzgesetzes) und somit der Wiedereinstieg in die eigentlich abgeschlossene Planungsstufe Vorplanung / Linienfindung erforderlich. Im Zuge dieser Prüfung laufen seit 2011 Untersuchungen zu Umwelt (Umweltverträglichkeitsstudie) und Verkehr. Parallel dazu wurden verkehrlich sinnvolle und möglichst konfliktarme Trassenkorridore ermittelt. Zunächst gingen wir davon aus, dass als verkehrliche Lösung neben der Variante West nur die Variante Ost in Frage kommt. Die aktuellen Planungsarbeiten haben inzwischen gezeigt, dass das Regierungspräsidium neben der Ostumfahrung auch Trassenvarianten im Korridor Mitte prüfen muss.

5. Wie ist der aktuelle Stand der Planung?

Derzeit wird die „Raumanalyse“ (Bestandserhebung und Bewertung) der Umweltverträglichkeitsstudie für den Planungsraum vervollständigt und für den neu vorgeschlagenen Korridor „Mitte“ ergänzt. Die Raumanalyse ist die zentrale Grundlage, um die Trassenvarianten zu optimieren. Sie dient auch dazu, im Rahmen der „Risikoanalyse“ die Auswirkungen auf die Umwelt zu ermitteln und zu bewerten. In ihr werden auch die Belange der umweltbezogenen Nutzungen wie Land- und Forstwirtschaft, Wasserwirtschaft und Naturschutz berücksichtigt. Wenn die Raumanalyse vollständig vorliegt, beginnen die Arbeiten für die differenzierte Variantenanalyse („Risikoanalyse“) „West“, „Ost“, „Mitte“. Auf dieser Basis wird anschließend die vergleichsweise umweltverträglichste Variante ermittelt.

6. Wie ist der Bearbeitungsstand der Untersuchungen und Gutachten?

Zurzeit werden folgende Untersuchungen umfangreich bearbeitet und vervollständigt: die Verkehrsuntersuchung, die Umweltverträglichkeitsstudie (Raumanalyse) sowie die erforderlichen Fachgutachten. Gleiches gilt für die Berechnungen der Lärm- und

Schadstoffimmissionen. Mit der Risikoanalyse der Umweltverträglichkeitsstudie kann erst begonnen werden, wenn die Raumanalyse abgeschlossen ist und die Lärm- und Schadstoffgutachten vorliegen.

7. Warum wird der Korridor „Mitte“ als möglicher Lösungsansatz untersucht?

Das Regierungspräsidium muss in der aktuellen Phase „Vorplanung / Linienfindung“ zwingend alle grundsätzlich möglichen und realistischen Lösungsansätze untersuchen. Dies ist als Basis für die nachfolgenden Planungsstufen sowie für das Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben.

Wie die Varianten „West“ und „Ost“ weist auch der Korridor „Mitte“ sowohl Vor- als auch Nachteile auf. Da dieser alternative Lösungsansatz verkehrlich wirksam ist, müssen wir ihn im Variantenvergleich berücksichtigen.

Teile des Korridors „Mitte“ verlaufen in Bereichen, die bisher noch nicht in gleicher Tiefe wie die Korridore „West“ und „Ost“ untersucht wurden. Daher war es notwendig, ergänzende Bestandserhebungen durchzuführen. Aktuell werden die Planungsgrundlagen um die Daten zum Korridor „Mitte“ vervollständigt. Nur so ist eine einheitliche Beurteilungsgrundlage für alle drei Varianten möglich.

8. Welche Vorteile bietet der Korridor „Mitte“?

Die Verkehrsuntersuchungen ergaben u. a., dass ein Anschluss der L 329 bei Brochenzell an die B 30 neu im Zuge der Westtrasse zu einer sehr hohen zusätzlichen Verkehrsbelastung in Brochenzell führen würde. Dieser Konflikt kann nur über eine großräumige Ortsumfahrung von Brochenzell im Zuge der L 329 entschärft werden. Der Anschluss Brochenzell ist jedoch im Zuge der Westumfahrung die einzige Möglichkeit, die Gemeinde Meckenbeuren und den Verkehr in Ost-West-Richtung ohne erhebliche Umwege und zu Lasten anderer Ortsteile an die B 30 neu anzubinden.

Der Korridor „Mitte“ bietet den Vorteil, dass er zwei Anschlüsse für Meckenbeuren an die B 30 neu ermöglicht: den Anschluss der L 329 bei Brochenzell und einen Anschluss nördlich von Meckenbeuren. Dieses Konzept führt zu einer deutlich geringeren Zusatzbelastung der Ortsdurchfahrt Brochenzell. Auch würde der örtliche Verkehr deutlich zügiger auf die B 30 neu geführt werden, als dies bei der Variante „West“ der Fall wäre.

Der Korridor „Mitte“ entlastet die Ortsdurchfahrt Liebenau im Zuge der B 467. Und er bietet Ansatzpunkte für eine mögliche Querverbindung zwischen der B 30 neu und der B 467 südwestlich von Liebenau. Dadurch kann eine starke Entlastung für diese ebenfalls hochbelastete Ortsdurchfahrt erreicht werden.

Derzeit prüfen wir, ob sich der Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Hirschlatt und der Anschlussstelle Meckenbeuren (im Bereich der B 30 alt) in einem reduzierten Querschnitt 2+1 realisieren lässt. Dies bedeutet: ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung sowie ein Zusatzfahrstreifen. Damit würde sich die für den Straßenbau benötigte Fläche in diesem Abschnitt deutlich verringern.

9. Welche grundsätzlichen Konflikte verursacht der Korridor „Mitte“?

Der Korridor „Mitte“ greift im Vergleich zur Variante „Ost“ stärker in Bereiche ein, die der (Nah-)Erholung dienen. Im Vergleich zur Variante „West“ sind mehr landwirtschaftliche Flächen betroffen. Hinzu kommt die stärkere Belastung des Ortsteils Brugg, der von den Planungen bislang nicht unmittelbar betroffen war.

10. Warum wurde die Öffentlichkeit erst im November 2014 über den Korridor „Mitte“ informiert?

Das Planungsteam hat erste Ideen für einen Korridor „Mitte“ im Frühsommer 2014 diskutiert. Zunächst war völlig offen, ob der Korridor „Mitte“ die Zielsetzungen der B 30 neu erfüllt und verkehrlich sinnvoll ist. Das Planungsteam B 30 entschied sich daher, zunächst die ersten Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen zum Korridor „Mitte“ abzuwarten. Sie ergaben, dass der Korridor „Mitte“ einen verkehrlich wirksamen Lösungsansatz darstellt - insbesondere auch unter Einbeziehung einer Querverbindung zwischen der B 30 neu und der B 467 südwestlich von Liebenau. Wir konnten diesen Lösungsansatz daher nicht von vorneherein verwerfen. Zeitnah haben wir die Ergänzungen der erforderlichen faunistischen und umweltfachlichen Untersuchungen in Auftrag gegeben und die Bürgerinnen und Bürger informiert.

11. Warum wurden nur die Anwohnerinnen und Anwohner von Brugg bei einer Informationsveranstaltung informiert?

Eine Besonderheit des Korridors „Mitte“ liegt darin, dass er sowohl Elemente der West- als auch der Ostumfahrung nutzt. Nördlich von Meckenbeuren verläuft der Korridor jedoch in einem Bereich, der bislang nicht unmittelbar von der Planung zur B 30 neu betroffen war. Ziel des Planungsteams war es, die Bürgerinnen und Bürger von Brugg in gleicher Weise wie die übrige Raumschaft zu informieren, wohlwissend, dass auch andere Bereiche der Raumschaft betroffen sein können.

Ablauf und Inhalte der Informationsveranstaltung am 29. November 2014 im Rathaus Meckenbeuren entsprachen daher im Wesentlichen denen der Informationsveranstaltung am 13. Mai 2013 in der Humpishalle Brochenzell, zu der die gesamte Raumschaft eingeladen war.

Alle relevanten Informationen zum Korridor „Mitte“ haben wir in der Pressemitteilung vom 02.12.2014 und auf der Projektseite des Regierungspräsidiums Tübingen der gesamten Raumschaft zugänglich gemacht. Gleichzeitig haben wir die Bürgerinnen und Bürger gebeten, uns Anregungen, Vorschläge und Fragen zum neuen Korridor „Mitte“ zu schicken.

12. Gibt es eine Ideallösung für die B 30 neu, bei der nur wenige Anwohnerinnen und Anwohner betroffen sind?

NEIN. Für die B 30 neu zwischen Friedrichshafen und Ravensburg gibt es keine Linienführung, die nur Vorteile bietet und zu keinen Konflikten führt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der B 30 neu, welches für alle Varianten prognostiziert wird, und dem generell großen Wirkungsbereich von Straßenbauvorhaben, können Betroffenheiten nicht vermieden werden.

Die Betroffenheit der Anwohnerinnen und Anwohner z. B. durch Lärmimmissionen ist ein wichtiger Belang. Es gibt aber auch andere wichtige Belange wie zum Beispiel die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen, welche für die Vollerwerbslandwirte in der Raumschaft von existenzieller Bedeutung sind. Auch die Betroffenheit naturschutzfachlich streng geschützter Arten ist zu berücksichtigen. Das Gleiche gilt für den Erhalt von größeren zusammenhängenden Flächen mit Relevanz für die Erholung in der freien Landschaft. Im Zuge des Variantenvergleichs müssen wir diese aber auch andere wichtige Belange berücksichtigen.

13. Was ist das Ziel der Planungsstufe „Vorplanung“?

Ziel der Planungsstufe „Vorplanung“ ist es, diejenige Variante zu ermitteln, welche die im Vergleich geringsten nachteiligen Auswirkungen zur Folge hat. Erst in den nachfolgenden Planungsstufen (Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) wird die Vorzugsvariante parzellenscharf weiterentwickelt. Erst dann wird auch die straßentechnische Planung auf der Grundlage differenzierter Bestandserhebungen so optimiert, dass negative Wirkungen auf Mensch und Umwelt so gering wie möglich ausfallen. Auf der Planungsstufe Vorplanung / Linienfindung kann dazu nur ein grundsätzlicher Beitrag geleistet werden. Ist z. B. eine Existenzgefährdung einzelner Landwirte aufgrund der B 30 neu durch Flächenentzug oder durch andere Gründe zu befürchten, findet eine gutachterliche Prüfung durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben statt. Diese Prüfung erfolgt jedoch noch nicht auf der Planungsstufe „Vorplanung / Linienfindung“, sondern erst im eigentlichen Rechtsverfahren, der Planfeststellung, auf Grundlage der Genehmigungsplanung.

14. Gibt es schon eine Entscheidung für oder gegen eine Variante?

NEIN. Die unterschiedlichen positiven und negativen Auswirkungen der Varianten „West“, „Mitte“ und „Ost“ einschließlich der Untervarianten werden im Zuge des Variantenvergleichs systematisch ermittelt, bewertet und gegenübergestellt. Bevor dieser Arbeitsschritt nicht abgeschlossen ist, können keine gesicherten Aussagen getroffen werden.

15. Welche Kosten sind für die Maßnahme veranschlagt?

Abhängig von der Linienführung variiert die Streckenlänge zwischen 11,3 und 16,6 Kilometern. Die überschlägigen Baukosten liegen nach derzeitigem Kenntnisstand zwischen rund 110 und 150 Mio. Euro. Die 110 Mio. Euro enthalten nicht die zusätzlich erforderlichen Netzbestandteile, wie die Ortsumfahrung Liebenau und die B 467 Querspange Tettnang. Die überschlägigen Baukosten ergeben sich nach Kostenberechnung gemäß „Anweisung zum Kostenmanagement und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen“ (AKVS 2012) des Bundesverkehrsministeriums.

16. Können einzelne Varianten, z. B. der Korridor „Mitte“, bereits jetzt ausgeschlossen werden?

NEIN. Aus Gründen der Rechtssicherheit müssen wir in der „Vorplanung / Linienfindung“ zwingend alle verkehrlich wirksamen Varianten untersuchen. Nur so ist sicher, dass alle relevanten Auswirkungen der B 30 neu (Verkehr, Umwelt, Raumordnung, Kosten) ermittelt wurden. Ziel ist eine nachvollziehbare und belastbare Begründung der Entscheidung für eine Vorzugsvariante. Daher ist eine Vorfestlegung, welche zum Ausschluss eines Lösungsansatzes führt, zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

17. Steht der genaue Verlauf einer möglichen Westtrasse schon fest?

Lange Zeit konnte die Raumschaft davon ausgehen, dass eine Westumfahrung von Meckenbeuren mit einer Trassenführung durch den Brochenzeller Wald realisiert wird. Im Zuge der Arbeiten für die Entwurfsplanung der Westumfahrung wurde die Planung bis 2006 schrittweise optimiert und straßenplanerisch konkretisiert. Die Trasse, die in den aktuellen Plänen dargestellt ist, stellt also bereits eine optimierte Variante dar.

Sofern sich die Westtrasse im Zuge des Variantenvergleichs als vergleichsweise vorteilhafteste Lösung herausstellen sollte, sind auf den nachfolgenden Planungsebenen (Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung) lagemäßig noch kleinräumige Anpassungen möglich. Nach heutigem Kenntnisstand ist es allerdings unwahrscheinlich, dass von der aktuellen Führung im Brochenzeller Wald deutlich abgewichen wird.

18. Steht der genaue Verlauf einer möglichen Osttrasse schon fest?

Die Osttrasse soll über weite Streckenabschnitte das bestehende Straßennetz (u. a. B 467 / B 30 alt) und die im Bau befindlichen K 7725 Ortsumfahrung Kehlen mitbenutzen, um den Flächenverbrauch zu reduzieren und Verkehre zu bündeln. Zudem sind im Zuge der Ostumfahrung mehrere Anschlüsse an das bestehende Straßennetz (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) vorgesehen. Daraus ergeben sich „Zwangspunkte“ und damit nur geringe Spielräume für eine Abweichung von der dargestellten Linie.

Sofern sich die Osttrasse im Zuge des Variantenvergleichs als vergleichsweise relativ vorteilhafteste Lösung herausstellen sollte, sind auf der nachfolgenden Planungsebene (Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) lagemäßig noch kleinräumige Abweichungen (bis zu hundert Meter von der dargestellten Linie) möglich.

19. Steht der genaue Verlauf einer Trasse innerhalb des Korridors „Mitte“ schon fest?

Der Korridor „Mitte“ ist ein neuer Lösungsansatz. Mögliche Linienführungen innerhalb dieses Korridors werden in Lage und Höhe zurzeit noch untersucht und die für die Variantenbeurteilung vorteilhafteste Lösung ausgearbeitet. Im Gegensatz zu den Varianten im Westen und Osten ist innerhalb des Korridors „Mitte“ mehr Spielraum für unterschiedliche Trassenführungen (Varianten) gegeben. Daher hatte das Planungsteam B 30 die Bürgerinnen und Bürger aufgerufen, Hinweise und Anregungen zu übermitteln, um diese bei der Entwicklung von Trassenvarianten soweit möglich zu berücksichtigen.

20. Kann der Korridor „Mitte“ weiter nach Norden verschoben werden?

NEIN. Wir haben den Korridor Mitte bereits soweit wie möglich nach Norden verschoben. Der Korridor Mitte verläuft in möglichst großer Entfernung zu den Ortsteilen Brochenzell und Brugg. Eine Verschiebung noch weiter nach Norden ist trassierungstechnisch nicht möglich. Grund sind vor allem die eng beieinander liegenden Weiler und Hofgebäude im Schussental östlich des Brochenzeller Waldes (Reuter, Regler, Hungersberg u. a.). Weitere Nachteile wären die im Vergleich zum Korridor „Mitte“ größeren Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen sowie erheblich größere Beeinträchtigungen der zusammenhängenden (Nah-) Erholungsräume nördlich von Meckenbeuren. Die Vorteile des Korridors „Mitte“ im Vergleich zur Variante „West“ würden somit fast vollständig aufgehoben.

21. Welche Auswirkungen hat eine Trassenführung im Korridor „Mitte“ auf die Hochwassersituation rund um die Schussen?

Um die Schussen zu queren, ist für den Korridor „Mitte“ ein ausreichend großes Brückenbauwerk notwendig.

Bei der Planung der B 30 neu sind die geltenden Gesetze, Richtlinien und Fachvorgaben maßgebend. Unter anderem sind die Hochwassergefahrenkarten sowie die gesetzlich festgesetzten Schutzgebiete (beispielsweise Überschwemmungsgebiete) zu berücksichtigen. Wir müssen nachweisen, dass der gegenwärtige Abfluss von Hochwasser weiterhin gegeben ist. Wenn Flächen verloren gehen, die zurzeit bei Hochwasser überschwemmt werden (= Retentionsflächen) müssen wir einen Ausgleich für diese Flächen schaffen. Auf den nachfolgenden Planungsstufen (Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) werden Auswirkungen auf die Überschwemmungsgebiete im Rahmen eines Hochwassergutachtens detailliert ermittelt.

22. Worin unterscheiden sich die unterschiedlichen Lösungsansätze?

West- und Ostumfahrung sowie der Korridor „Mitte“ stellen unterschiedliche Lösungsansätze dar. Sie unterscheiden sich u. a. hinsichtlich der zusätzlich bereits planfestgestellten oder konzeptionell angedachten Netzbestandteile, der Nutzung bereits vorhandener Straßen, der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz sowie der Möglichkeit, bestehende Straßenflächen zurück zu bauen:

Ein wesentlicher Unterschied ist die Mitbenutzung von bereits bestehenden Straßen wie der B 467 sowie weiterer angedachter Maßnahmen (B 467 Querspange Tettwang) oder bereits im Bau befindlicher Projekte (K 7725 OU Kehlen). Teilweise erhebliche Unterschiede ergeben sich auch bei der Verknüpfung der verschiedenen Lösungsansätze mit dem bestehenden Straßennetz der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. So führen unterschiedliche Anschlusskonzepte der B 30 neu an das bestehende Straßennetz aufgrund der komplexen Verkehrsbeziehungen im Raum zwischen Ravensburg und Friedrichshafen zu Verkehrsverlagerungen im gesamten Straßennetz. Diese Verlagerungseffekte sind u. a. in der Verkehrsuntersuchung zu ermitteln.

Gemeinsam ist den drei Lösungsansätzen, dass sie den verkehrlichen Zielen (siehe Frage 1) der B 30 Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg / Eschach gerecht werden. Je nach Lösungsansatz werden die einzelnen verkehrlichen Ziele jedoch in unterschiedlich hohem Maß erreicht.

23. Welche Grenzwerte müssen für Lärmimmissionen, die von der neuen Straße ausgehen, eingehalten werden?

Die gesetzlich festgelegten Höchstgrenzwerte sind einzuhalten:

- 59 dB (A) am Tag und 49 dB (A) in der Nacht in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten
- 64 dB (A) am Tag und 54 dB (A) in der Nacht in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten.

Soweit möglich sollen diese Werte entweder durch einen ausreichenden Abstand der Trassierung zu den Gebäuden oder durch eine Trassenführung im Geländeeinschnitt eingehalten werden. Im Falle einer Überschreitung der Grenzwerte prüft die Straßenbauverwaltung zunächst aktive Lärmschutzmaßnahmen, beispielsweise Lärmschutzwälle oder Lärmschutzwände. Sind diese nicht möglich oder sind deren Kosten unverhältnismäßig hoch, kommen passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht, zum Beispiel schalldämmende Fenster.

24. Wie und wann können Bürgerinnen und Bürger Hinweise und Ergänzungen einbringen?

Die Raumschaft kann sich während des gesamten Planungsprozesses beteiligen. Wenn wir die Raumschaft bitten, sich mit Hinweisen, Fragen und Anregungen am Planungsprozess oder zu bestimmten Fragestellungen zu beteiligen, legen wir meist Fristen für die Rückmeldungen fest. Diese Fristen haben ausschließlich organisatorische Gründe: Das Planungsteam benötigt ausreichend Zeit für die Auswertung und Bearbeitung der Anregungen und Fragen aus der Bürgerschaft. Natürlich nehmen wir auch später eingegangene Rückmeldungen an.

25. Wie werden die Rückmeldungen und die Trassenvorschläge aus der Raumschaft berücksichtigt?

Alle Planungsunterlagen und Gutachten (Verkehr, Umweltverträglichkeitsstudie, Tiere / Pflanzen, Lärm / Schadstoffe) müssen nach den geltenden Gesetzen und Regelwerken erarbeitet werden. Mit den Hinweisen, Anmerkungen und Vorschlägen der Raumschaft setzt sich das Planungsteam B 30 auseinander. Die Hinweise, Anmerkungen und Trassenvorschläge werden berücksichtigt, soweit sie für die Planungsstufe der Vorplanung / Linienfindung relevant sind. Manche Anregungen können jedoch erst im Zuge der Weiterentwicklung und Optimierung der gewählten Vorzugsvariante auf den folgenden Planungsstufen (Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) berücksichtigt werden.

Der Planungsprozess für die B 30 neu wird seit dem Wiedereinstieg in die Linienfindung (2011) von einem „Projektbegleitenden Arbeitskreis“ begleitet. Diesem gehören, neben den planenden Büros, die Vertreter der betroffenen Fachbehörden, der Gebietskörperschaften sowie die Verbände des Naturschutzes und der Landwirtschaft an. Je nach Erfordernis werden weitere sachkundige Personen hinzugezogen. Die Mitglieder äußern sich verbindlich für ihr Fachgebiet / ihre Behörde. Der Arbeitskreis tritt anlassbezogen zusammen, in Abhängigkeit von den spezifischen Gegebenheiten des Projektes:

- zu Projektbeginn (Abstimmen des Untersuchungsumfanges und des Projektablaufes)
- wenn entscheidende Arbeitsschritte, Erhebungen, Zwischenergebnisse oder Zwischenentscheidungen zu behandeln sind
- und zum Ende des Projektes.

Spezielle Fachthemen / Problemstellungen werden mit den betroffenen Fachvertretern vertieft, z. B. in Workshops bearbeitet. Ebenso werden Zeitpunkt der Information der Bürgerinnen und Bürger und ggf. Fragen der Pressearbeit im Arbeitskreis besprochen. Die fachliche Planung (technische Planung / Umweltplanung) wird durch externe Planungsbüros und Fachgutachter erarbeitet.

26. Wie werden die Bürgerinnen und Bürger weiter informiert?

Das Planungsteam B 30 wird das Konzept für die Beteiligung der Raumschaft vor allem im Hinblick auf die Planungsschritte Variantenanalyse, Variantenvergleich und Trassenentscheidung weiter entwickeln.

Ziel des Planungsteams ist es, diese komplexen Planungsschritte für die Bürgerinnen und Bürger transparent und nachvollziehbar zu machen.

Die Diskussionen vor Ort sowie die Stellungnahmen aus der Raumschaft haben zahlreiche Fragen aufgeworfen, die erst im Zuge des differenzierten Variantenvergleichs beantwortet werden können. Das dauert noch etwas. Eine Informationsveranstaltung für die gesamte Raumschaft wäre zum jetzigen Zeitpunkt unseres Erachtens noch nicht sinnvoll. Sobald mehr Informationen vorliegen, werden wir diese aber gerne mit der Raumschaft teilen.

27. Wie wird die Landwirtschaft bei der Planung berücksichtigt?

Die Straßenbauverwaltung ist gesetzlich verpflichtet, bei Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen im Rahmen der Straßenbaumaßnahme einen Ausgleich zu schaffen oder Entschädigung zu leisten. In Fällen der Existenzgefährdung einzelner Betriebe kann ein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt werden.

Da die Trassenplanung der Planungsstufe Vorplanung / Linienfindung noch nicht parzellenscharf ist, werden landwirtschaftliche Belange zunächst über das Schutzgut Boden (Länge der Neubaustrecke, Flächenverbrauch, Erdmassenbewegungen) sowie über die Betroffenheit fachplanerischer Funktionszuweisungen (Flurfunktionen) berücksichtigt. Einzelbetriebliche Belange sind wichtig, können aber erst in den folgenden Planungsstufen (Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) detailliert berücksichtigt werden. Denn erst dann ist absehbar, welche Einzelbetriebe tatsächlich von den Planungen betroffen sein werden.

28. Warum ist die Westtrasse aus naturschutzfachlichen Gründen so kritisch?

Die Westumfahrung quert zusammenhängende Waldbereiche (u. a. Schussenwald, Brochenzeller Wald). Dies führt zu vielschichtigen Konflikten mit dem Gewässersystem des FFH-Gebietes „Schussenbecken und Schmalegger Tobel“ sowie mit europarechtlich streng geschützten Arten. Nach derzeitigem Stand gehen wir davon aus, dass es in Bezug auf streng geschützte Arten zu Verbotstatbeständen gemäß dem Bundesnaturschutzgesetz kommt (siehe Punkt 4). Dabei geht es vor allem um Vögel (zum Beispiel den Waldlaubsänger (landesweit stark gefährdet) oder den Grauspecht (bundesweit stark gefährdet)) sowie um Fledermäuse (wie die Bechsteinfledermaus und die Große Bartfledermaus). In den neunziger Jahren wurden naturschutzfachliche Belange bei der Variantenbeurteilung mit anderen entscheidungserheblichen Belangen abgewogen. Heute hingegen sind Verbotssachverhalte für europarechtlich geschützte Arten oder Belange von Natura 2000 nicht mehr der Abwägung zugänglich (siehe Punkt 4).

Insgesamt nimmt der nord-süd-orientierte Waldbereich westlich der Schussen im Planungsraum eine sehr wichtige Rolle für den großräumigen Biotopverbund (Bodensee-Hinterland / Allgäu-Schwarzwald) ein. Durch den „Weißenauer Wald“ verläuft ein regional und überregional bedeutsamer Fernwildwechsel (Schwarzwild) von Nordwest nach Südost.

29. Warum dauert die Planung so lange?

Wir müssen die B 30 neu bedarfsorientiert, verkehrssicher, umweltverträglich, wirtschaftlich und rechtssicher planen. Viele rechtliche, technische und fachliche Vorgaben sind zu berücksichtigen. Seit den neunziger Jahren haben sich diese Anforderungen um ein Vielfaches erhöht. Umweltbezogene Vorgaben zum Beispiel haben für die Rechtssicherheit einer Straßenplanung heute einen völlig anderen Stellenwert als in den neunziger Jahren (siehe Frage 4). Der Planungsprozess für eine Straße ist daher sehr komplex, dynamisch und oft langwierig. Viele Unterlagen, Gutachten und Planungsbeiträge sind zu erarbeiten.

Wir müssen im Planungsprozess zur B 30 neu viele Fragestellungen klären und Interessen berücksichtigen, um zu einem konkreten und realisierbaren Projekt zu gelangen. Es sind verschiedene Fachdisziplinen (Fachbehörden) zu beteiligen. Wir haben dies bei der Gestaltung des Planungsprozesses für die B 30 neu berücksichtigt. Der frühzeitige Austausch über die verschiedenen von der Planung berührten Fach- und Themenfelder (z.B. Umwelt und Naturschutz, Land- und Forstwirtschaft, Wasserwirtschaft, Raumordnung, Siedlungsentwicklung) und deren Verknüpfung untereinander erfolgt im projektbegleitenden Arbeitskreis und in speziellen Facharbeitskreisen (siehe Frage 25). Im Laufe der Planung zur B 30 neu nehmen die Informationen und Erkenntnisse zu verschiedenen Fragestellungen schrittweise zu. Es ergeben sich aber auch neue Fragestellungen und Themenfelder. Diese müssen wir mit den verschiedenen Fachdisziplinen und Beteiligten kommunizieren und den Planungsprozess an die neuen Erkenntnisse anpassen. Dies kann Auswirkungen auf den zeitlichen Ablauf der Planung haben.

30. Wie kann ich das Planungsteam B 30 erreichen?

Anregungen, Hinweise und Fragen zur laufenden Planung können Sie uns per E-Mail oder per Post schicken. Sie erreichen uns, das Planungsteam B 30, wie folgt:

Per Post: Regierungspräsidium Tübingen
 Referat 44
 Planungsteam B 30
 Postfach 26 66
 72016 Tübingen

Per E-Mail: b30team@rpt.bwl.de