

Dokumentation

5. Treffen des Dialogforums am 23. Januar 2018

Im Schloss Hersberg, Immenstaad

1. Begrüßung & Einführung durch RP Tübingen (Team B31) / Moderation (team ewen)
2. Vorstellung Ingenieurbüro technische Planung
3. Schwerpunktthema „Umweltverträglichkeitsstudie - Raumanalyse Teil 1“
4. Schwerpunkte aus der letzten Sitzung (Kriterien und Themen)
5. Planung weiteres Vorgehen für das Dialogforum

Teilnehmende

An der Sitzung nahmen teil:

- Vertreter des Obst-/Weinbaus aus Meersburg, Markdorf, Immenstaad
- 8 per Zufallsverfahren ausgewählte Bürgerinnen und Bürger aus Markdorf, Hagnau, Friedrichshafen, Immenstaad, Daisendorf, Meersburg, Stetten
- Vertreterinnen und Vertreter der Initiativen und Interessensgemeinschaften aus den Orten (Interessengemeinschaft Ittendorf (Herr Dr. Brause), Meersburger Initiativ Kreis B 31 neu (MIK) (Herr Landwehr), Interessensgemeinschaft Verkehrsplanung B31/33 Stetten e.V. (Herr Grömmer), Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V. (VIHaB) (Herr Saible), Bürgerinitiative Immenstaad B31Neu e.V. (BIB31neu) (Herr Kirchhoff)
- Vertreter von Umwelt- und Naturschutzverbänden (Landesjagdverband Baden-Württemberg für den Landesnaturschutzverband (Herr Kohler), BUND (Herr Hecking), NABU-Bezirksverband Donau –Bodensee (Herr Mannes)
- Vertreter des Regierungspräsidiums Tübingen (Anne Dittmann, Franz Feil und Matthias Kühnel vom Planungsteam B31, RP Tübingen)
- Vertreter des Gutachterteams (Herr Stocks, Herr Schettler, Herr Kramer, Herr Kiener, Herr Kuhn)
- Mitarbeiter des Moderationsbüros team ewen (Dr. Christoph Ewen, Yvonne Knapstein)

1. Begrüßung und Einführung

Frau Knapstein (Moderatorin team ewen) begrüßt die Mitglieder des Dialogforums und berichtet von Veranstaltungen im Rahmen des Dialogprozesses seit dem letzten Dialogforum im letzten September.

- Im Facharbeitskreis „Verkehr“ Anfang November 2017 stellte der Verkehrsgutachter die Ergebnisse der Verkehrsanalyse (Analyse Nullfall 2016) dar und man sei in die Ausgestaltung der Verkehrsprognose 2035 eingestiegen. Zur Erarbeitung der Verkehrsprognose werde als zusätzlicher Experte Prof. Monheim hinzugezogen.
- Ende November sind politische Repräsentanten zu einer Informationsveranstaltung über den Stand der Planungen zusammengekommen. Die Hauptfragen waren, wann belastbare Fakten vorliegen und wie groß der Spielraum für den Dialog sei. Im Jahr 2018 werden die Prognoseszenarien erarbeitet und die Raumanalyse abgeschlossen. Mit diesen Ergebnissen können die vorliegenden Varianten verglichen, modifiziert und optimiert werden. Das Ziel sei, so Herr Kühnel, „dass möglichst im Konsens eine Lösung gefunden wird, die die Verkehrsprobleme löst und gleichzeitig die Menschen im Raum möglichst gleichmäßig be- bzw. entlastet werden.“

Gleich zu Beginn wird angeregt, einen Tunnel zwischen Meersburg und Immenstaad zu planen. Damit könne man allen flächenbedingten Konflikten aus dem Weg gehen. Tunnellösungen in konfliktreichen Abschnitten seien sicherlich begründbar, so Herr Kühnel. Ein Tunnel mit 10 km Länge sei jedoch finanziell nicht zu realisieren und jenseits von Maß und Ziel.

2. Vorstellung Ingenieurbüro technische Planung

Die technische Planung hat das RP Tübingen an das Büro Klinger und Partner – Ingenieurbüro für Bauwesen und Umwelttechnik GmbH mit Standorten in Heilbronn, Stuttgart und Urbach vergeben. Herr Dipl.-Ing. Johannes Kuhn ist für die Gesamtkoordination und den Bürgerdialog verantwortlich. Herr Dipl.-Ing. Volker Hirschmiller ist Projektleiter für die technische Planung und übernimmt die Objektplanung für die Verkehrsanlagen und die Entwässerung. Herr Kuhn erläutert, dass Aufgabe der technischen Planung die Konkretisierung der denkbaren Varianten sei. Im 3. Quartal 2018, wenn die Ergebnisse der Raumanalyse und die Verkehrsprognose vorliegen, werden die vielfältigen Trassenvarianten beurteilt. Einige wird man verwerfen müssen, andere werden weiterentwickelt oder miteinander kombiniert werden. Die verbleibenden denkbaren Trassenvarianten werden dann von der technischen Planung zu den folgenden Aspekten ausformuliert:

- | Querschnitt, Lage, Höhe
- | Anordnung und Art der Knotenpunkte
- | Flächenbilanz
- | Erdmengenbilanz
- | Kostenschätzung

Auf die Frage, ob die notwendigen Änderungen im Netz der Gemeindeverbindungswege auch Teil der Kostenschätzung seien, erläutert Herr Kuhn, dass alle Folgemaßnahmen darin Berücksichtigung finden.

Die Ergebnisse der technischen Planung sind mit den Ergebnissen der anderen Gutachten abzustimmen. In der Gesamtschau werde man zu einem Entwurf kommen, der dann Grundlage für das spätere Planfeststellungsverfahren sein wird.

3. Schwerpunktthema „Umweltverträglichkeitsstudie - Raumanalyse Teil 1“

Umweltgutachter Herr Stocks stellt die Grundlage für die Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie dar. Es wird der Untersuchungsraum gemäß Prüfraum betrachtet und keine Teilräume ausgespart. Auch thematisch gebe es keine Einschränkungen bei der Bearbeitung der Sachinhalte. Grund dafür sei die ergebnisoffene Prüfung möglicher Varianten. Auch wolle man einen gesamträumlichen Überblick erhalten, um Überlegungen für mögliche Kompensation anstellen zu können. Nicht zuletzt aber auch, um Zeitverluste für spätere Nacharbeiten zu vermeiden. Die Ergebnisse der Raumanalyse seien Grundlage für

- | eine ggf. notwendige Modifizierung bzw. Optimierung der bereits untersuchten Varianten aus der Linienbestimmung
- | die Vorauswahl anderer geeigneter Lösungsvorschläge bzw. das begründete Ausscheiden ungeeigneter Lösungsansätze
- | die Beurteilung der relevanten Auswirkungen der vertieft und vergleichend zu untersuchenden Lösungsansätze.

Die Raumanalyse ist Teil der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS); diese gliedert sich in zwei Teile: Teil 1 Bestandsaufnahme und -bewertung, Teil 2 Wirkungsprognose und vergleichende Risikoabschätzung der Varianten. Teil der UVS ist auch die Prüfung der Möglichkeiten zur Vermeidung/Minimierung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt und die Entwicklung von Ansätzen zur Kompensation verbleibender Beeinträchtigungen. Die Umweltverträglichkeitsstudie liefere alle Informationen, die als Entscheidungsgrundlage für das Straßenbauvorhaben auf der Stufe der Linien- und Standortfindung zur Prüfung der Umweltauswirkungen erforderlich sind. Im Folgenden stellt Herr Stocks die Ergebnisse für den **ersten Teil** der Raumanalyse anhand von verschiedenen Themenkarten für verschiedene Schutzgüter wie Boden, Wasser, Klima, Landschaft, dem Menschen und den Umweltnutzungen vor.

Die Auswertung der Ergebnisse für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie biologische Vielfalt folge bis April 2018. Teil 2 der Raumanalyse werde im 3. Quartal 2018 fertig gestellt sein.

Abschließend gibt Herr Stocks den Hinweis, dass der Untersuchungsraum im Nordosten aufgrund eines dort in die Diskussion eingebrachten Trassenvorschlages erweitert wurde.

Im Anschluss haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, mit den Gutachtern an thematischen Ständen (Raumanalyse, Verkehrsplanung, Flora/Fauna, technische Planung) ins Gespräch zu kommen und ihre Fragen zu stellen.

Folgende Aspekte / Fragestellungen waren dabei insbesondere von Interesse:

Umweltverträglichkeitsstudie – Raumanalyse Teil 1 (Herr Stocks)

- Lässt sich bereits auf Ebene der Auswahl vertieft zu untersuchender Varianten und des Variantenvergleichs der Aspekt „öffentliche Flächen“ und „Privatflächen“ einbeziehen? (Gedanklicher Ansatz: Trassierung möglichst auf öffentlichen Flächen) → Antwort: Nein, bei der Ermittlung und Beurteilung der Umweltauswirkungen der Varianten (inkl. Flächeninanspruchnahme) dürfen Eigentumsverhältnisse keine Rolle spielen.
- Kann beim Variantenvergleich die Betroffenheit einzelner landwirtschaftlicher Betriebe ermittelt werden und könnten bzw. müssten nicht Varianten dort trassiert werden, wo Landwirte bereit sind, Flächen abzugeben? (Gedanklicher Ansatz: Spätere eigentumsrechtliche Auseinandersetzungen im Rahmen der Planfeststellung oder vor Gericht zu vermeiden) → Antwort: Auf der Ebene der Linienfindung bzw. des Variantenvergleichs werden die Belange der Landwirtschaft über die Betroffenheit von Flächen unterschiedlicher Wertigkeit und Nutzung eingespeist (Agrarstruktur). Zusätzlich kann über die Auswertung anonymisierter Daten die jeweilige Anzahl betroffener landwirtschaftlicher Betriebe und der jeweilige Umfang der beanspruchten Flächen ermittelt werden.

Die konkreten Belange einzelner Grundeigentümer (eigentumsrechtliche Belange) sind bei Erarbeitung der Planfeststellungs-Unterlagen für die „gewählte Trasse“ zu berücksichtigen und deren Betroffenheiten ggf. über Flächentausch oder Flurbereinigungsverfahren zu mildern.

Flora und Fauna (Herr Kramer)

Zum Thema Flora und Fauna liegen erste Zwischenergebnisse vor. Ein besonderes Interesse am Präsentationsstand galt den dargestellten Artnachweisen, wie diese zustande kommen (Methodik der Erfassung) und welche Bedeutung Artvorkommen für die Beurteilung von Trassen haben können.

Verkehrsplanung (Herr Kiener)

Die bereits vorgestellte Vorgehensweise zur Bestandsaufnahme 2016 und deren Ergebnisse sind bei den Mitgliedern des Dialogforums größtenteils nachvollziehbar angekommen – an den Infotafeln gab es dazu noch vereinzelt Detailfragen, welche an diesem Abend geklärt werden konnten.

Ein zweiter für die Mitglieder des Dialogforums wichtiger Aspekt war die Erstellung/ Funktionsweise eines Verkehrsmodells. Vereinfacht beschrieben werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme im sogenannten „Analyse-Nullfall 2016“ modellhaft abgebildet. Die aktuelle Diskussion und Fragen beschäftigen sich mit der Erstellung der Verkehrsprognose. Hier wurde besprochen, dass ein wichtiger Baustein die siedlungsstrukturellen Planungen der Raumschaft sind. Diese Angaben werden aktuell bei den Gemeinden im Untersuchungsgebiet abgefragt. Sobald diese vorliegen und ausgewertet sind, kann die daraus resultierende Verkehrsentwicklung abgeschätzt und in Prognoseszenarien zusammengefasst werden. Der Themenblock „Verkehrsprognose“ wird Schwerpunkt bei den nächsten Dialog-Terminen (Facharbeitskreis und Dialogforum) sein.

Technische Planung (Herr Kuhn)

Die beiden Hauptthemen, die diskutiert wurden, waren:

- Wahl des Regelquerschnittes: Die für eine Bundesstraße grundsätzlich möglichen Regelquerschnitte wurden im Detail vorgestellt und diskutiert (dreistreifiger Querschnitt mit abwechselnden Überholmöglichkeiten RQ 15,5, vierstreifiger Querschnitt ohne Standstreifen und mit schmalem Mittelstreifen (RQ 21), vierstreifiger Querschnitt mit Seitenstreifen (RQ 28). Die endgültige Wahl ist abhängig von der prognostizierten Verkehrsmenge und der Lage im Netz (z.B. RQ 21 nur für kurze Streckenabschnitte zulässig). In der Diskussion wurden auch Sonderquerschnitte (z.B. vierstreifig ohne bauliche Mitteltrennung oder nur mit Betonschutzwand – siehe z. B. Bereich Parkplatz Wölfle).
Fazit: Die Festlegung des Querschnittes erfolgt auf Grundlage der Verkehrsbelastungen aus den Planfällen des Verkehrsgutachtens. Der RQ 28 bildet die Grundlage der bisherigen Linienbestimmung und muss als eine Variante in jedem Fall untersucht werden. Ziel ist eine verkehrssichere und leistungsfähige Verkehrsanlage.
- Knotenpunkte: Alle Knotenpunkte an der B 31 neu werden teilplangleich ausgeführt, d.h. mit Ein- und Ausfädelungsstreifen an der B 31 und Einmündungen bzw. Kreisverkehren an den nachgeordneten Straßen. Die Rampen können als Schleifenrampe („Ohren“) oder Parallelrampen ausgeführt werden. Ziel soll eine flächensparende Lösung sein. Diskutiert wurden auch mögliche Halbanschlüsse, z.B. für Hagnau in Verbindung mit der Tunnelvariante.

4. Schwerpunkte aus der letzten Sitzung (Kriterien & Themen)

Auf dem letzten Dialogforum wurden Kriterien und Themen gesammelt, über die die Mitglieder des Dialogforums auf einer der nächsten Sitzungen sprechen wollen. Herr Ewen (Moderator team ewen) greift diese auf und fragt bei den Vertretern des Regierungspräsidiums und dem Gutachterteam nach, ob bereits Aussagen dazu getroffen werden können.

Kann man den Prozess schneller machen?

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung soll u.a. dazu dienen, eventuelle spätere Einwendungen im Genehmigungsverfahren frühzeitig ausräumen zu können. Die Planung zur B31 neu mit dem Dialogprozess sei ein Pilotprojekt, das personell und finanziell gut ausgestattet sei. Schneller könne man den Prozess nicht machen, so ein Vertreter des Regierungspräsidiums.

Würde ein Kompromiss in der Region eine schnellere Umsetzung bewirken?

Ja. Das formale Verfahren wie auch der rechtliche Rahmen für die Beurteilungen und Abwägungen müsse zwar in jedem Falle durchlaufen werden. Aber wenn die gefundene Lösung in der Raumschaft Akzeptanz findet und sie schnell planfestgestellt werden kann, kann auch eine zügige Umsetzung erfolgen. Durch die Öffentlichkeitsbeteiligung werden im Vorfeld Hinweise aufgenommen, damit im Nachhinein aufwändige Nacherhebungen vermieden werden können, erläutert ein Vertreter des Regierungspräsidiums.

Gibt es „No-Go Gebiete“?

Umweltgutachter Stocks wünscht sich eine andere Formulierung: Gibt es Kriterien mit einer hohen rechtlichen Durchschlagskraft? Zum Beispiel die Lipbachsenke als FFH-Gebiet, über die alle Varianten drüber müssen, stelle aus Umweltsicht ein sehr empfindlicher und geschützter Bereich dar. Hier werde es darum gehen, eine Ausnahmeregelung begründen zu können.

Prognosen: Wie entstehen diese? Wie werden diese erarbeitet?

Dies ist das Schwerpunktthema des nächsten Dialogforums, so Verkehrsgutachter Kiener.

Informationen zu Gewässerschutz, Verkehrsaufkommen nach Kategorien

Zum Thema Gewässerschutz gibt es Aussagen in der Raumanalyse Teil 1, da es dort als Schutzgut untersucht und dargestellt wird, so Herr Stocks. Aussagen zu Verkehrsaufkommen nach Kategorien finden sich in der Verkehrserhebung des Verkehrsgutachtens, so Herr Kiener.

Lässt sich ein Tunnel aufgrund des Landschaftsraumes begründen?

Im konkreten Fall wird in einem

- von der Naturraumausstattung her,
- von den unterschiedlichen, sich teilweise überlagernden Nutzungsansprüchen (Sonderkulturflächen / Erholungsnutzung) her,
- von der Landschaftsstruktur und Kulturgeschichte her

sehr sensiblen Raum geplant. Zugleich sind mit dem geplanten Vorhaben aufgrund der gegebenen und zu prognostizierenden Verkehrsbeziehungen erhebliche Auswirkungen auf Mensch, Umwelt, Landschaft und Nutzungen zu erwarten. Daher ist in einzelnen Abschnitten

unterschiedlicher möglicher Trassenvarianten zu prüfen, ob Tieferlegungen / Überdeckelungen / Tunnelabschnitte / Galerien / etc. zu begründen sind.

Hiervon wird - so der Umweltgutachter Stocks - aus umweltfachlicher Sicht ausgegangen.

Laut Verkehrsgutachter Kiener sei dabei vor allem auf mögliche Verknüpfungen von einem Tunnel an das umliegende Straßennetz, zu achten. Zu den Kosten und möglichen Tunnelabschnitten wird die technische Planung im fortgeschrittenen Planungsprozess Aussagen machen.

Ist es denkbar, eine Variante zu wählen, die überwiegend auf Grundstücken in kommunalen statt privatem Eigentum verläuft?

s.o.

Rückfrage zur leistungsstarken Trasse: Gibt es Grenzen für eine leistungsstarke Trasse, um nicht zusätzlichen Verkehr anzuziehen?

Herr Stocks erklärt, dass es das vorrangige Ziel ist, den Verkehr aus dem Hinterland zu bündeln. Verkehr, der dort eigentlich nichts verloren hat. Herr Kühnel ergänzt, dass hinsichtlich der Dimensionierung Maß und Ziel eingehalten werden soll.

Mitglieder des Dialogforums äußern gegenüber der Arbeit der Gutachter die Einschätzung, man habe den Eindruck, es werde nichts vergessen und man arbeite sehr genau. Aus dem Dialogforum wird auch die kritische Frage gestellt, welche Rolle das Dialogforum zwischen den inhaltlichen Aspekten der Gutachten und den rechtlichen Rahmenbedingungen noch spiele. Aus dem Dialogforum äußern sich Mitglieder, dass sie es zu schätzen wissen, Einblick in den Planungsprozess zu erhalten und dass die Arbeit des Dialogforums durchaus eine Rolle spiele. So werde mit den eingereichten Trassenvorschlägen und den dahinterstehenden Kriterien ernsthaft umgegangen und sie fänden Eingang in den weiteren Prozess.

5. Planung weiteres Vorgehen für das Dialogforum

Die Moderation stellt den aktuellen Stand der Zeitschiene für den Dialog mit der Öffentlichkeit vor. In diesem Jahr werde man sich in jedem Quartal einmal treffen, um die vorliegenden Ergebnisse der Gutachten zu Verkehr und Umwelt in den Blick zu nehmen und den Planungsfortschritt eng zu begleiten. Bis Ende 2018 werde man voraussichtlich alternative Trassen auswählen, die in das weitere Verfahren eingespeist werden.

Das nächste Dialogforum findet am 11. April 2018 in Friedrichshafen statt. Im Fokus wird der aktuelle Stand zum Verkehrsgutachten liegen.

Herr Kühnel und Frau Knapstein danken allen Teilnehmenden für ihre konstruktive Mitarbeit und verabschieden die Mitglieder des Dialogforums bis zur nächsten Sitzung.