

## **Dokumentation**

### **9. Treffen des Dialogforums am 1. April 2019**

#### **im technischen Rathaus Friedrichshafen**

1. Begrüßung & Einführung durch RP Tübingen (Team B31) / Moderation (team ewen)
2. Vorstellung aktueller Planungsstand: Verkehrsentlastungen, Verkehrsbelastungen: Umlegungsprognosen/Information zum Stand der technischen Planung
3. Reflektion und Rückfragen zu der vorgelegten Variantenauswahl
4. Ausblick & weiteres Vorgehen im Dialogforum

## Teilnehmende

per Zufallsverfahren ausgewählte Bürgerinnen und Bürger	<p>9 Bürgerinnen und Bürger aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Markdorf</li> <li>- Immenstaad</li> <li>- Meersburg</li> <li>- Stetten</li> <li>- Hagnau</li> </ul>
Initiativen und Interessensgemeinschaften	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interessengemeinschaft Verkehrsneuplanung Ittendorf (Hr. Dr. Brause)</li> <li>- Meersburger Initiativ Kreis B 31 neu (MIK) (Hr. Landwehr)</li> <li>- Interessensgemeinschaft Verkehrsplanung B31/33 Stetten e.V. (Hr. Neu)</li> <li>- Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V. (VIHaB)</li> <li>- Bürgerinitiative Immenstaad B31Neu e.V. (BIB31neu) (Hr. Kirchhoff)</li> <li>- Team B31 pro 7.5 Stetten (Hr. Mantzsch)</li> </ul>
Umwelt- und Naturschutzverbände, IHK	<ul style="list-style-type: none"> <li>- NABU-Bezirksverband Donau–Bodensee Hr. Lindemann)</li> <li>- BUND Immenstaad</li> <li>- IHK Bodensee-Oberschwaben</li> <li>- Landesjagdverband Baden-Württemberg für den Landesnaturschutzverband (Hr. Kohler)</li> </ul>
Vertreter des Obst-/Weinbaus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meersburg</li> <li>- Hagnau</li> <li>- Markdorf</li> <li>- Stetten</li> <li>- Immenstaad</li> </ul>
Vertreter des Regierungspräsidiums Tübingen Planungsteam B31	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hr. Feil</li> <li>- Hr. Kühnel</li> </ul>
Gutachter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hr. Stocks, Büro für Umweltsicherung und Infrastrukturplanung Tübingen</li> <li>- Hr. Schettler, Büro Eberhard + Partner</li> <li>- Hr. Kramer</li> <li>- Hr. Münnich, Klinger und Partner Ingenieurbüro für Bauwesen &amp; Umwelttechnik GmbH</li> <li>- Hr. Kiener, Modus Consult Ulm</li> </ul>
Moderationsbüro team ewen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fr. Knapstein</li> <li>- Hr. Ilgner</li> </ul>

## 1. Begrüßung und Einführung

Herr Kühnel (Regierungspräsidium Tübingen) und Frau Knapstein (Moderationsbüro team ewen) begrüßen die Mitglieder des Dialogforums zur neunten Sitzung. Zu Beginn berichten sie über aktuelle organisatorische Themen:

- Durch die öffentlichen Veranstaltungen im Februar konnten viele Menschen erreicht werden. Auch die Interessenvertreter berichten von zahlreichen Gesprächen, die sie an ihren Ständen geführt haben.
- Das Regierungspräsidium Tübingen/Planungsteam erreichten auch abseits der Veranstaltungen viele Fragen. Dem vermehrten Informationsbedarf will das RP mit einem Veranstaltungsformat im Rahmen des Dialogprozesses, welches die lokalen Fragestellungen in den Blick nimmt, begegnen. Dies soll vor den Sommerferien stattfinden.
- Es gibt einen neuen Stellvertreter für den Wein- und Obstbau aus Immenstaad.
- Die gesamten Unterlagen zur Raumanalyse sind über die [Projektinternetseite](#) abzurufen.
- Für Irritation hatte ein in einer der UVS-Karten eingezeichneter Autohof nahe Stetten geführt. Hierzu konnte aufgeklärt werden, dass es sich hier um eine Meldung aus der Gemeinde selbst handelte. Diese ist jedoch obsolet und der Autohof wird aus der entsprechenden Karte entfernt.

Neben der Vorstellung des aktuellen Planungsstandes - im Wesentlichen zum Thema Verkehr und technische Planung - ist im Rahmen der Sitzung Zeit für Rück- und Verständnisfragen an das Planungsteam des RP und das Gutachterteam vorgesehen, so die Moderatorin.

## 2. Vorstellung aktueller Planungsstand

### Umlegungsprognosen: Verkehrs- und belastungen / Prognose-Planfälle 2035

Die Moderation erläutert die bisherigen Schritte der Verkehrsuntersuchung zur B31 neu.

- Analyse-Nullfall 2016: beschreibt die heutige verkehrliche Situation.
- Prognose-Nullfall 2035: beschreibt die zukünftige verkehrliche Situation ohne B31 neu. ([vgl. Präsentation 8. DF](#))
- Prognose-Bezugsfall 2035: beschreibt die zukünftige verkehrliche Situation ohne B31 neu mit der Annahme eines reduzierten Motorisierten Individualverkehrs und einem erweiterten Planungsnetz (unter Einbezug von Prof. Monheim). ([vgl. Präsentation 8. DF](#))
- Prognose-Planfälle 2035: beschreibt die zukünftige verkehrliche Situation mit den Annahmen des Prognose-Bezugsfalls 2035 und einer neuen B31 im Korridor Süd („A“), im Korridor Mitte („B“) oder im Korridor Nord („C“).

Verkehrsgutachter Herr Kiener beschreibt zunächst die Ansätze, die für den Prognose-Bezugsfall 2035 getroffen wurden (siehe dazu [Präsentation](#)). Ebenso macht er deutlich, dass die vorgestellten Umlegungsergebnisse und Zahlen lediglich den aktuellen Bearbeitungsstand darstellen und keine endgültigen Ergebnisse sind. Folgende Aspekte wurden dabei berücksichtigt:

Werden im Jahr 2035 mehr Menschen in der Region wohnen und arbeiten, und werden sie im gleichen Maße wie heute das Auto nutzen? Gibt es bis dahin neue Gewerbegebiete? Wie werden Rad-, Bus- und Schienenverkehr aufgestellt sein? Und welche neuen Straßen wird es dann geben?

Der Prognose-Bezugsfall dient als **Vergleichsfall** für alle Prognose-Planfälle, die Herr Kiener im Folgenden vorstellt. Zusammenfassend ist festzuhalten:

- Bisher wurden insgesamt 9 Prognose-Planfälle (A1 bis C2.1) untersucht und bewertet, zwei weitere für die Kombi-Variante AB (A-B1/2) kommen nach aktuellem Stand noch hinzu.
- Die bisher untersuchten Trassen übernehmen im Mittel ein Verkehrsaufkommen von 25.200 bis 29.800 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehr-Anteil zwischen 15 und 26 %.
- Alle bisher untersuchten Trassen erfüllen die Aufgabe der großräumigen Bündelung in etwa derselben Größenordnung.
- Ebenso erfüllen alle bisher untersuchten Trassen auch die Aufgabe der Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes in etwa derselben Größenordnung. Je nach Trassenlage und Anschlüssen mit dem nachgeordneten Netz ergeben sich jedoch räumlich differenzierte Wirkungen (z. B. B33 Stetten, L207 Immenstaad).
- Im Rahmen von bisher insgesamt 11 Planungsfall-Varianten wurden mögliche Lösungen zur Vermeidung/Minimierung negativer Auswirkungen untersucht; die Erkenntnisse aus den Prognose-Planfälle-Varianten fließen in die weitere Bearbeitung mit ein.

Weitere Arbeitsschritte im Rahmen der Verkehrsuntersuchung sind Folgende:

- Detaillierte Wirkungsanalysen der bisher bearbeiteten 9 Prognose-Planfälle und 11 Planfall-Varianten.
- Ausarbeitung weiterer Planfälle (A-B) unter Berücksichtigung der bisherigen Erkenntnisse der Wirkungsanalysen.
- Vergleichende Zusammenstellung/Gegenüberstellung aller Planfälle und Wertung hinsichtlich der verkehrlichen Wirksamkeit.
- Aufbereitung und Bereitstellung der Verkehrsdaten für die Bearbeitung von Lärm- und Schadstoffuntersuchungen sowie für den abschließenden Variantenvergleich.

Folgende Aspekte wurden in der sich anschließenden Diskussion angesprochen:

| *Der Autofahrer ist in seiner Routenwahl frei. Woher wissen Sie, dass eine B31 neu von den Autofahrern auch genutzt wird?*

Bei der Befragung der Verkehrsteilnehmenden wurde nach dem Start und Ziel gefragt. Aufgenommen wurde auch, wo die Befragung stattgefunden hat. Mithilfe des Verkehrsmodells ist abzubilden wer als „Ortsfremd“ und als „Ortskenner“ unterwegs

ist. Auch die „Ortskenner“ werden eine neue B 31 nutzen, wenn sie als attraktive, schnelle und kurze Verbindungs-Route geplant wird.

| *Welche Variante ist aus Perspektive des Verkehrsgutachters die Beste?*

Dies könne er noch nicht abschließend sagen, so Herr Kiener. Alle Varianten erfüllen aus verkehrlicher Sicht das Planungsziel: Eine Bündelung der Verkehre auf einer B31 neu und dadurch eine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes.

| *Die Ortsdurchfahrt Hagnau wird durch eine Ortsumfahrung um 20.000 Fahrzeuge entlastet. Auf der Ortsumfahrung sollen dann circa 26.000 Fahrzeuge fahren. Circa 2.000 Fahrzeuge verbleiben auf der Ortsdurchfahrt. Woher kommen die zusätzlichen 4.000 Fahrzeuge auf der neuen B31 bei Hagnau?*

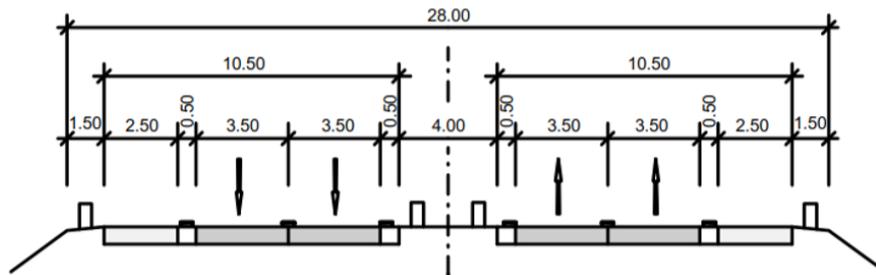
Daran erkenne man die Bündelungsfunktion einer B31 neu, die Verkehre aus dem nachgeordneten Straßennetz anziehe, erläutert Herr Kiener. 4.000 Fahrzeuge werden zusätzlich den Weg über die B31 neu wählen, da diese eine leistungsfähige Achse ist.

Abschließend betont Herr Kiener, dass die Verkehrsuntersuchung sehr komplex sei (derzeit liege man bei 300 Plänen) und es nicht die „eine Verkehrszahl“ geben könne, die alle Aspekte beinhaltet. Aus der Gruppe der Teilnehmenden kommt die Rückmeldung, dass auch nicht der Anspruch bestehe, alles bis ins Detail verstehen zu können/wollen. Wenn die wichtigsten (Zwischen-)Ergebnisse erläutert werden, sei dies ein guter Weg.

### **Was bedeuten die Ergebnisse aus der Verkehrsuntersuchung für den Querschnitt der B31 neu?**

Der technische Planer Herr Münnich stellt die geltenden Regelwerke, die bei der Ausgestaltung von Straßenquerschnitten zu berücksichtigen sind vor (siehe dazu [Präsentation](#)). Die Verkehrsmenge bestimmt den Querschnitt. Geltende Richtlinien sind hier einzuhalten. Bei einer B31 neu ist das der Regelquerschnitt 28 (siehe Abbildung). Herr Münnich erläutert, dass während des Baus einer neuen Straße von einer Flächeninanspruchnahme in einer Breite von 60-80m auszugehen sei (Baustraßen, Baustellenflächen etc.).

### Regelquerschnitt RQ 28



Dialogforum – 01./02.04.2019

7

Außerdem erläutert er die verschiedenen möglichen Bauweisen: Straße im Einschnitt, Straße im Trog, Tunnel in bergmännischer und offener Bauweise (siehe dazu Präsentation).

Folgende Aspekte wurden in der sich anschließenden Diskussion angesprochen:

- | *Kann auf einem Tunnel, der in offener Bauweise gebaut wird, nach dem Bau wieder etwas angepflanzt werden?*  
Dies sei möglich, so Münnich, wenn eine Überschüttung in entsprechender Höhe gewährleistet wird. Herr Münnich erläutert, dass es das Problem geben werde, dass Erdaushub kaum zwischengelagert werden könne, da die Flächen hierfür fehlen. Die anwesenden Vertreter des Obst- und Weinbaus machen deutlich, dass eine Überschüttung soweit erfolgen müsse, dass dort auch wieder etwas angepflanzt werden könne (mindestens 2 m Höhe).
- | *Sind im Bereich Meersburg die Thermalquellen berücksichtigt?*  
Ja, diese sind berücksichtigt. Da die Quellen sehr tief liegen, hat keine der Varianten negative Auswirkungen, so Münnich.
- | *Kann bei einem Brückenabriss die darunterliegende Straße weiter benutzt werden?*

Für einen gewissen Zeitraum muss die Straße gesperrt werden. Für diese Zeit wird eine Umleitung eingerichtet.

| *Es wurde immer wieder der Kaltluftabfluss als ein Kriterium vorgestellt. Ist das bei der konkreten Ausgestaltung des Straßenquerschnittes berücksichtigt?*

Dieser Aspekt fließt aus den Ergebnissen der Raumanalyse mit ein. Die Trassenausarbeitung erfolgt nach den geltenden Richtlinien und wird eng mit den weiteren Gutachtern abgestimmt.

| *Was passiert mit den Tieren während des Baus?*

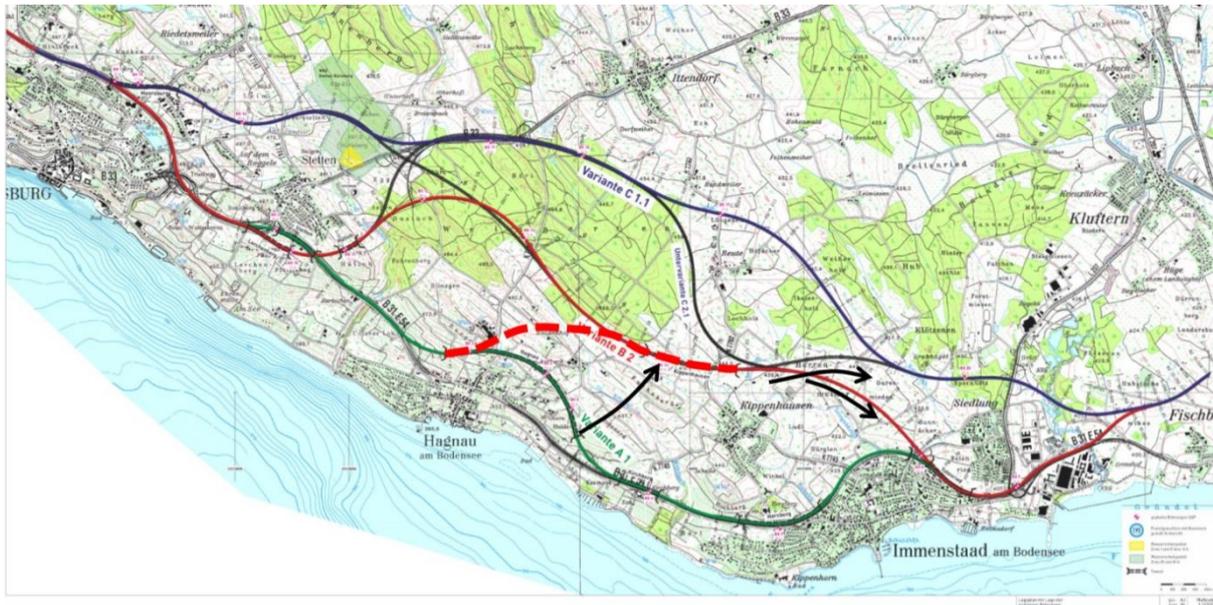
Vor Baubeginn müssen z.B. bei Betroffenheit streng geschützter, nicht fluchtfähiger Arten, Absammlungen vorgenommen werden. Während des Baus können bspw. Zäune aufgestellt werden, die verhindern, dass Tiere in den Baustellenbereich einwandern. Nach Abschluss des Baus wird es Schutzeinrichtungen und Grünbrücken/Durchlässe geben, wenn dies die räumlichen Gegebenheiten erfordern. Diese ermöglichen den Tieren eine Querung der Fahrbahn. Details zur Bauausführung werden zu einem späteren Zeitpunkt geplant.

### **Information zum Stand der technischen Planung mit Kommentaren aus Sicht des Umweltgutachters**

Herr Münnich stellt die aktuelle technische Ausplanung der 9 Varianten mit der Lage im Raum, den geplanten Anschlussstellen und den Abschnitten mit möglichen Tunnelarten vor. Er macht deutlich, dass dies ein Blick in die Werkstatt sei und die Optimierung der Trassenausgestaltung einen iterativen Prozess darstelle, der in enger Zusammenarbeit mit den anderen Gutachtern erfolge. Neue Erkenntnisse führen zu Veränderungen und Optimierungen der Trassen. So auch Hinweise aus geologischen Untersuchungen, die zeigen, dass bergmännische Tunnelbauweisen bzw. Trassenabsenkungen im nördlichen Bodenseeraum aufgrund der Beschaffenheit des Untergrundes (Kies und anstehendes Grundwasser) nur schwer bzw. nur mit hohem technischem Aufwand umsetzbar sind.

### **Überlegungen zu einer zusätzlichen Trassenvariante**

Auch der Fachbeitrag Fauna aus der Raumanalyse hat neue Erkenntnisse gebracht: Der südliche Bereich des Weingartenwaldes sei aufgrund der dortigen Amphibienvorkommen als überregional bedeutsam einzustufen, erläutert Umweltgutachter Stocks. Dies habe, gemeinsam mit den Erkenntnissen zum Baugrund (Welche baulich-konstruktiven Maßnahmen sind bei der Ausbauvariante realistisch?), zu Überlegungen einer zusätzlichen Trassenvariante geführt, die diese beiden Konfliktbereiche meidet (siehe [Präsentation](#)). Herr Stocks macht deutlich, dass auch dies ein Blick in die Werkstatt sei und noch weitere Prüfaufträge zu dieser Trassenvariante zu klären seien. Die sogenannte Kombitrasse AB ist eine gleichberechtigte Variante neben den bereits bestehenden. Auch weitere neue Erkenntnisse, wie beispielsweise aus den Lärm- und Luftschadstoffgutachten, werden zu Optimierungen – und damit Veränderungen - der heute vorgestellten Trassenvarianten führen können.



### 3. Reflektion und Rückfragen zu der vorgelegten Variantenauswahl

In zwei Kleingruppen haben die Vertreter der Interessengruppen als auch die zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, zu den Themen Verkehr, technische Planung und Umwelt Fragen an das Planungsteam des RP und das Gutachterteam zu stellen und miteinander ins Gespräch zu kommen.

#### Umwelt/technische Planung

Die Gruppe der zufällig ausgewählten BürgerInnen fragt, warum man nicht mit der weiteren Prüfung der Ausbauvariante aufhöre, wenn aufgrund der Beschaffenheit des Untergrundes eine Umsetzung sich schwierig darstelle. Vertreter des RP und der Gutachter erläutern, dass die (ersten) Aussagen und Erkenntnisse des Baugrundgutachters durch weitere und nähere Untersuchungen hinreichend hinterlegt werden müssten, um bei Bedarf später rechtlich belastbar argumentieren zu können.

Eine weitere Fragestellung betrifft den Anschluss einer B31 neu mit 4 Spuren an die anderen Teilstrecken mit 2-3 Spuren. Hier komme es doch zu Staus. Letztendlich erfüllt die Achse nur dann ihre volle Leistungsfähigkeit, wenn alle Abschnitte der B 31 zwischen FN und Überlingen entsprechend ausgebaut sind. Der Abschnitt Meersburg-Immenstaad ist jetzt in Planung, die beiden Abschnitte zw. Überlingen und Meersburg gehen in den nächsten Jahren in Planung.

Grundsätzlich äußern die zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger, dass sie in die Arbeit des Gutachterteams Vertrauen haben.

VertreterInnen von den Interessengruppen fragen hingegen, warum man nun mit neuen Trassenvarianten anfangen. Und was aus der B31 alt werde, wenn der Ausbau der bestehenden B31 nicht komme. Flächen der B31 alt werden, wenn möglich, rückgebaut und teilweise als Ausgleichsflächen genutzt. Die B31 alt müsse in jedem Fall für den langsam fahrenden Verkehr zur Verfügung stehen, so ein Vertreter des RP. Mit Blick auf die teilweise kleinteiligen Grundstücke fragt ein Vertreter des Obst- und Weinbaus, wie eine Abfindung bei der Betroffenheit eines Grundstückes erfolge. Ein Vertreter des RP erläutert, dass mittels einer Flurbereinigung die Lasten gleichmäßig verteilt werden könnten. Desweiteren ist ein Kauf durch den Baulastträger vorgesehen.

### Verkehr

In der Gruppe Verkehr diskutieren die Interessengruppen und zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger den Anschluss der B 31 neu an die Fähre und die Effekte einer Querspange beim Roggele. Herr Kiener erklärt hierzu, dass auch diese Fragen verkehrlich untersucht werden. Der Fähranschluss ist eine eigenständige Maßnahme. Diese ist jedoch nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans geführt. Daher wird sie derzeit nicht geplant. Eine Querspange Roggele trägt zur Entlastung von Stetten bei, führt jedoch durch sensible Landschaft. Ebenso wird deutlich, dass die prognostizierte Verkehrsmenge nicht nur für die Dimensionierung der Straße wichtig ist, sondern auch für die Berechnungen von Lärm und Luftschadstoffen. Herr Kiener betont nochmals, dass die zusammen mit Professor Monheim gewählten Werte des zukünftigen Verkehrsaufkommens ambitioniert sind. Die gesamte Region muss Maßnahmen im ÖPNV, Fuß- und Radverkehr ergreifen, um den motorisierten Leichtverkehr zu verringern. Der Querschnitt von RQ 28 ergibt sich dadurch, dass aufgrund der hohen zu erwartenden Verkehrsbelastung das Regelwerk einen zweibahnigen, vierspurigen Querschnitt vorsehe. Sowohl die Richtlinien zur Anlage von Straßen (RAL/RAA) als auch das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) sehen dies vor. Ein Seitenstreifen hat keine Funktion im Hinblick auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit, sondern in Bezug auf die Verkehrssicherheit – sowohl für die Autofahrer bei Unfällen wie auch für die Mitarbeiter der Straßenmeistereien, die für den Betrieb und den Unterhalt der Straße verantwortlich sind.

Vertreter der zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger danken für den zusammenfassenden Bericht bei dieser sehr komplexen Thematik. Ggf. wäre noch mehr Zeit für den Vortrag hilfreich gewesen. Jedoch konnte in der kleinen Runde die Thematik gut vermittelt werden.

## **4. Ausblick & weiteres Vorgehen im Dialogforum**

Frau Knapstein erläutert, dass bis zum nächsten Treffen des Dialogforums erste Ergebnisse der Lärm- und Luftschadstoffgutachten vorgestellt werden sollen. Sie geben weitere wichtige Informationen für die konkrete Trassenausgestaltung (s. Schema).



Im Juli sei außerdem für die am Dialog beteiligten Akteure eine Exkursion zur Baustelle Ortsumfahrung Friedrichshafen-West geplant, auf der man einige Situationen beispielhaft anschauen kann: Einschnitte, Tunnel, Anschlussstellen. Im Anschluss sei geplant, einige Hot Spots im Planungsgebiet für die B31 neu anzufahren.

Auch vor den Sommerferien im Juli sei eine Veranstaltung „Dialog lokal“ geplant, auf dem Fragen aus dem lokalen Kontext zum Planungsprozess beantwortet werden sollen. Es ist keine öffentliche Veranstaltung, sondern für die am Dialog beteiligten Akteure bestimmt. Je Initiative können maximal 10 Personen teilnehmen. In definierten Zeitfenstern besteht die Möglichkeit, detailliert über räumliche Kontexte zu sprechen. Eine räumliche Einteilung könnte sein: Meersburg/Stetten, Markdorf/Hagnau, Immenstaad. Die Mitglieder des Dialogforums werden sobald wie möglich über den genauen Termin und Ort informiert.<sup>1</sup>

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

<sup>1</sup> Nachtrag zur Sitzung: Die Termine „Dialog lokal“ und die „Exkursion“ entfallen zugunsten weiterer öffentlichen Veranstaltungen.