



SITZUNGSVORLAGE

| | | | |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------|
| Thema: | Planungen B 31 Immenstaad - Meersburg - Sachstandsbericht | | |
| Frühere Beratungen: | Keine | | |
| Anlagen: | Anlage 1: Pressemitteilung Verkehrsministerium Baden-Württemberg Anlage 2: Pressemitteilung Bürgermeister LR RVD zur B31neu | | |
| Sachvortrag : | Herr Landrat Wölfle, Herr Gähr, Leiter Straßenbauamt | Zeitdauer (ca.): | 20 Min. |

| | |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Beschlussvorschlag: | <p>Der Kreistag des Bodenseekreises stellt fest, dass der seit-herige Planungsprozess für die B31 neu zwischen Meersburg und Immenstaad in beispielhafter Transparenz unter großer Beteiligung der Menschen im Landkreis abgelaufen ist. Der Bodenseekreis anerkennt, dass die am Prozess beteiligten Fachplaner mit großer Sorgfalt die unterschiedlichsten Interessen festgestellt und gewichtet haben. Die Qualität des Planungsprozesses wird ausdrücklich anerkannt.</p> <p>Daher akzeptiert der Kreistag des Bodenseekreises die Trassenentscheidung des Regierungspräsidium Tübingen bzw. Verkehrsministeriums des Landes Baden-Württemberg zur Trasse B1 mit dem vom Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur befürworteten vier Fahrstreifen als Ergebnis dieses Verfahrens.</p> <p>Für den weiteren Prozess unterstützt der Kreistag diese Trasse als Planungsgrundlage. Der Landkreis geht davon aus, dass der Dialogprozess im weiteren Planungsverlauf fortgesetzt wird. Im weiteren Verfahren sollen zusätzliche Optimierungen verfolgt werden, insbesondere was den Querschnitt der Trasse (Standstreifen, Mittelstreifen), zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, Natur- und Artenschutz insbesondere im Weingartner Wald, einen fairen Ausgleich für die betroffenen Grundstückeigentümer und die zeitnahe Aufnahme weiterer Planungsschritte Richtung Westen angeht.</p> |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| Gremium | Zuständigkeit | Sitzung am | Öffentlichkeitsstatus |
|----------|---------------|------------|-----------------------|
| Kreistag | Beschluss | 28.07.2020 | öffentlich |

Finanzielle Auswirkungen (mit der Kämmerei abzustimmen!): ja nein

Aufwendungen/Auszahlungen

| | | | |
|--------------------------------------------------|------------|-------------------------------------------|------------|
| Ergebniswirksam: <input type="checkbox"/> | | Investiv: <input type="checkbox"/> | |
| Einmaliger Aufwand | _____ Euro | Einmalige Auszahlung | _____ Euro |
| Jährlicher Aufwand | _____ Euro | Jährliche Auszahlungen | _____ Euro |
| Gesamtbetrag | _____ Euro | Gesamtbetrag | _____ Euro |
| Aufwand 1. Jahr | _____ Euro | Auszahlung 1. Jahr | _____ Euro |
| Aufwand 2. Jahr | _____ Euro | Auszahlung 2. Jahr | _____ Euro |
| Aufwand 3. Jahr | _____ Euro | Auszahlung 3. Jahr | _____ Euro |
| Aufwand 4. Jahr | _____ Euro | Auszahlung 4. Jahr | _____ Euro |
| | | Jährliche Abschreibung | _____ Euro |

Erträge/Einzahlungen

| | | | |
|--------------------------------------------------|------------|-------------------------------------------|------------|
| Ergebniswirksam: <input type="checkbox"/> | | Investiv: <input type="checkbox"/> | |
| Einmaliger Ertrag | _____ Euro | Einmalige Einzahlungen | _____ Euro |
| Jährliche Erträge | _____ Euro | Jährliche Einzahlungen | _____ Euro |
| Gesamtbetrag | _____ Euro | Gesamtbetrag | _____ Euro |
| Ertrag 1. Jahr | _____ Euro | Einzahlung 1. Jahr | _____ Euro |
| Ertrag 2. Jahr | _____ Euro | Einzahlung 2. Jahr | _____ Euro |
| Ertrag 3. Jahr | _____ Euro | Einzahlung 3. Jahr | _____ Euro |
| Ertrag 4. Jahr | _____ Euro | Einzahlung 4. Jahr | _____ Euro |
| | | Jährliche Auflösung | _____ Euro |

Mittelbereitstellung im Haushalt:

| | | | |
|---------------------------------------------------|------------|-------------------------------------------------------|-------|
| Ergebnishaushalt: <input type="checkbox"/> | | Investitionshaushalt: <input type="checkbox"/> | |
| Produkt: | _____ | Investitions-Nr. | _____ |
| Kostenstelle: | _____ | | |
| Sachkonto: | _____ | | |
| Zur Verfügung stehende Mittel: | _____ Euro | | |

ggf. noch bereit zu stellen: _____ Euro

Deckungsvorschlag:

| | | | |
|---------------------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------|-------|
| Ergebnishaushalt: <input type="checkbox"/> | | Investitionshaushalt: <input type="checkbox"/> | |
| Produkt: | _____ | Investitions-Nr. | _____ |
| Kostenstelle: | _____ | | |
| Sachkonto: | _____ | | |

Medien: PowerPoint pdf-Datei CD/DVD Stick

Sofern Präsentationen erforderlich werden, lassen Sie diese bitte mindestens fünf Tage vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle Kreistag zukommen.

Elektronisch mitgezeichnet von:

| | | |
|------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Landrat | <input type="checkbox"/> Dezernat 1 | <input type="checkbox"/> Dezernat 2 |
| <input checked="" type="checkbox"/> Dezernat 3 | <input type="checkbox"/> Dezernat 4 | <input type="checkbox"/> |

1. Ausgangslage:

Im Rahmen einer Informationsveranstaltung mit Verkehrsminister Winfried Hermann hat das Land Baden-Württemberg (Bundesauftragsverwaltung) die Planung zur B 31 neu Meersburg – Immenstaad im Oktober 2015 wiederaufgenommen.

Begleitet durch ein Beteiligungsverfahren - **B31 im Dialog Meersburg-Immenstaad** - hat das Land die erforderlichen Grundlagen (Verkehr, Umwelt, etc.) erheben lassen und mit der Raumschaft rückgekoppelt um aus einer Vielzahl von Vorschlägen die Variante zu ermitteln, die die Vorgaben aus dem Bundesverkehrswegeplan vergleichsweise am besten erfüllt.

Bei der Info- & Dialogveranstaltung für politische Repräsentanten aus der Raumschaft, unter der Leitung des Regierungspräsidiums Tübingen am 26. November 2018 im Landratsamt, konnten sich die gewählten Vertreter der Region über den seinerzeitigen Planungsstand informieren.

Mit Pressemitteilung vom 24. April 2020 gab das Verkehrsministerium Baden-Württemberg u. a. die Entscheidung und die Begründung für die favorisierte Variante B1 bekannt (Anlage).

2. Sachverhalt:

Vorbemerkung

Die nachfolgende Darstellung beruht auf der **Synopse zur B 31 neu Meersburg – Immenstaad, Herleitung der Begründung der Vorzugsvariante B 1**. Diese wurde in Verantwortung des Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44, Straßenplanung, erarbeitet und ist unter folgender Webadresse abzurufen:

www.b31.verkehr-bodenseeraum.de/files/documents/synopse_b31.pdf

B 31 im Dialog Meersburg – Immenstaad [Folie 2]

Zur Beteiligung der Region hat das Regierungspräsidium ein begleitendes Dialogverfahren eingerichtet. Das Verfahren gliedert sich in die Gremien:

- [Dialogforum](#)
Aufgabe des Dialogforums ist es, die Planung zu begleiten, Interessen zu bündeln, unterschiedliche Sichtweisen zu klären und Kriterien zu erarbeiten für eine gute Trasse. Außerdem soll das Dialogforum dabei mitwirken, die breite Öffentlichkeit zu informieren. Mitglieder sind Vertreterinnen und Vertreter von Initiativen, Verbänden und Vereinen aus der Raumschaft. Dazu wurden 16 zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger eingeladen.
- [Politischer Begleitkreis](#)
Ziel ist die Beteiligung der gewählten politischen Repräsentanten des Raums. Seine Aufgabe ist es, das Planungsteam in der Hinsicht zu beraten, wie der Dialog rund um die neue B 31 gestaltet wird. Damit ist er Bindeglied und zugleich Multiplikator zwischen den Planern des Regierungspräsidiums auf der einen und den Bürgern sowie der Raumschaft auf der anderen Seite. An diesem Kreis nehmen die Bürgermeisterin und die sechs betroffenen Bürgermeister, der Direktor des Regionalverbands und der Landrat teil.

- Facharbeitskreise
Hier sollen eine gemeinsame und streitfreie fachliche Ebene erarbeitet werden. Seine Aufgabe ist es, die fachlich wichtigen Themen (Verkehr, Naturschutz, Landwirtschaft etc.) zu klären. Er begleitet die Erarbeitung der Gutachten, die im Zuge der Trassenplanung im Auftrag des Regierungspräsidiums erstellt werden. Es nehmen Fachleute der Behörden und der Kommunen sowie Gutachter teil. Bei Bedarf können Fachleute aus Verbänden und Initiativen eingeladen werden.
- Politische Repräsentanten aus der Raumschaft
Neben den regelmäßigen Sitzungen der Facharbeitskreise, dem Dialogforum und dem politischen Begleitkreis werden auch die weiteren politischen Repräsentanten aus der Raumschaft über den Planungsfortgang und den parallel laufenden Dialogprozess in Veranstaltungen informiert, die den Planungsprozess begleiten. Außerdem wird der Prozess durch öffentliche Veranstaltungen, Pressemitteilungen, einen Newsletter und die Veröffentlichung der Unterlagen auf der Projekthomepage flankiert.

Planungsauftrag

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP / Projektnummer B31-G10-BW-T4-BW) ist als Bauziel für die B 31 neu ein „4-streifiger Neubau“ definiert, um folgende Planungsziele zu erreichen:

- Neubau einer leistungsfähigen Bundesfernstraße der Verbindungsfunktionsstufe 1
 - zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Abbau von Kapazitätsengpässen im Bodenseekreis,
 - zur Entlastung der hoch belasteten Ortsdurchfahrten und somit zur Minimierung von Unfallrisiken und Umweltbelastungen,
 - zur Bündelung der Verkehrsbeziehungen von B30 / B31 / B33 auf einer leistungsfähigen Achse sowie
 - zur Entlastung des untergeordneten Straßennetzes vom verlagerten Verkehr.

Entsprechend dieser Zielvorgaben berücksichtigen die bisherigen Planungsansätze einen 4-streifigen Aus- / Neubau der B31 (mit Regelquerschnitt RQ 28 / Gesamtbreite zwischen den Außenkanten von Fahrbahn plus Bankette = 28 m) und eine Widerstandserhöhung im Zuge der bestehenden B31 (beispielsweise durch Umgestaltung des Querschnittes / Teilerückbau).

Variantenauswahl Teil 1 – Von 22 auf 12 Varianten

Im Zuge des Beteiligungsverfahrens wurden eine Vielzahl von Trassenvorschlägen bzw. Modifizierungen der bisherigen Trassierungsüberlegungen durch Initiativen und Einzelpersonen eingereicht.

Die Trassenvorschläge wurden lagemäßig / funktionsmäßig sortiert und zu Variantenbündeln zusammengefasst. Hieraus ergaben sich

- ➔ das Variantenbündel A im Korridor Süd, d. h. Aus- bzw. Neubauvarianten der B 31 in enger räumlicher Zuordnung zur bestehenden B 31 (mit Tunnellösungen im Bereich Hagnau),

- das Variantenbündel B im Korridor Mitte, d. h. Neubaulösungen mit einer Trassierung am südlichen Rand des Weingartenwaldes,
- das Variantenbündel C im Korridor Nord, d. h. Neubaulösungen mit einer Trassierung am nördlichen Rand des Weingartenwaldes.

Aus dieser Fülle von Varianten wurden im Jahr 2018 in einem ersten Prüfdurchgang diejenigen Varianten, die offensichtlich wesentlich konflikträchtiger waren als andere, ausgeschieden.

Nach Abschluss der Raumanalyse und dem Vorliegen erster Untersuchungsergebnisse wurden im Rahmen des Optimierungs- und Abstimmungsprozesses im Jahr 2019 drei weitere Varianten entwickelt (AB1, AB2 und A2).

Im Ergebnis verbleiben insgesamt 12 Varianten in den Variantenbündeln A, B und C. [siehe Folie 3]

Variantenauswahl Teil 2 – Von 12 auf 2 Varianten [Folie7]

In die vergleichende Variantenbeurteilung und -abwägung unter Berücksichtigung rechtlicher, umweltfachlicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Aspekte gingen weitere folgende Untersuchungen und Erarbeitungen ein:

- Trassen-Lagepläne mit Bauwerken
- Trassen-Lagepläne zusätzlich mit baulich-konstruktiven Schutzmaßnahmen für den Artenschutz (Grünbrücken / Querungshilfen und Durchlässe für Fledermäuse, Amphibien / Kollisionsschutzwände),
- Höhenpläne,
- Flächenbedarf / Massenbewegungen / Kosten / etc.,
- Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung,
- Ergebnisse der Lärmuntersuchung (16. BImSchV),
- Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung (NO₂ / PM₁₀ / PM_{2,5} / Stickstoffdeposition)
- Geotechnische Untersuchungen (vorläufige Erkenntnisse).

Für jedes Variantenbündel (A / B / C) wurde eine umfängliche „Vergleichende umweltfachliche Beurteilung“ der jeweiligen Varianten vorgenommen, um für jedes Variantenbündel die vergleichsweise umweltverträglichste Variante zu ermitteln.

Die jeweils umweltverträglichste, d. h. konfliktärmste Variante jedes Variantenbündels sollte sodann in den abschließenden, übergreifenden Variantenvergleich eingestellt werden.

Vorauswahl „innerhalb“ der Variantenbündel A / B / C

Variantenbündel A [Folie 4]

- Keine maßgeblichen fachlichen oder rechtlichen Konflikte im Naturschutz (Artenschutz, Natura 2000)
- Varianten A1 / A2 / AB2 aufgrund zu hoher Realisierungskosten (absolut und relativ) sowie Folgekosten für Betrieb / Unterhalt / Sanierung der Tunnelstrecken nicht realisierungswürdig
- **Somit wird aus dem Variantenbündel A lediglich Variante AB1 in den abschließenden, vertieften Variantenvergleich eingestellt.**

Variantenbündel B [Folie 5]

- Var. B1.1 und Var. B2.1 führen zu artenschutzrechtlichen Konflikten, die auch nicht im Rahmen eines artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahrens heilbar sind.
 - Var. B2 wird gegenüber Var. B1 insbesondere wegen der massiven Zerschneidungswirkung landwirtschaftlicher Sonderkulturflächen und Lärmproblemen am Ortsrand von Immenstaad als vergleichsweise konfliktträchtiger gewertet.
 - B1 vergleichsweise konfliktärmste Variante aus Bündel B
Naturschutzkonflikte bzw. Artenschutzkonflikte mit
 - Fledermausvorkommen (Weingartenwald)
 - Gelbbauchunke (Weingartenwald)
 - Grauspecht (Weingartenwald)können aus fachlicher und rechtlicher Sicht durch entsprechende baulich-konstruktive Schutzmaßnahmen (Querungshilfen, Kollisionsschutzwände) sowie sog. „Vorgezogene funktionserhaltende Maßnahmen“ (CEF) „geheilt“ werden.
- Baubedingte artenschutzrechtliche Konflikte (potentielle Verletzung / Tötung von Individuen der Arten Haselmaus und Gelbbauchunke) müssen und können im konkreten Fall im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Ausnahme bewältigt werden.
- **Aus dem Variantenbündel B wird Variante B1 in den übergreifenden Vergleich der vergleichsweise konfliktärmsten Varianten der Variantenbündel A / B / C eingestellt.**

Variantenbündel C [Folien 6, 8]

- Alle Varianten des Variantenbündels C führen zu artenschutzrechtlichen Konflikten, die auch im Rahmen eines artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahrens nicht heilbar sind.
- **Aus dem Variantenbündel C kann keine Variante in den übergreifenden Vergleich der vergleichsweise konfliktärmsten Varianten der Variantenbündel A / B / C eingestellt werden.**

Im Ergebnis verbleiben lediglich zwei Varianten für den abschließenden Vergleich; dies sind die Varianten AB1 und B1 [Folie 12].

Gegenüberstellung der in der engeren Auswahl verbliebenen Varianten AB1 und B1

| | AB 1 | B 1 |
|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Querschnitt | RQ 28 (2-bahnig = 4 streifig) | RQ 28 (2-bahnig = 4 streifig) |
| Länge | 11,39 km | 11,58 km |
| Verbrauch Waldflächen (bau- und anlagebedingt) | ca. 2,6 ha | ca. 18,8 ha |
| Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen (anlagebedingt) | ca. 30 ha | ca. 26,2 ha |
| ... davon Sonderkulturflächen Weinbau | ca. 8,7 ha | ca. 5,9 ha |
| ... davon Sonderkulturflächen Obst | ca. 13,4 ha | ca. 14,0 ha |
| ... davon Grünland / Acker | ca. 7,9 ha | ca. 6,3 ha |
| Kosten | 389 Mio. Euro | 279 Mio. Euro |
| Verkehr B 31 neu | 25.700 – 26.300 Kfz/d (SV 18 bis 22 %) | 25.000 – 33.200 Kfz/d (SV 18 bis 22 %) |
| Entlastung Bestandstrasse | - 18.600 – 19.900 Kfz/d | - 16.000 – 29.000 Kfz/d |
| Entlastung OD Hagnau | - 18.800 – 19.300 Kfz/d | - 18.800 – 19.500 Kfz/d |
| Entlastung B 33 Ittendorf – Markdorf | - 2.800 – 2.900 Kfz/d | - 2.600 Kfz/d |
| Entlastung OD Stetten | - 1.600 – 1.700 Kfz/d | - 10.600 – 11.000 Kfz/d |
| Artenschutz | keine relevanten Konflikte | Konflikte heilbar |
| Lärm Grenzwerte | mit Lärmschutzmaßnahmen eingehalten | mit Lärmschutzmaßnahmen eingehalten |
| Luftschadstoff Grenzwert | an allen Siedlungsändern deutlich unterschritten | an allen Siedlungsändern deutlich unterschritten |

Trassierung

Der Verlauf der Trassierungen beider Varianten, unterscheidet sich „lediglich“ im Mittelbereich. [Folie 13]

Angaben zur Verkehrswirksamkeit

Variante AB 1:

- Das Verkehrsaufkommen im Zuge der B31 Neubautrasse wird von rund 25.700 Kfz/24 h im Abschnitt BAUBEGINN - AS Meersburg bis rund 26.300 Kfz/24h im Abschnitt AS Meersburg - BAUENDE prognostiziert. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt dabei zwischen 4.840 (18 %) und 5.630 (22 %) SVfz/24 h.

- Dadurch wird die B31 Bestandstrasse zwischen rund -18.600 Kfz/24 h im Abschnitt B33 (Stetten) - K7746 (Hagnau) und -19.900 Kfz/24 h im Abschnitt B33 (Meersburg) - B33 (Stetten) vom Verkehr entlastet.
- Durch die Trasse des Prognose-Planfall AB1 können kleinräumige bzw. regionale Verkehrsbeziehungen in der Größenordnung von rund 3.800 Kfz/24 h auf der B31neu gebündelt und das nachgeordnete Straßennetz von bisher verdrängtem Verkehr entlastet werden.
- Die B31alt OD Hagnau wird mit rund -18.800 bis -19.300 Kfz/24 h deutlich entlastet, in der OD Hagnau verbleibt ein zukünftiges Verkehrsaufkommen zwischen rund 3.700 und 3.900 Kfz/24 h mit Schwerverkehrsanteilen zwischen 3 und 5 %.
- Im Bereich der Stadt Markdorf wird die B33 bei Ittendorf und Wirrenseggel zwischen rund -2.800 bis -2.900 Kfz/24 h entlastet.
- Die B33 OD Stetten wird zwischen rund -1.600 bis -1.700 Kfz/24 h vom Verkehr entlastet.

Variante B1:

- Das Verkehrsaufkommen im Zuge der B31 Neubautrasse wird von rund 25.000 Kfz/24 h im Abschnitt BAUBEGINN – AS Meersburg bis rund 33.200 Kfz/24 h im Abschnitt AS Meersburg – AS B33 (Stetten) prognostiziert. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt dabei zwischen 4.860 (18 %) und 5.530 (22 %) SVfz/24 h.
- Dadurch wird die B31 Bestandstrasse zwischen rund -16.000 Kfz/24 h im Abschnitt L207 – AS FN-Fischbach und -29.000 Kfz/24 h im Abschnitt B33 (Meersburg) – B33 (Stetten) vom Verkehr entlastet.
- Durch die Trasse des Prognose-Planfall B1 können kleinräumige bzw. regionale Verkehrsbeziehungen in der Größenordnung von rund 3.500 Kfz/24 h auf der B31neu gebündelt und das nachgeordnete Straßennetz von verdrängtem Verkehr entlastet werden.
- Die B31alt OD Hagnau wird mit zwischen rund -18.800 und -19.500 Kfz/24 h deutlich entlastet, in der OD Hagnau verbleibt ein zukünftiges Verkehrsaufkommen von rund 3.700 Kfz/24 h mit Schwerverkehrsanteilen zwischen 3 und 5 %.
- Im Bereich der Stadt Markdorf wird die B33 bei Ittendorf und Wirrenseggel mit rund -2.600 Kfz/24 h entlastet.
- **Durch die Spange Stetten (12.200 Kfz/24 h, 1.540 SVfz/24 h bzw. 13 %) kann auch die B33 OD Stetten zwischen rund -10.600 und -11.000 Kfz/24 h deutlich vom Verkehr entlastet werden.**

Aus der vergleichenden Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der Varianten AB1 und B1 im zentralen Abschnitt zwischen Stetten und Hagnau / West lassen sich folgende Erkenntnisse gewinnen:

- Beide Varianten sind technisch machbar und realisierungsfähig.
- Unter rein umweltfachlichen Aspekten stellt die Variante AB1 den verträglicheren, d. h. risiko- und konfliktärmeren Lösungsansatz dar. Die Art und der Umfang der Be-

eintrüchtigungen von Landschaft und Naturhaushalt sind bei Variante AB1 wesentlich geringer als bei Variante B1.

Dies betrifft beispielsweise

- Eingriffe in hochwertige Waldbiotop,
- Eingriffe in zusammenhängende Lebensraumkomplexe Fauna,
- Eingriffe in hochwertige Bereiche für die landschaftsgebundene Erholung,
- Verlärmung hochwertiger Bereiche für die landschaftsgebundene Erholung,
- Eingriffe in Bereiche mit hochwertigen Bodenfunktionen.

Relevante Funktionen der landschaftlichen Freiräume im Untersuchungsraum (wie z. B. Lebensraumfunktionen und Erholungsfunktionen) können bei Umsetzung der Variante AB1 in einem größeren räumlichen Kontext nördlich der Neubautrasse gesichert werden.

Im Detail:

- **Variante AB1** weist gegenüber **Variante B1** deutlich höhere Massenbewegungen (+ ca. 800.000 m³) bzw. Massenüberschüsse (+ 750.000 m³) auf, die in der Region verbraucht und deponiert werden müssen.

Tabelle Vergleichskriterium Massenbewegungen

| Variante ▼ | Gesamtmassenbewegungen | Überschussmassen (Abtransport und Deponierung) |
|-----------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Variante B1 | 1.801.000 m ³ | + 756.000 m ³ |
| Variante AB1 | 2.624.000 m ³ | + 1.487.000 m ³ |

Hieraus resultieren ca. 60.000 Einwegfahrten oder 120.000 Hin- und Rückfahrten mit Kipplastern (25 t Zuladung) zwischen Baustelle und Deponierort mehr als bei Variante B1.

- **Variante AB1** verursacht - bedingt durch den Tunnel Hagnau / West - deutlich höhere Baukosten (Differenz ca. 110 Mio. € / = 39% Aufschlag) und Folgekosten, d.h. regelmäßige und langfristig anfallende Betriebs-, Unterhaltungs- und Sanierungskosten.
- **Variante AB1** verursacht durch die deutlich längeren Tunnelstrecken (ca. 1,9 km gegenüber ca. 900 m bei Variante B1) deutlich höhere Folgekosten für Betrieb / Unterhalt / Sanierung.
- **Variante B1** weist - neben den deutlich geringeren Gestehungs- und Folgekosten (Betriebskosten / Unterhaltungskosten / Sanierungskosten) - auch eine deutlich bessere verkehrliche Wirksamkeit für den Untersuchungsraum auf, da durch die östliche Umfahrung von Stetten kombiniert mit der Querspange von der B 33 bzw. B 31 neu die OD Stetten im Zuge der B 33 nachhaltig entlastet wird.

Dies wiederum zieht ein insgesamt besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis nach sich. Verkehrswirksamkeit und Wirtschaftlichkeit sind also eindeutig ein Plus der **Variante B1**.

- Die Betroffenheit von Artenschutzbelangen bei **Variante B1** (Auslösen von Verbotsverhalten beispielsweise für Amphibien und Haselmaus) erfordert die Durchführung einer formalen Ausnahmeprüfung.

Die notwendigen fachlichen Anforderungen an eine Ausnahme können erfüllt werden, da bei Durchführung spezifischer Maßnahmen eine positive Prognose bezüglich des Erhaltungszustandes der betroffenen Arten abgegeben werden kann.

Das Fehlen anderweitig zielführender und zumutbarer Alternativen ist belastbar nachzuweisen (z.B. Kosten / Wirtschaftlichkeit / verkehrliche Zielerfüllung), siehe Schritt 5.

- **Variante B1** greift des Weiteren in geringem Umfang in die Kulturlandschaft zwischen Stetten und Hagnau / West ein (zugleich Landschaftsschutzgebiet), wohingegen bei **Variante AB1** in diesem Bereich - bedingt auch durch die notwendige Parallelführung von B 31 neu und B 31 alt + Radweg + weitere Erschließungswege - von erheblichen und in der Landschaft deutlich wahrnehmbaren strukturellen / visuellen Überformungen auszugehen ist.
- **Beide Varianten** greifen in bedingt vergleichbarem Umfang in die hochwertigen landwirtschaftlichen Sonderkulturflächen ein (Betroffenheit Weinbaulagen: Variante AB1 = ca. 8,7 ha / Variante B1 = ca. 5,3 ha // Betroffenheit Obstbauflächen: Variante AB1 = ca. 13,4 ha / Variante B1 = ca. 14,0 ha). Dahingegen sind die bau- und anlagebedingten Waldverluste bei **Variante B1** mit ca. 19 ha vielfach höher als bei **Variante AB1** (ca. 2,6 ha). [Die genannten Flächenangaben zu landwirtschaftlichen Flächen und Wald beziehen sich nicht nur auf den „zentralen Abschnitt“, sondern auf die Gesamtstrecke zwischen Bauanfang und Bauende.]

Diese werden bei Variante B1 aufgrund der notwendigen Rücknahme der Waldränder im Trassenbereich noch höher ausfallen. (Begründung: Es müssen geänderte Waldrandstrukturen für die Fledermäuse geschaffen werden, um für geringere Kollisionsrisiken zu sorgen.)

Hinzu treten mögliche mittel- bis langfristige Beeinträchtigungen von Waldbeständen (FFH-Lebensraumtypen) durch erhöhte, vorhabenbedingte Stickstoffdeposition. Betroffen sind hochwertige, vielfältige Waldgesellschaften, die u. a. auch relevante Erholungsfunktionen übernehmen.

Der notwendige Waldausgleich im Verhältnis zwischen 1:1 und 1:2 wird sich u. U. im Zusammenhang mit den Erfordernissen des Klimaschutzes (CO₂-Bindung durch produktive, wüchsige Waldbestände) in naher Zukunft noch erhöhen.

- Der Waldausgleich wird aufgrund der unterdurchschnittlichen Waldflächenanteile im Bodenseekreis und der Lage im Verdichtungsraum bzw. in dessen Randzone im Bereich der nördlichen Bodenseeregion zu realisieren sein, was aufgrund der gegebenen Flächenkonkurrenzen unterschiedlicher Flächennutzungen und der hieraus resultierenden Flächenknappheit mit großem Aufwand verbunden sein wird.
- Aufgrund des Eingriffes in den im aktuellen Regionalplanentwurf (Offenlageentwurf 2019) als „Vorranggebiet für besondere Waldfunktionen“ (Biotopverbund, Erholungsfunktion) ausgewiesenen Weingartenwald durch **Variante B1** wird die Notwendigkeit der Durchführung eines Landesplanerischen Zielabweichungsverfahrens zu prüfen sein (ggf. im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens).

- Hinzu tritt der bei **Variante B1** nach Art und Umfang gegenüber **Variante AB1** deutlich erhöhte naturschutzfachliche bzw. artenschutzfachliche Ausgleich, der nicht unbedingt deckungsgleich mit dem Waldausgleich realisiert werden kann.

Abwägung / Variantenempfehlung

In der abschließenden Abwägung zwischen den **Varianten AB1 und B1** sind auf der einen Seite die umweltfachlichen Belange, auf der anderen Seite jedoch insbesondere auch die Aspekte der verkehrlichen Zielerfüllung und der Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen.

- Die im Falle der **Variante AB1** gegenüber der **Variante B1** um ca. 110 Mio. € höheren Realisierungskosten (absolute Kosten); dies entspricht einem um ca. 39% höheren Kostenansatz als bei **Variante B1**.
- Die im Falle der **Variante AB1** gegenüber der **Variante B1** deutlich höheren laufenden Folgekosten für Betrieb / Unterhalt und Sanierung der Tunnelbauwerke. (Tunnelstrecken **Variante B1**: 3 überdeckelte Troglagen mit jeweils max. 300 m Länge und somit ohne spezifische Sicherheitseinrichtungen wie Fluchttunnel, zusätzliche Belüftung etc. // Tunnelstrecke **Variante AB1**: 2 überdeckelte Troglagen mit jeweils max. 300 m Länge sowie bergmännische Tunnelstrecke mit ca. 1.300 m Länge, d. h. 2 separate Tunnelröhren sowie Belüftung und Beleuchtung).
- Die im Falle der **Variante B1** deutlich bessere verkehrliche Zielerfüllung, da zusätzlich zu den Gemeinden an der B 31 alt (Hagnau / Immenstaad) auch die OD von Stetten im Zuge der B 33 nachhaltig entlastet wird.
- Im Falle der Realisierung der **Variante B1** müssen nach derzeitigem Erkenntnisstand mit ca. 1,8 Mio. m³ deutlich geringere Massenbewegungen bewältigt werden, als dies bei **Variante AB1** (2,6 Mio. m³) der Fall ist. Dies ist ein Indikator für den Umfang, die Dauer und die Intensität der baubedingten Störungen und Beeinträchtigungen in der im konkreten Fall betroffenen Erholungslandschaft Bodenseeufer. Auch der zur Deponierung anfallende Massenüberschuss und somit das Problem der Deponierung mit all den nachgeordneten Folgen (Transportaufkommen / Flächenbedarf / Naturschutzkonflikte) ist bei **Variante B1** mit ca. 750.000 m³ wesentlich geringer als bei **Variante AB1** mit ca. 1,5 Mio. m³ [+ ca. 60.000 Einwegfahrten (Kipper mit 25 t Zuladung) mehr für Materialtransport zur Deponierung von Überschussmassen bei Variante AB1.]
- Bei Realisierung von **Variante B1** können nachhaltige Eingriffe in bzw. Überformungen der Kulturlandschaft zwischen Stetten und Hagnau durch die hier im Falle der **Variante AB1** notwendige Parallelführung der B31 neu / B31 alt + Wirtschafts- und Fahrradwege vermieden werden (Gesamtquerschnitt ca. 70 m im Bauzustand und ca. 55 m im Endzustand).

Im Ergebnis schlägt das Regierungspräsidium Tübingen dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg bzw. dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Variante B 1 vor [Folie 21].

Was sagt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)?

Laut Pressemitteilung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 24. April 2020 spricht sich das BMVI mit Blick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die bessere Entlastung der Ortsdurchfahrten sowie die überregionale Verbindungsfunkti-

on der B 31 für einen 4-streifigen Querschnitt aus und schließt sich diesbezüglich der fachlichen Bewertung des Regierungspräsidiums Tübingen an.

Ergänzung

Für den weiteren Planungsprozess der Variante B1 sieht das Regierungspräsidium Tübingen folgende Optimierungsoptionen:

- Optimierung des baulich-konstruktiven Lärmschutzes auf Höhe Meersburg
- Möglichst flächensparende Ausformung im Bereich des heutigen SABA-Knotens
- Optimierung der Trassenführung um Stetten hinsichtlich Einsehbarkeit und Lärmschutz
- Prüfung einer Integration der B 31 alt in die überdeckelte Troglage südlich Stetten
- Weitere Optimierung der Trassierung am Südrand des Weingartenwaldes ggf. durch Modifizierung der Gradienten sowie landschaftsgestalterische bzw. baulich-konstruktive Maßnahmen.
- Optimierung der Trassenführung bei Kippenhausen
- Optimierung der Trassierung am Nordrand von Immenstaad-Siedlung (Tieferlegung, Verwallung, baulich-konstruktiv...)
- Optimierung der Trassenführung im Bereich Gewerbepark Immenstaad Nord und Lipbachquerung

Die detaillierte Entscheidungsfindung und Hinweise zu möglichen Optimierungen hat das Regierungspräsidium Tübingen in einer Synopse zur Maßnahme unter folgender Webadresse veröffentlicht:

www.b31.verkehr-bodenseeraum.de/files/documents/synopse_b31.pdf

Weiteres Vorgehen

- Derzeit laufen die Abstimmungsgespräche mit dem VM und dem BMVI auf Grundlage der vom Regierungspräsidium Tübingen vorgeschlagenen 4-streifigen Variante B 1
- Danach erfolgt die Fertigstellung der Text- und Planunterlagen für die Vorplanung zur Vorlage beim BMVI
- Nach der Linienbestimmung Einstieg in die Vorplanung zur Vorlage beim BMVI („Gesehenvermerk“)
- Anschließend Planfeststellungsverfahren
- Dialog: Nachholen der coronabedingt abgesagten Veranstaltungen in geeigneter Form zu geeignetem Zeitpunkt.

Stellungnahme aus der Region:

Die Bürgermeisterin und die Bürgermeister der am beplanten Streckenabschnitt gelegenen Städte und Gemeinden, der Direktor des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben sowie der Landrat des Bodenseekreises nahmen als „politischer Begleitkreis“ am Beteiligungsverfahren, das die Planung begleitet hat, teil. Zusätzlich hat dieser Personenkreis immer wieder politische Gespräche, etwa mit Vertretern des BMVI oder des VM Baden-Württemberg geführt. In diesen Gesprächen wurde immer wieder kritisch angemerkt, dass es in der Region keine einvernehmliche Haltung zum konkreten Projekt gäbe. Das war Anlass dafür, eine gemeinsame Haltung zum Ergebnis des Planungsprozesses zu finden. In einer

Vielzahl von Gesprächen ist dies letztlich gelungen und hat Ausdruck gefunden in der gemeinsamen Presserklärung vom 14. Mai 2020 (Anlage). Wesentlicher Inhalt ist, dass die genannten Personen sich einig darin sind, dass der Planungsprozess transparent und qualitativ hochwertig abgelaufen ist, alle maßgeblichen Belange bestmöglich berücksichtigt wurden und daher ein Ergebnis gefunden wurde, das einerseits die Zielsetzung des Bundesverkehrswegeplanes erreicht und andererseits die Belastungen für und in der Region in Grenzen hält.

Gleichzeitig haben die Vertreter des politischen Begleitkreises darauf hingewirkt, dass im weiteren Planungsverfahren Optimierungen vorgenommen werden, wobei einerseits insbesondere der Lärmschutz für betroffene Anwohner eine wichtige Rolle spielt, andererseits Lösungsansätze zur Reduzierung des Flächenverbrauchs aufgezeigt werden. Es wird klar gestellt, dass die neue Straße die notwendige verkehrliche Wirkung nur erzielen kann, wenn sie zweibahnig/vierstreifig ausgeführt wird. Aber die im RQ 28 vorgesehenen Flächen für Standstreifen oder Mittelstreifen bieten Optimierungsmöglichkeiten, auch wenn aus Sicht der Straßenbauverwaltung darauf hingewiesen werden muss, dass sich dadurch der Unterhaltungsaufwand erhöht.

Die wesentlichen Inhalte der gemeinsamen Erklärung des politischen Begleitkreises finden sich im Beschlussvorschlag der Verwaltung wieder.

3. Finanzielle Auswirkungen:

Keine.