



VERKEHRSINITIATIVE HAGNAUER BÜRGER E.V.

Projekt B31neu - Position & Argumentation Projektdokumentation

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Einführung zur Dokumentation „Hagnauer Position“ zur B31neu

Die vorliegende Präsentation hat eine Projektgruppe der Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V. von April bis September 2016 erarbeitet und im Rahmen einer Informationsveranstaltung der Öffentlichkeit vorgestellt.

Sie beschreibt die „Hagnauer Position“ zur Planung der B31neu im Streckenabschnitt Meersburg bis FN-Fischbach. Die entscheidungsrelevanten Kriterien für Trassenführung und Ausbauqualität der Straße sowie diverse Problematiken und Folgenabschätzungen sind jeweils argumentativ bewertet. Die Quintessenz der Bewertung ist die Hagnauer Position zur B31-neu.

Sie ist mit den Vereinsmitgliedern sowie mit dem Hagnauer Bürgermeister Volker Frede und dem Gemeinderat abgestimmt.

Die Präsentation gliedert sich in 3 Teile:

1. Die Trassendiskussion über die Variante 7.5W2 und die seenahe Ausbauvariante 0.1:

Hagnau plädiert hier eindeutig für die Vorzugsvariante von 2004 - die Neubauvariante 7.5 W2

2. Die Frage der Ausbauqualität der B31neu:

Hagnau fordert und argumentiert für eine leistungsfähige und zukunftsfähige B31-neu, die eine Ausbauqualität erfordert, wie sie im BVWP bereits definiert ist (zweibahnig und vierspurig)!

3. Die Variante 0.1 mit Hagnauer Tunnel und den Konsequenzen für die Gemeinde Hagnau und die Region:

Hagnau sieht die Ausbauvariante 0.1 mit Hagnauer Tunnel nicht als zielführende Lösung der Verkehrsprobleme der Region und aus vielen Gründen als unzumutbar für die betroffenen Gemeinden Stetten, Hagnau und Immenstaad!

Die Hagnauer Position wird inzwischen von den Gemeinden Stetten und Immenstaad grundsätzlich geteilt und jeweils mit individuellen gemeindlichen Aspekte ergänzt.

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Unsere favorisierte Trasse B31neu – Streckenabschnitt Meersburg-Immenstaad

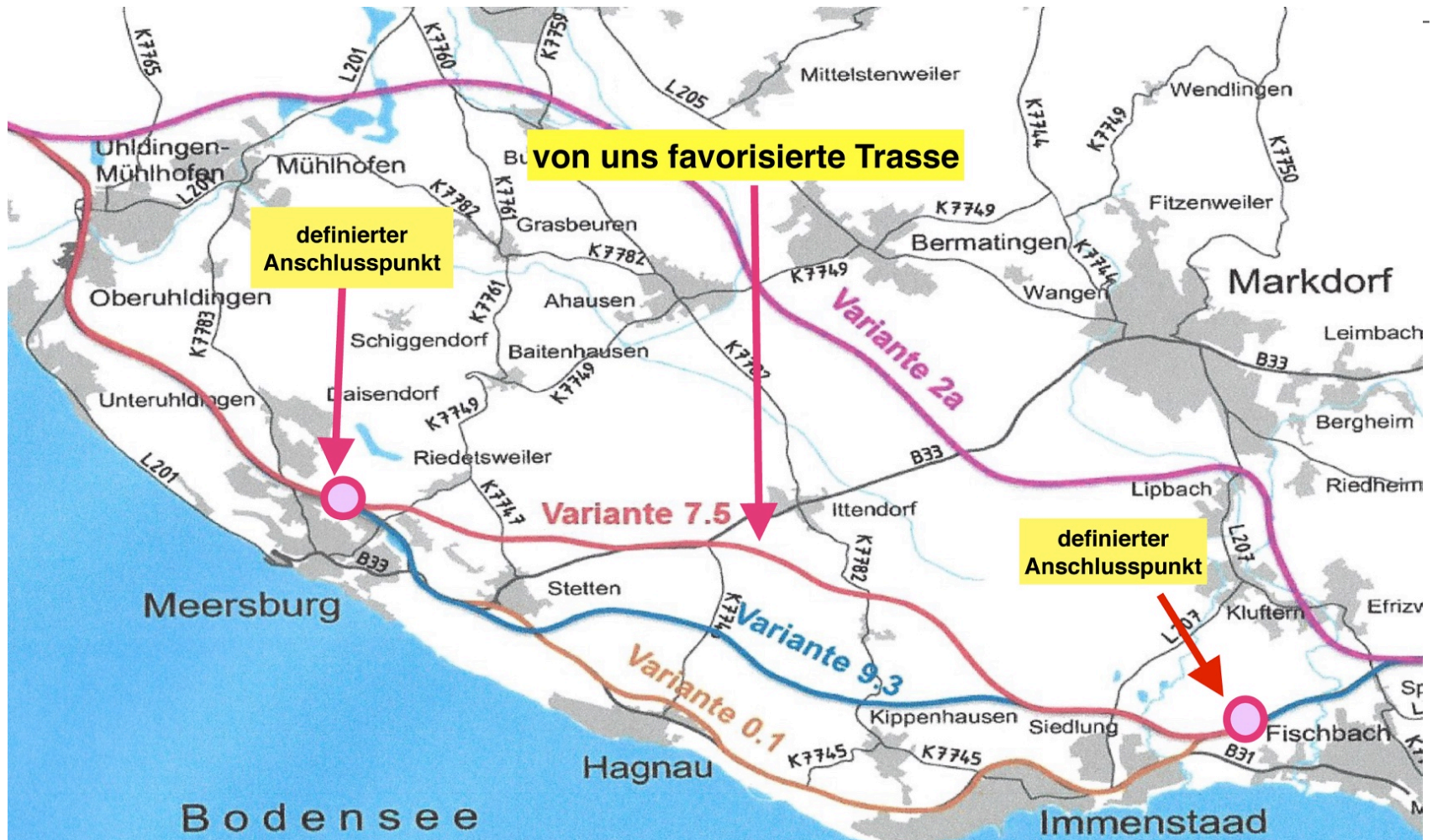
Nach intensiver Auseinandersetzung mit den
Trassenvarianten für die B31neu
für den
Streckenabschnitt Meersburg und Immenstaad
ist für die Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

die bereits linienbestimmte Trasse 7.5*
eindeutig die sinnvollste Trasse!

* Vorzugsvariante aus Planung 1999

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Trassen im Überblick - 7.5 Variante von VIHaB e.V. favorisiert!



Karte: RP-Tübingen / Verkehrsministerium Ba-Wü / bearbeitet VIHaB e.V. 2016

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Untersuchte Entscheidungskriterien für die Trassen im Überblick

Aspekte für den Vergleich zur Bewertung der Trassen

- | | |
|--|--|
| 1. Trassenlänge | 11. Verkehrsentlastung f. Gemeinden |
| 2. Anzahl Auf-/Abfahrten – Anschlüsse | 12. Betroffenheit Schutzgebiete |
| 3. Flächenbedarf | 13. Sicherheitsinfrastruktur Gewässer |
| 4. Renaturierungspotenzial | 14. Landschaftsbild / Verträglichkeit |
| 5. Kompensationsmöglichkeiten
Flächen Rebland / Obstbau | 15. Betroffenheit v .Rebflächen und
Weinbau |
| 6. Parallelstrecken-Bedarf | 16. Lärmentlastung (Schutzgut Mensch) |
| 7. Bündelungsfunktion | 17. Trennungswirkung |
| 8. Bedarf technische Infrastruktur | 18. Planungszeit |
| 9. Betroffenheit von Erholungsgebieten | 19. Bauzeit |
| 10. Betroffenheit von Kulturgütern | 20. Sonderthematik „Tunnel“ |

nach Kriterien RP – Tübingen 2004
und zusätzl. Kriterien VIHaB e.V.

Verkehr*i*nitiative Hag*n*aue*r* B*ü*rger e.V.

Streckenlänge der Trasse 7.5 (W2) ÜB Ost bis FN Ortsumfahrung

Im Längenvergleich der geplanten Trassen sprechen die Daten des RP-Tübingen für die Trasse 7.5

Trasse	Länge	Differenz
7.5	18,5 km	1,2 km kürzer = 6,5 %
0.1	19,7 km	

Angaben nach RP – Tübingen:
Planungsergebnisse 2004

Die Trasse 7.5 ist um 1,2 km = 6,5 % kürzer !

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Flächenbedarf der Trassen im Vergleich

Die Angaben zum Flächenverbrauch und zum Renaturierungspotenzial der Trassen zeigen bei einem 2-bahnigen Ausbau mit je 2 Spuren und einem Mittelstreifen eine Präferenz für die Trasse 7.5!

Trasse	Flächenverbrauch
7.5	99 ha
0.1	104 ha

Flächenbedarf im Detail: (ha)	7.5	0.1
-gesamter Bedarf ca. (alt und neu)	99	104
-davon Wald ca. (neu)	18	11
-davon Landwirtsch. Fläche ca. (neu)	75	73
-davon Bestand (alt)	5	17

Trasse 7.5 hat
a)geringerer Flächenverbrauch
b)größeres Renaturierungspotenzial

Angaben nach RP – Tübingen:
Planungsergebnisse 2004

Verkehr*s*initiative Hag*n*auer B*ü*rger e.V.

Flächenrenaturierung und Kompensationsflächen Weinbau Hagnau – Meersburg

Trasse	Renaturierungspotenzial
7.5	3,6 ha Meersburg hat durch Renaturierungsmöglichkeiten der Trasse bessere Möglichkeiten der Kompensation von Rebanbauflächen (z.B. Rückbau der B31 zwischen Meersburg und Stetten – alte B31)
0.1	1,5 ha Renaturierungspotenzial der Trasse 0.1 ist geringer! Es gibt keine Kompensationsmöglichkeiten für Rebanbauflächen! Angaben nach RP – Tübingen: Planungsergebnisse 2004

Parallel-Strecken-Bedarf bei Trasse 0.1 braucht zusätzliche Flächen!



Bild: Google / Montage: VIHaB/B.Saible 05/2016

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Bündelungsfunktion der Trassen - Vorteil Trasse 7.5

Ein wichtiger Aspekt bei der Bewertung der zur Diskussion stehenden Trassenvarianten ist die Bündelung des Verkehrs von B31 und B33 auf der B31neu und der B30neu!

- **Entlastung von Gemeinden an der B33**

Durch die Bündelungsfunktion der Trasse 7.5 können alle Gemeinden an der B33 nach Ravensburg verkehrlich enorm entlastet werden.

- **Akzeptanz der Trasse durch ihre „Attraktivität“ für Verkehrsteilnehmer**

Die Trasse 7.5 bietet als 2 bahnige und vierspurige Trasse mit Mittelstreifen die Möglichkeit eines hohen Verkehrsdurchflusses.*

Eine schnelle Route wäre für die Verkehrsteilnehmer zwischen Bodensee und Ravensburg attraktiv und würde bevorzugt!

- **Geringere Bündelungswirkung bei 0.1 ***

Bei der Route 0.1 reduziert sich die Chance einer Verkehrsbündelung

* Abhängigkeit auch von einer zukunftssträchtigen Ausbauqualität der Trassen!

Verkehr*si*nitiative Hagnauer B*ü*rger e.V.

Entlastungswirkung der Trassen für Gemeinden

	7.5 (W2)	0.1 (m. Tunnel)
Entlastungswirkung: Abschnitte B33 bei B31neu	++	-
	Meersburg Ost- Immenstaad	Hagnau nur direkt innerorts durch Tunnel
(- Reduzierung KFZ / 24 Std) (+ Mehrbelastung KFZ / 24 Std.)	-18100 bis -33400	- 20100
	Stetten / B31neu / K 7746	Stetten / Markdorf
	- 8300 / - 1500 / -900	+400 / +800
	Markdorf / Ravensburg	Markdorf / Ravensburg
	- 6600	- 5900

Angaben nach RP – Tübingen: Planungsergebnisse 2004

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Schutzgebiete Trasse 7.5W2 und Trasse 0.1

● Schutzgebiete:

Die Trasse 7.5W2 weist bedeutend weniger geschützte Gebiete und sensible Flächen auf.

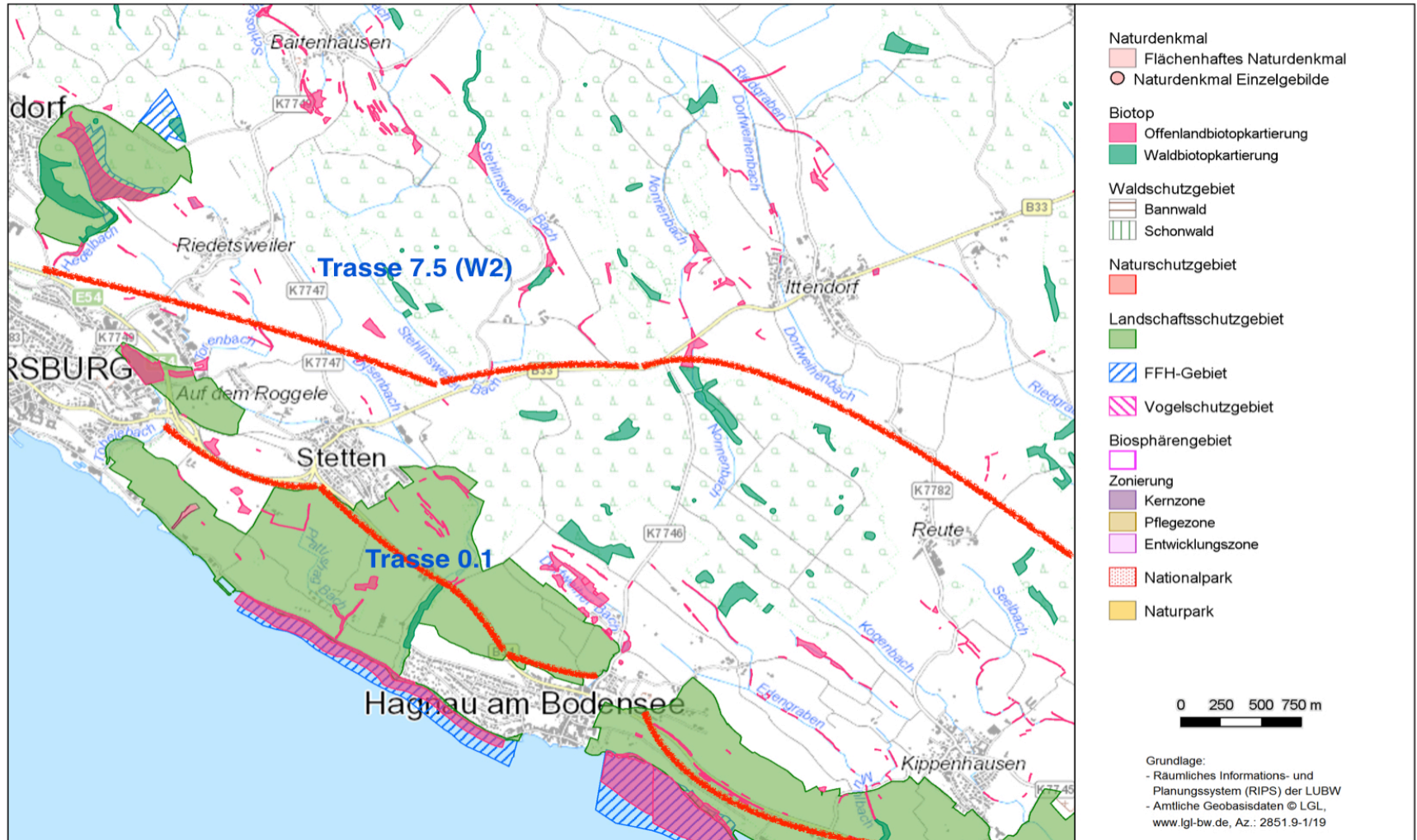
Die seenahe Trasse 0.1 durchschneidet über nahezu den gesamten Streckenabschnitt Schutzgebiete

	7.5 (W2)	0.1 (m. Tunnel)
Schutzgebiete:	++	-
Bezeichnung	LSG Bodenseeuferr	LSG Bodenseeuferr
Länge (m)	6300	12000

Angaben nach RP – Tübingen: Planungsergebnisse 2004

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Betroffene Schutzgebiete Trasse 7.5W2 und Trasse 0.1



● Trasse 0.1 See- und Ufer nahe Trasse

Die B31neu als Ausbauvariante 0.1 der bisherigen B31

- als 2bahnige / 4spurige Straße (RQ26) oder 3 spurige Straße
- mit notwendigen den Infrastrukturwegen
- Auf – und Abfahrten
- Schallschutzwänden auf weiten Strecken

stellt aufgrund der exponierten Lage und den Weinbergen einen massiven Eingriff in die Einmaligkeit der ufernahen Bodenseelandschaft, die Panoramalage mit See- und Alpensicht sowie die sensiblen Uferflächen dar.

● Trasse im Hinterland

Die Trasse 7.5W2 im Hinterland bietet bessere Möglichkeiten, die Straße – egal welcher Ausbauqualität - zwischen den Obstbauanlagen und angesichts der mehr in Senken verlaufenden Streckenführung „zu verstecken“ bzw. in die Obstbaulandschaft zu integrieren!

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Weinbau und Rebflächen-Verbrauch bei Trasse 0.1 und Trasse 7.5 (W2)

Ein zentrales Problem bei beiden Trassen sind die für den Bau/ Ausbau notwendigen Rebflächen. Im Vergleich zu anderen landwirtschaftlich genutzten Flächen (Obstbau u.ä.), gibt es für Rebflächen klimatisch bedingt keine Flächenkompensation.

Trasse 0.1

Trasse 7.5 (W2)

Winzerverein /
Privat-Winzer
Hagnau; Stetten,
Immenstaad,
Kippenhausen

ca. 160 ha
Weinanbaufläche

mind. 10 % Verlust d.
Gesamtanbaufläche
ca. 10 km Länge
Stetten-Hagnau-Immenstaad

Winzer privat
Staatsweingut
Winzer-
genossenschaft
Meersburg

ca. 60 ha
Weinanbaufläche

vgl. geringer Verlust
Anbaufläche
ca. 0,7 km
Gemarkung Meersburg

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Weinbau Meersburg - -Stetten - Hagnau – Immenstaad - Trasse 0.1



Hagnau West – Richtung Osten
Rebanbauflächen vor Ortseingang
Hagnau links der B31



Rebanbauflächen
Hagnau West Richtung
Stetten / Meersburg
beiderseits der B31

Fotos: VIHaB/ B.Saible – 2016-05

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Weinbau Hagnau – Immenstaad: Ausbauf Flächen Trasse 0.1



Hagnau Ost– Richtung Schloss
Kirchberg
Rebanbauflächen nördlich
Campingplätze
links der B31
= Ausbaugebiet B31 – Trasse 0.1

Rebanbauflächen
Hagnau Ost Schloss Kirchberg
Richtung Hagnau v.a. rechts
der B31
= Ausbaugebiet B31 Trasse 0.1



Fotos: VIHaB/ B.Saible – 2016-05

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Immissionen – Lärmschutz – Schutzgut Mensch

	7.5 (W2)	0.1 (m.Tunnel)
Immissionen / Lärm	++	-
gesamt (ha)		
betroffene Flächen Wohnbebauung	79	243
	Meersburg	Meersburg
Orte, Flächen und minimale Abstände der Wohnbebauung v.d. Straße bis 400m	68 ha / 25m Abst.	71 ha / 25m Abst.
	Stetten	Stetten
(ha - Fläche / m - Abstand zur Wohnbebauung)	5 ha / 170m Abst.	24 ha / 30m Abst.
	Hagnau	Hagnau
	-	14 ha / 120m Abst.
	Markdorf (Reute/Hundweiler)	Markdorf
	3 ha / 120m	-
Angaben nach RP – Tübingen: Planungsergebnisse 2004	Immenstaad	Immenstaad
	3 ha / 250m Abst.	134 ha / 20m Abst.

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Zäsur- und Trennungswirkung der Trassen

Trasse 0.1

Komplette
Zäsur- und Trennungswirkung
See / Ufer und Bodenseehinterland
zwischen
Meersburg – Hagnau – Immenstaad
durch

- 2-bahnige- und je 2-spurigen Ausbau
- Ab- und Auffahrten – Anschlüsse
- Gemeindeverbindungswege
für Verkehre, die nicht B31-tauglich sind
- Schallschutzwände / Einrichtungen

Trasse 7.5(W2)

relativ geringe Trennungswirkung
von Ortschaften
(Ittendorf – Reute)

geringe Trennungswirkung
See / Ufer und
Bodenseehinterland

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Zäsur- und Trennungswirkung Trasse 0.1 - z.B. Schallschutz-Einrichtung

Beispiel:

Schall-
Schutzwand
zur
Reduktion
der Lärm-
emissionen

Straße
2-bahnnig mit
Auffahrt

Notwendiger
Schallschutz
ca. 5 – 6
Meter Höhe



Foto: bearbeitet VIHaB/ B. Leitgib

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Erhöhte Planungszeit durch Tunnel und neue Linienbestimmung - Trasse 0.1

- Im Gegensatz zu allen anderen Trassenalternativen ist die Trasse 7.5(W2) bereits linienbestimmt!
- Die Trasse erfordert deshalb den geringsten zeitlichen Planungs- und Genehmigungsaufwand!
- Alle weiteren Planungs- und Untersuchungsaufträge, insbesondere die Variante 0.1, verzögern das Planfeststellungsverfahren durch den Bund und damit den Baubeginn erheblich durch
 - a) zusätzliche Prozesse der Linienbestimmung 0.1 und allen anderen Trassen
 - b) Voruntersuchungen für Tunnel und Tunnelplanung

Problem und Konsequenz:

- ✓ Der Bundesverkehrswegeplan weist mehr Projekte im „vordringlichen Bedarf“ aus als im Rahmen des gesicherten Budgets realisiert werden können!
- ✓ Jede Verzögerung gefährdet deshalb die Realisierungswahrscheinlichkeit einer Lösung angesichts des begrenzten Budgets!

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Bauzeit für die Trassen im Vergleich

Trasse 0.1

Ausbaustrecke B31 unter fließendem Verkehr und mit zusätzlichem Aufwand für Tunnel

20 Jahre*

Erforderliche neue Linienbestimmung erhöht die Planungsphase!
= neues Verfahren

2-3 Jahre

Trasse 7.5W2

Angaben in der Planungsgrundlage 2004
Bauzeit **12 Jahre***

Trasse ist linienbestimmt
bestätigt BVWP 01.07.2013

Vorplanung größtenteils fertig!

Erhebung zusätzl. notwendiger Daten läuft bereits bis Mitte 2017

*Angaben in den Planungsgrundlagen RP 2004

Ergebnis der Analyse der Entscheidungskriterien in der Trassendiskussion

Es gibt keine Trassenvariante

- die nur Vorteile hätte!
- die ohne Nachteile für die jeweiligen tangierten Betroffenen wäre!
- die frei von ungewünschten „Nebenwirkungen“ ist.

Die Hagnauer Position in der Trassendiskussion

- In der Pro- und Kontra-Analyse aller relevanten Bewertungskriterien für die Trassenentscheidung erweist sich die Trasse 7.5W2 als Vorzugsvariante und muss favorisiert werden!
- Die seenahe Variante 0.1 mit Hagnauer Tunnel zeigt starke Defizite im Hinblick auf fast alle Bewertungskriterien und hohe Unabwägbarkeiten!



VerkehrsInitiative Hagnauer Bürger e.V.

**B31neu
Anforderungen an die Qualität der Straße
Unsere Position !**

Stand 29.06.2016

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Ausführung der B31neu als Verkehrsweg

Die Diskussion um die Qualität und Ausführung der neuen Trasse ist eine zentrale Frage mit unterschiedlichen Einschätzungen der Betroffenen!

Varianten in der Diskussion:

- a) 2-bahnig / je 2-spurig mit Mittelstreifen zusätzl. Seitenstreifen (RQ26)
- b) 1-bahnig / 4-spurig ohne Mittelstreifen
- c) 1-bahnig / 3-spurig mit wechselnder 2-Spurigkeit der Fahrtrichtungen

Die Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger plädiert angesichts ihrer Abwägung von Vor- und Nachteilen für einen

2-bahnigen Ausbau mit jeweils 2 Fahrspuren und Mittelstreifen!



Foto: / VIHaB/ B.Saible -2015

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Begründung Qualität der Trassen - Bewertungsaspekte der Alternativen

Qualität	Aspekte positiv	Aspekte kritisch
1-bahnig 3-Spuren mit Wechsel	• geringerer Flächenverbrauch • kostengünstiger • politisch besser durchsetzbar • umweltpolitisch positiver bewertet	• Kapazitätsgrenze ist aktuell bereits erreicht! • Ausweichverkehr über B31alt bei Überlastung! • keine/ kaum Bündelungsfunktion B31/B33 • geringerer Verkehrsdurchfluss • erhöhte Gefahrenlagen • Engpass durch Bahn-/Spur-Reduktion B31neu, da 2-bahnig/2-spurig von ÜB und FN kommend
1-bahnig 4-Spuren ohne Mittel- streifen	• geringerer Flächenverbrauch • kostengünstiger • politisch besser durchsetzbar • umweltpolitisch positiver bewertet	• geringerer Verkehrsdurchfluss • erhöhte Gefahrenlagen • Problem Sicherheit (s. Meersburg B31 mit nachträglichem Einbau einer Trennwand im 4spurigen Bereich)
2-bahnig je 2 Spuren mit Mittel-streifen und 2x Seiten- streifen (RQ26)	• höhere Kapazität und Zukunftsträchtigkeit • höhere Verkehrssicherheit • höherer / konstanterer Verkehrsfluss • bessere Verkehrsführung bei Wartung/ Baustellen/ Unfällen • keine Engführung bei 4-bahnigem Umfeld • gewährleistete Bündelungsfunktion	• höhere Kosten • höherer Flächenverbrauch • umweltpolitisch kritischer bewertet • ggf. bei 0.1 mit Tunnel Hagnau (2-bahnig) erhöhter Bauaufwand / technisch schwieriger! • fehlende Planung und Machbarkeitsanalyse • höhere Bau-und Folgekosten

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Beispiel: Verkehrsbelastung -3-spurige B31 Abschnitt – Überlingen -Stockach



Auf den 1-spurigen Streckenabschnitten erfolgt eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit auf max.60-70 km/h hinter Schwerlastverkehr!



Fotos: Heiko Löscher 2016-06

3-spuriger Ausbau der B31 zeigt bereits heute zwischen Überlingen und Stockach die Stauanfälligkeit bei erhöhtem Verkehrsaufkommen.

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Begründung Qualität der Straße - Verkehrsbelastung / Verkehrsprognosen!

Die Zahlen zur gegenwärtigen Verkehrsbelastung sowie der zukünftigen Verkehrsentwicklung ist zentral für unser Votum zum 2-bahnig und 4-spurigen Ausbau mit Mittelstreifen!

Verkehrsprognose RP-Tübingen – B31 in 2004 bis 2010

Prognose B31 Hagnau	20.100 DTV / Pkw - 1.900 Lkw
Messung B31 Hagnau	19.400 DTV / Pkw - 2.082 Lkw

Ergebnis: Hohe Prognosezuverlässigkeit!

Verkehrsprognose aktuell 2016 – BVWP 2010-2030



Zunahme des Pkw –Verkehrs	+15 %
Entwicklung des Lkw	Fahrleistung +29 %
	Transportleistung +39 %

* DTV- durchschnittlicher Tagesverkehr = KFZ/ 24h)

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Begründung Qualität der Straße:

Bewältigung häufiger Spitzenbelastungen zu Ferien- und Veranstaltungszeiten

Die Belastung einer Straße wird im Normalfall über den Wert der durchschnittlichen täglichen Verkehrsfrequenz bestimmt.

Bei der B31neu sollten aber auch Sondereffekte, die für die Funktionsfähigkeit der Straße bei Spitzenbelastungen relevant sind, beachtet werden!

Ganzjährig häufige Spitzenbelastungen der B31

Tourismus und Ferienzeiten

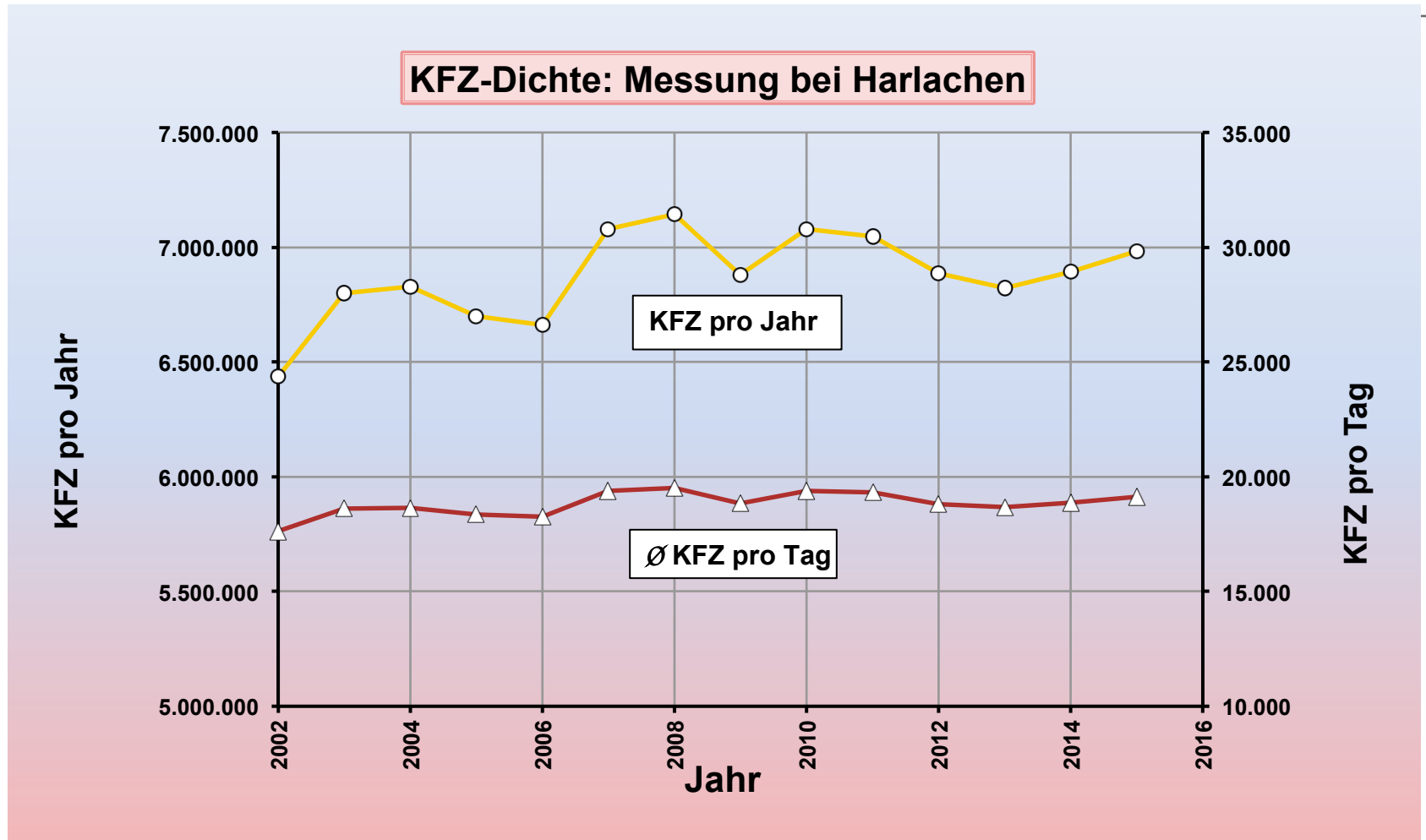
- Sommersaison Bodensee-Tourismus
- Zu allen Ferienzeiten internationaler Transit in andere Urlaubsländer
- Wintersaison mit Skitourismus internationaler Transitverkehr in Skigebiete v.a. an Wochenenden, Ferien- und Feiertagen

Messe Friedrichshafen

- regelmäßige Spitzenbelastungen durch Messe Friedrichshafen mit steigenden Besucher-, Aussteller-, Veranstaltungszahlen
- z.B.: 2016 = ca. 30 Messen - / z.B.: Tuning-World 120 000 Besucher

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Verkehrsbelastung - Harlachen Zählungen 2002-2015 - KFZ

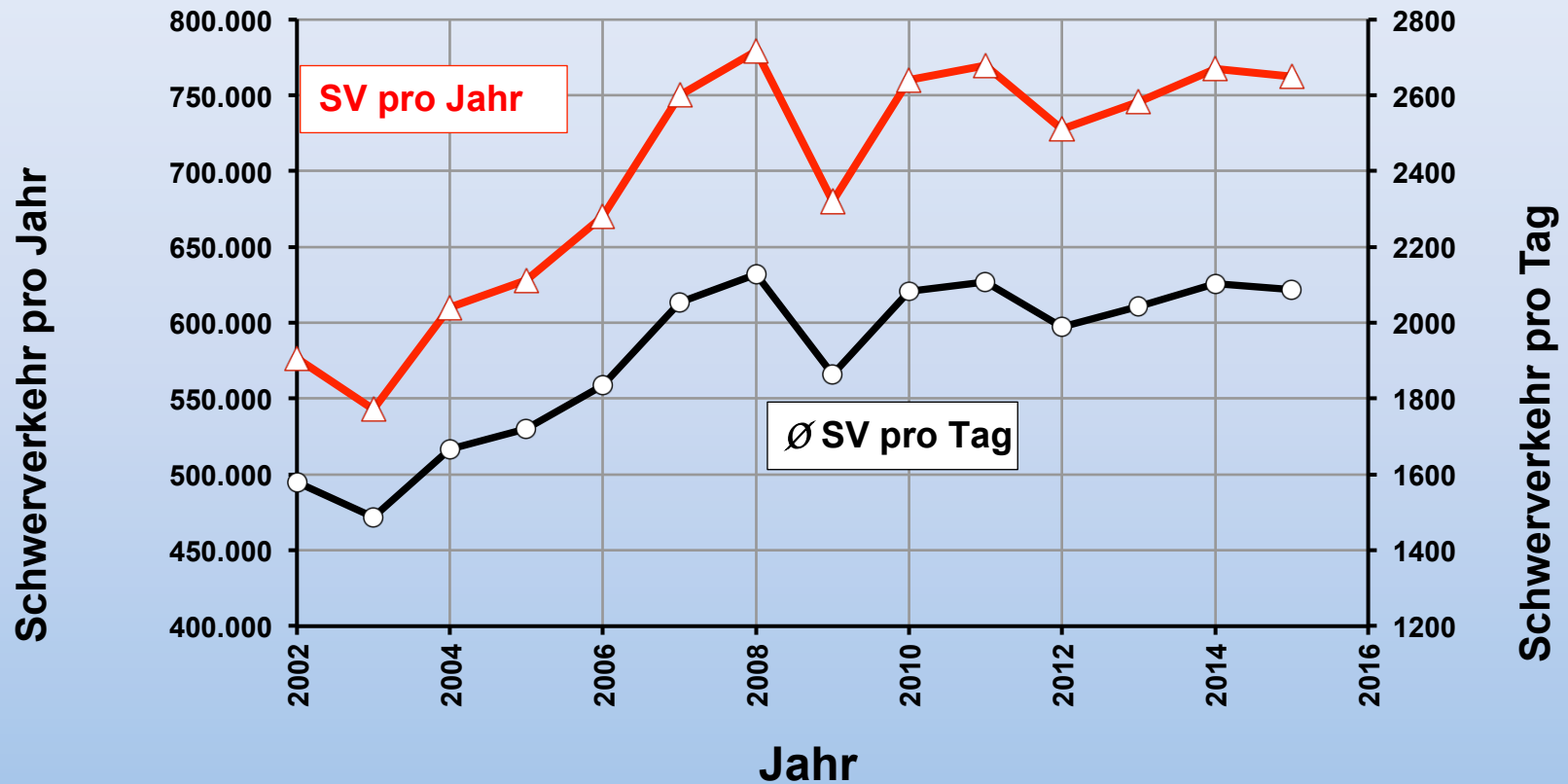


Grafik VIHaB – HJ. Proksch -2016

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Verkehrsbelastung – Harlachen Zählungen 2002-2015 - Lkw

Schwerverkehr-Dichte: Messung bei Harlachen



Grafik VIHaB – HJ. Proksch -2016

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Begründung Qualität der Straße:

Funktions- und Leistungsfähigkeit der Straße von **regionaler Bedeutung!**

Verkehrssteigernde regionale Entwicklungen

Wirtschafts- und Industrieregion

- Logistik: Lieferverkehr / Versorgung / Zulieferung
- Pendler / Berufsverkehr
- Kunden
- Geschäftsreisen

Große Firmen und Arbeitgeber
in Lindau / Friedrichshafen/ Immenstaad /
Markdorf/ Überlingen / Bodensee-
Hinterland
v.a. MTU/ Rolls Royce / ZF/ Zeppelin/
Airbus/ Diehl u.v.m.

Entwicklung der regionalen Infrastruktur / Einrichtungen

- Flughafen Friedrichshafen
- Messe Friedrichshafen
- Bodensee-Center/ Oberzentrum
- Kultureinrichtungen/ Museen/ Konzerte /
- Freizeitmöglichkeiten / Sportveranstaltungen/ Kinos
- Schulen / Universität

Landwirtschaft / Wein- und Obstbau

- Transport und Verarbeitung von landwirtschaftlichen Produkten
(Obsthandelsniederlassungen/ Verarbeitungsbetriebe)

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Funktionsfähigkeit der Trasse von regionaler Bedeutung!

Verkehrssteigernde regionale Entwicklungen

Regionaler Bodensee-Tourismus mit internationalen Gästen

- Anreise / Abreise von Gästen!
(in nahezu allen See nahen Gemeinden sowie im Bodensee-Hinterland)
- Besucher touristischer Attraktionen in der gesamten Bodenseeregion
- Durchreiseroute Fähre Konstanz / Schweiz

**Staus und eine unzureichende Verkehrsinfrastruktur
gefährden
Ruf und Attraktivität
der gesamten Urlaubs – und Ferienregion
Bodensee!**

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Funktionsfähigkeit der Straße von **überregionaler/ internationaler Bedeutung!**

Verkehrssteigernde überregionale und internationale Entwicklungen

Lean Management | Just-in-time-Lieferstrategie | Internethandel | Globalisierung

Internationale Logistik-Zentren im Drei-Länder-Eck und Ländergrenzen

Logistikzentren von großen internationalen Unternehmen wurden in den letzten Jahren stark gebaut und ausgeweitet

- Feldkirch / Bludenz / Bregenz
- St. Gallen / Winterthur / Ostschweiz
- Allgäu / Lindau / Friedrichshafen / Konstanz / Singen / Donaueschingen / Rottweil
Logistikzentren an der A81
- Österreich mit östlichen Nachbarstaaten –über B31 – Freiburg - Rheintal / Frankreich

Internationaler Tourismus

- Durchreiseroute Fähre Konstanz / Schweiz
- Durchreiseroute in Skigebiete im Allgäu / Österreich / Schweiz
- Hin-und Rückreiseroute von Urlaubern in südlichen und östlichen Urlaubsregionen zu allen Ferienzeiten!

Verkehr*si*nitiative Hagnauer B*ü*rger e.V.

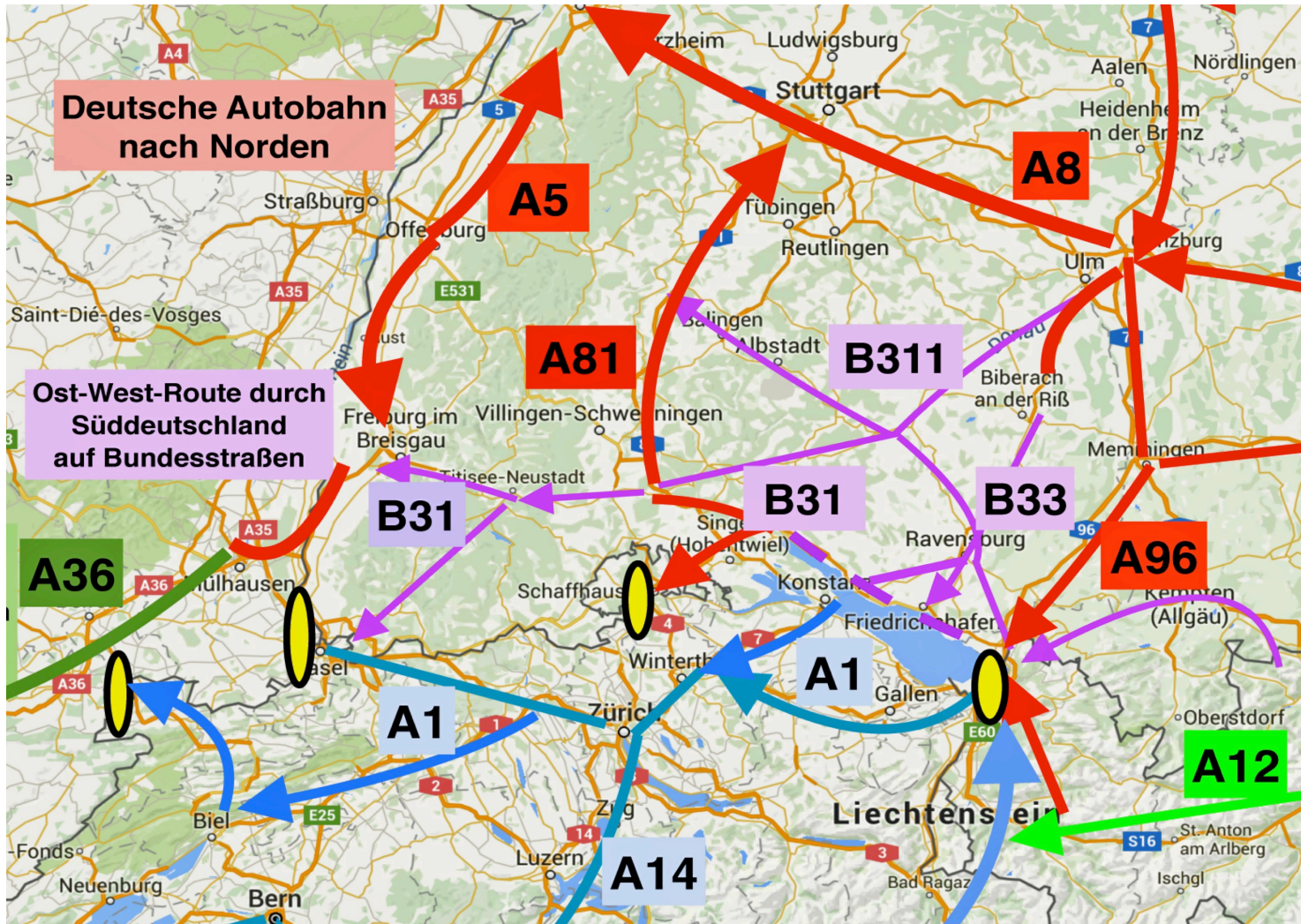
Aspekt: Bedeutsamkeit der Trasse und Qualität der Ausführung

- Die B31 als südliche Ost-West-Verbindung zwischen Österreich, Schweiz und Frankreich ist von regionaler, überregionaler und internationaler Bedeutung.
- Der geplante Bau der Autobahn A 98 wurde 1985 aufgegeben!
- Es gilt heute eine südliche Verkehrsverbindung als Ost-West-Achse herzustellen, die den Bedürfnissen der nördlichen Bodenseeregion und ihrer Anbindungen an die deutsche und internationale Verkehrsinfrastruktur gerecht wird!
- Die Trasse 7.5 ist die beste Möglichkeit, eine Verkehrsachse zu realisieren, die den Anforderungen heute und in Zukunft entspricht!
- Wir widersprechen eindeutig einer Reduktion des Projekts B31neu zwischen Meersburg und Immenstaad als Hagnauer Problem!

**Die Region und alle Verkehrsteilnehmer brauchen
eine zukunftssträchtige Lösung der Verkehrsprobleme!**

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Bedeutsamkeit der Trasse! Wo gäbe es überhaupt Alternativen?





VerkehrsInitiative Hagnauer Bürger e.V.

Projekt B31neu Thema: Tunnelbau und Hagnauer Tunnel

Stand 29.06.2016

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

2-röhriger Tunnel – Hagnau für Variante 0.1 bei 2-bahnigem/ 4-spurigem Ausbau

Mit einer Entscheidung für die Trasse 0.1 ist unabdingbar der Bau eines Tunnels durch Hagnau verbunden!

Bei einer 2-bahnigen Ausbauvariante mit 4 Spuren – entsprechend den Zufahrten von ÜB und FN- geht es um einen Tunnelbau mit 2 Röhren!

Was bedeutet der Tunnelbau der Trasse 0.1 für das Projekt B31neu?

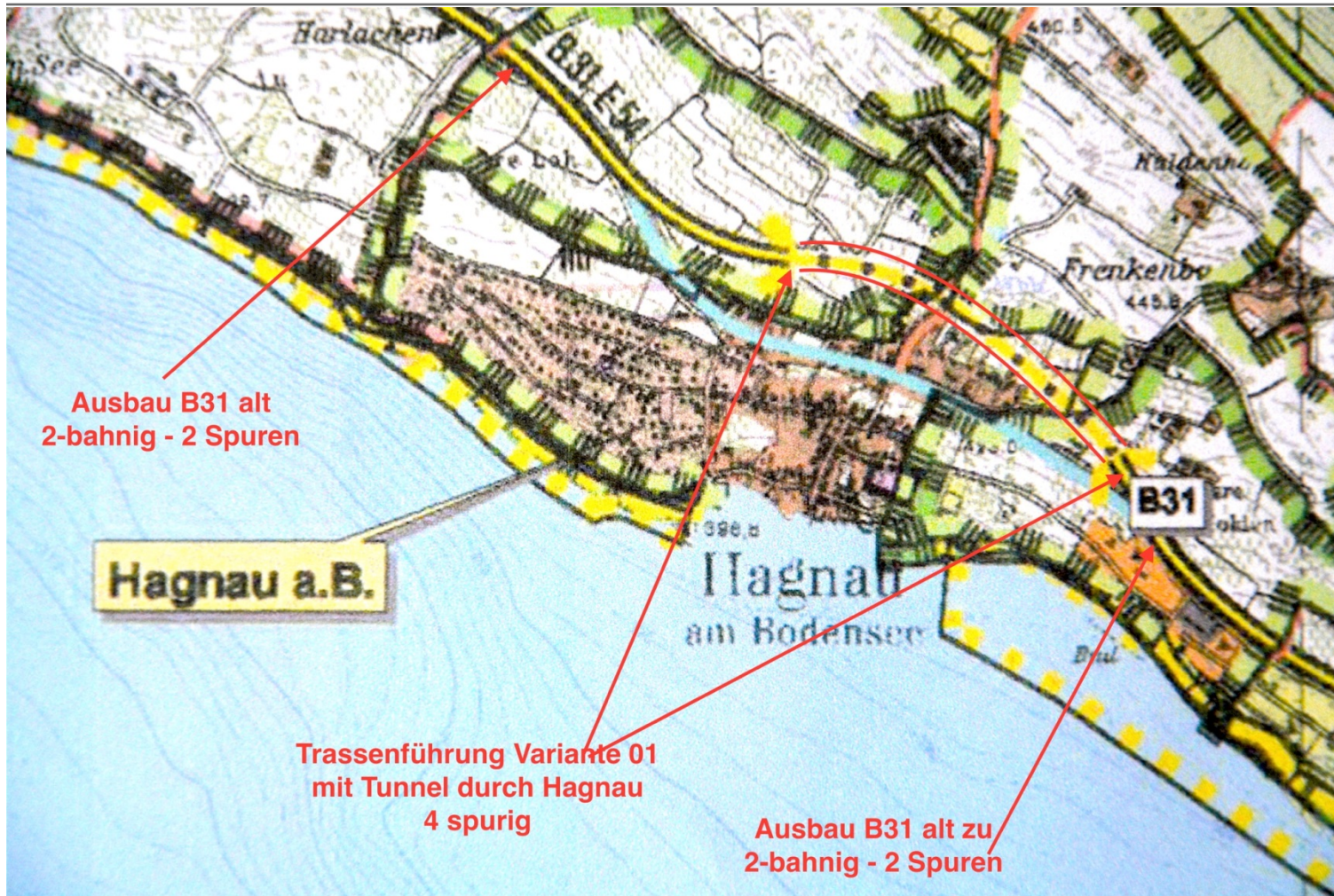
Welche Konsequenzen hat ein Tunnelbau für Hagnau?



Foto: Doppeltunnel B.Saible 2015

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Was ist geplant? Trassenführung und Lage des Tunnels durch Hagnau



Karte 2004
RP-Tübingen u.
vermutlich
aktuelle
Variante der
Untersuchung

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Trassenführung und Lage des Tunnels – Hagnau West

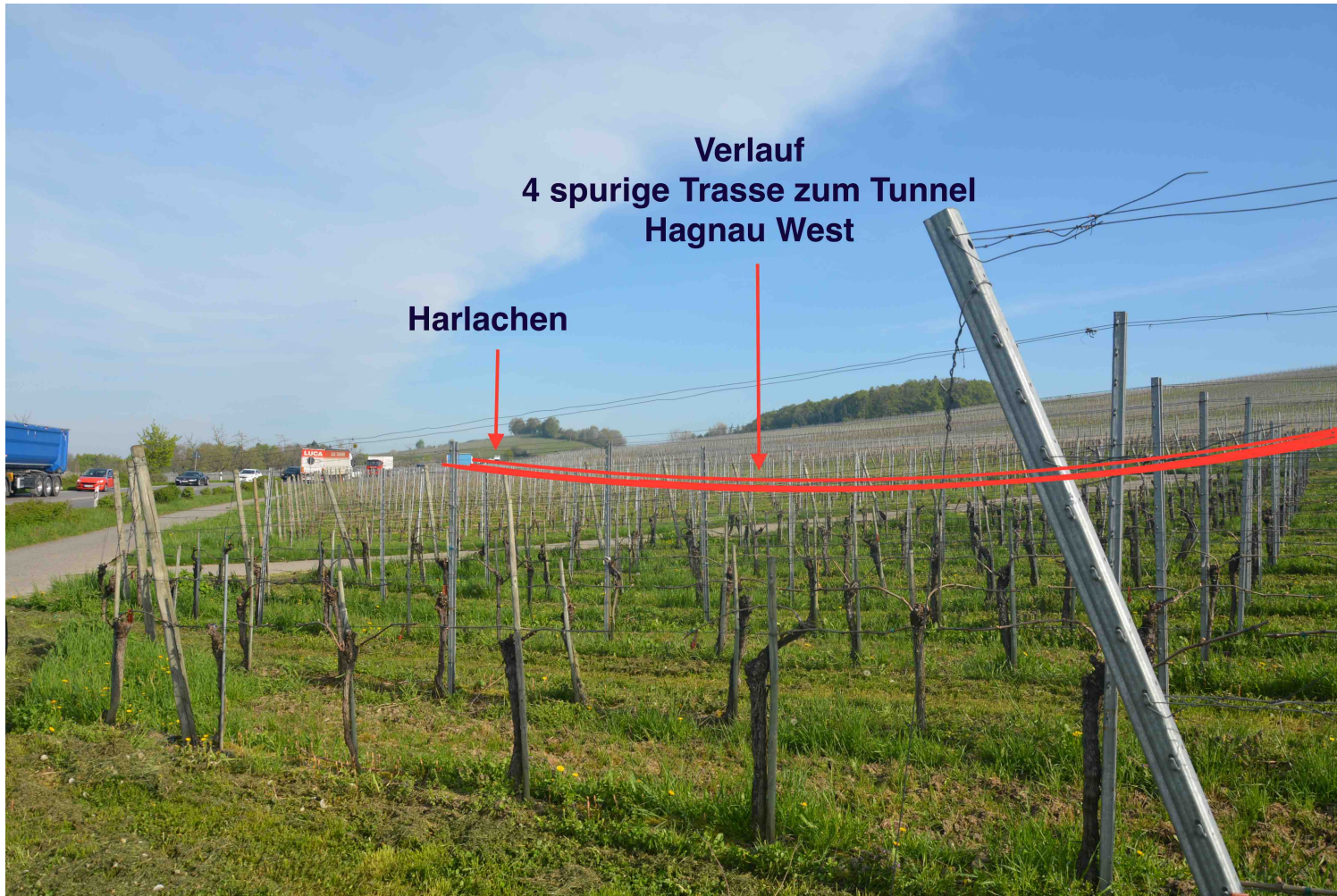
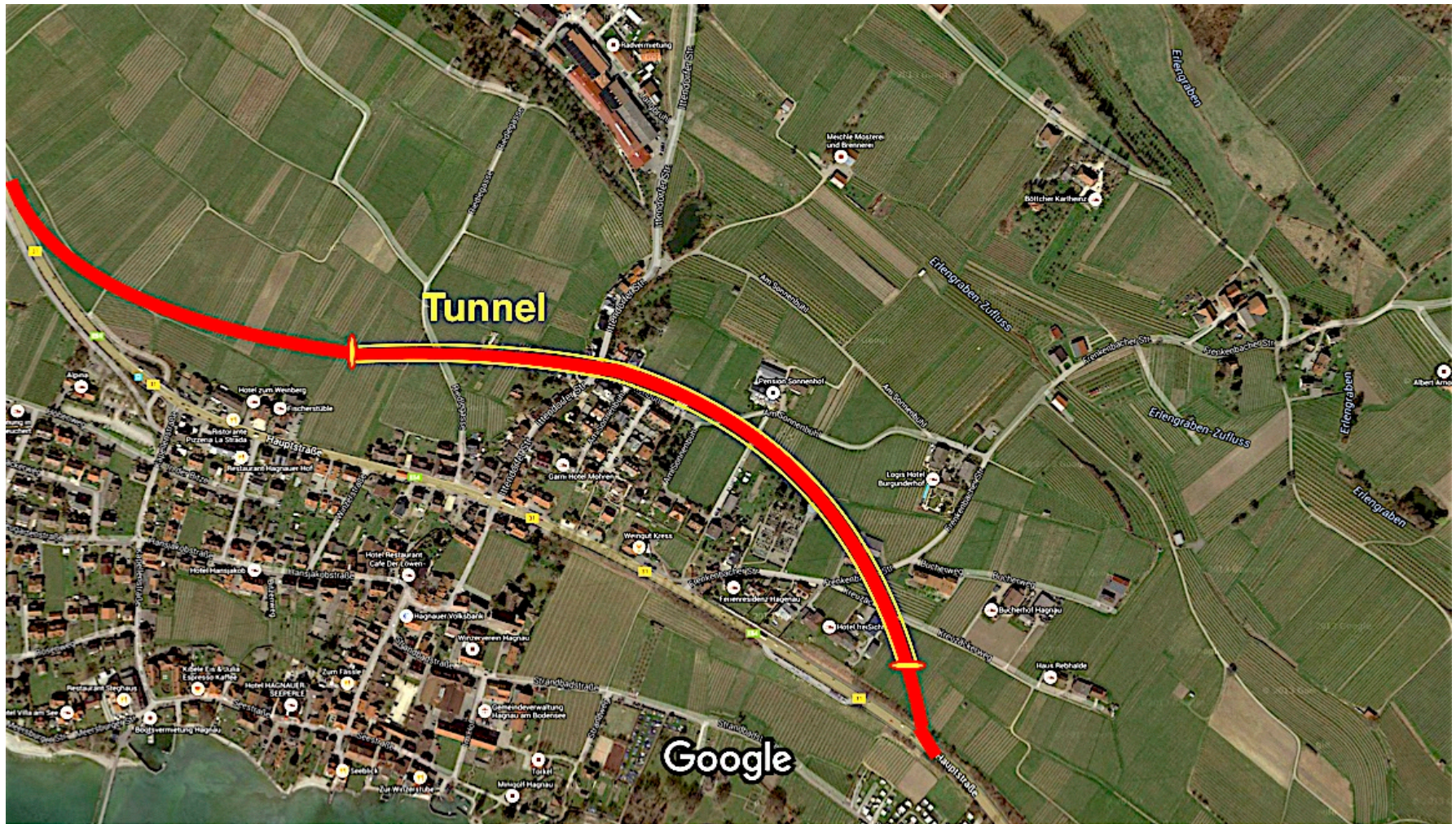


Foto und
Fotomontage:
B. Saible
04/2016

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Tunnel durch Hagnau: Trassenführung und Lage des Tunnels



Fotomontage B.Saible 04/2016 / Bild Google

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Tunnel – Hagnau: Trassengelände zum Tunnel am Ortseingang Hagnau West



Foto: B.Saible – 2016-05

Verkehr*i*nitiative Hagnauer B*ü*rger e.V.

Tunnel Hagnau-West: Fotomontage – 2-bahnig-4 spurig (ohne Abfahrten)



Fotos: B.Saible 04/2016 / Fotomontage: Chr. Saible

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

TUNNELPLANUNG UND TUNNELBAU

Vorarbeiten

- aufwändige Untersuchungen
 - Planung Tunnel + Zusatzanlagen
 - Ausschreibungen
- = zeitliche Verzögerung des Baubeginns

Tunnelbau

- lange Bauzeit
- Großbaustelle mit Lagerflächen von Material und Maschinen
- Baustellenlogistik (Abfuhr Abraum / Lieferung Material u.ä.) über B31 im Ausbau!
- Auswirkungen auf Weinbau und Touristik / Lärm und sonstige Belästigungen

Weitere Aspekte

- hohe Baukosten
- hohe Unterhaltungs- und Folgekosten
- hoher Verlust an Rebanbauflächen
- Wirkung auf Landschafts- und Hagnauer Ortsbild
- Schallschutzanlagen – Sicherheitseinrichtungen



Foto: Tunnelbaustelle /p233817.mittwaldserver.info

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.

Negative Konsequenzen für Hagnau im Überblick Trasse 0.1

- ⌚ bis zu 20 Jahre Planungs- u. Bauzeit in Hagnau und im direkten Umfeld
- ⌚ Verlust von Rebanbauflächen neben der gesamten Strecke von Meersburg - Stetten - Hagnau – Schloss Kirchberg – Immenstaad
- ⌚ Langzeit Großbaustelle (bis zu 20 Jahren) für Ausbau B31 zwischen Meersburg und Hagnau sowie Hagnau und Immenstaad bei fließendem Verkehr
- ⌚ Langzeit Großbaustelle für Tunnelbau in Hagnau an Ortsein- und Ortsausgang und vermutlich auch innerorts über der Tunnelstrecke
- ⌚ Lärmschutzwände entlang nahezu der gesamten Ausbaustrecke
- ⌚ Zu- und Abfahrten, Ausbau von zusätzlichen Nebenstraßen der B31 (für Verkehre mit fehlender Zulassung für die B31neu)
- ⌚ Massiver Eingriff in das seenahe Landschaftsbild und Panorama auf der gesamten Strecke Meersburg – Stetten – Hagnau – Schloss Kirchberg – Immenstaad
- ⌚ vermutlich drastische Auswirkungen auf Tourismus und Weinbau

- Verkehrsentslastung von Ortseingang bis Ortsausgang
- Lärmentlastung
- bessere Verkehrsführung innerörtlich (z.B. Kreuzungen und Einfahrten von Seitenstraßen in die Hauptstraße / „alte B31“)
- Gestaltungsmöglichkeiten der Hauptstraße

- ⌚ Zeitweise höhere Verkehrsbelastung in der Bauzeit der 7.5 (B31 / B33) durch Umleitung des Verkehrs Markdorf – Ravensburg durch Hagnau
- ⌚ Eventuell geringfügig weniger (Übernachtungs-)gäste wegen geringerem Durchgangsverkehr bei B31neu
- ⌚ Eventuell weniger Kundschaft in Hauptstraße-nahen Geschäften, Hotels und Restaurants durch reduzierten Durchgangsverkehr

- Massive Verkehrsentslastung
- Massive Lärmentlastung
- Bessere Verkehrsführung innerorts (Fußgängerüberweg / Kreuzungs-/ Einfahrtsverkehr von Seitenstraßen auf Hauptstraße)
- Steigerung der Attraktivität Hagnaus für Touristen und Gäste durch gelöste Verkehrsproblematik insgesamt
- Gesteigerte Erholungsqualität durch geringere Verkehrsbelastung (insbesondere an der Hauptstraße)
- Möglich eventuell Renaturierungsflächen (Rebanbauflächen?)
- Gestaltungsmöglichkeiten der Hauptstraße (B31alt)
-

Neubewertung im Bundesverkehrswegeplan 2030

B31neu zwischen Überlingen und Friedrichshafen mit „vordringlich“ bewertet!

Neue Chance für uns am Bodensee

Die Bodenseeregion kann zu einer angemessenen und zukunftssträchtigen Verkehrsinfrastruktur kommen und die nahezu 40-jährigen Verkehrsprobleme lösen!

Politik und Verwaltung sind bereit!

Planungsauftrag ist freigegeben! Die Planer im RP sind bereit!
Das Budget ist ausgewiesen!* Die Realisierung der Planung ist politisch gewollt!

**Jede Verzögerung der Planung gefährdet die Chance auf eine
Realisierung der B31neu!**

Wer (ver-)zögert riskiert ein Scheitern! Die Chance wäre wieder vertan!

* Das Budget für Maßnahmen im „Vordringlichen Bedarf“ ist bedeutend geringer als es für die Realisierung aller vordringlichen Projekte nötig wäre!

Priorisierungsergebnis Gruppe 3: Neubau von Bundesstraßen

Gruppe 3a: Projekte mit Planungsrecht								
RP	Straße	Projektbezeichnung	Bemerkungen	Einstufung BWVP 2003	Kosten in Mio. €	Kosten fortlaufend in Mrd. €	Szenario 1 120 Mio. €/a	Szenario 2 230 Mio. €/a
KA	B 293	OU Berghausen	B 293 vorrangig; B 10-Tunnel nicht bewertet, da Bewertungsgrundlage nach Realisierung der B 293 verändert	WB*	21,5	0,022		
S	B 10	Gingen/O - Gelsingen/M		VÖ	76,8	0,098		
S	B 14	OU Oppenweiler		VB	43,5	0,142		
FR	B 523	Villingen - Schwenningen, 2. BA	besondere wirtschaftliche Bedeutung	WB*	25,9	0,168		
S	B 10	Verlegung in Enzweihingen		VB	32,1	0,200		
FR	B 14	OU Spaichingen		WB*	26,2	0,226		
FR	B 33	A 5 – Elgersweiler	komplexe Netzwirkung Anschlussstelle; Bewertung nur überschlägig	VB	21,8	0,248		
KA	B 32	OU Horb (Neckartalquerung)		VÖ	50,8	0,299		
FR	B 33	OU Haslach	weitere Variante in Anmeldeiste	VB	45,1	0,344		
S	B 19	OU Galdorf (sö-Abschnitt)		VB	17,9	0,362		
TÜ	B 311	OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)		WB*	23,9	0,379		
TÜ	B 463	OU Lautlingen		VB	43,2	0,422		
S	B 290	OU Königshofen		VB	35,3	0,458		
TÜ	B 31	Meersburg/W- Immenstaad	4-streifig	VB	120,5	0,578		
TÜ	B 313	OU Grafenberg		VB	7,3	0,585		
TÜ	B 30	Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/ Eschach (Ostvariante)	4-streifig, weitere Variante (West) in Anmeldeiste	VB	144,5	0,730		
TÜ	B 27	Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394)	hoher Ausbauanteil, 4-streifig	VB	88,3	0,818		
KA	B 3	OU Rastatt-Süd/Kuppenheim		WB*	47,6	0,866		
KA	B 294	OU Loßburg	weitere Variante in Anmeldeiste	VB	45,6	0,911		
FR	B 31	Breisach (Bgr. D/F) – AS Freiburg/M (2. BA)		WB*	49,5	0,961		
KA	B 294	OU Bauschlott		VB	25,2	0,986		
TÜ	B 27	OU Schömberg		WB*	38,7	1,025		
KA	B 293	OU Jöhlingen		WB*	26,6	1,051		
FR	B 34	OU Oberlauchringen	Netzschluss	WB*	12,5	1,064		
FR	B 27	OU Jestetten		VB	26,4	1,090		
FR	B 27	OU Zollhaus		VB	9,8	1,100		

Appell an alle!

**Unideologisch sachlich, realistisch,
konstruktiv,
Gemeinwohl orientiert
und
verantwortungsbewusst schnell
zu einer sinnvollen Lösung kommen,
die von allen Betroffenen forciert wird!**