
B31neu – Planung Dialogforum

Die Position zur Trassenführung & ihre Begründung

VerkehrsInitiative Hagnauer Bürger e.V.
VIHaB e.V. Hagnau

Juni 2017

VerkehrsInitiative Hagnauer Bürger e.V.
Geschäftsstelle
Ittendorfer Straße 2
88709 Hagnau

Tel. +49 7532 414962
eMail: info@verkehrsinitiative-hagnau.de
eMail: b.saible@t-online.de

www.verkehrsinitiative-hagnau.de

I.a. Unsere Position zur Trassenwahl

Als **Verkehr**sInitiative **Hagnauer** **Bürger** e.V. plädieren wir für die bereits linienfestgestellte Vorzugsvariante „Trasse 7.5“.

Bezüglich der Linienführung, der Auf - und Abfahrten bzw. der Knotenpunkte gibt es von unserer Seite von der ursprünglichen Planung abweichende Vorschläge (s. Plan, Beschreibungen und Begründungen), die mit einem Teil der Bürger in Stetten sowie mit der Verkehrsinitiative BIB 31neu pro 7.5 aus Immenstaad abgestimmt sind.

I.b) Begründung & Argumentation pro Trasse 7.5

1. Landschaftsgestaltung , Landschaftsbild und Naturschutz

Wir plädieren für die Trasse 7.5, weil ...

- sie aufgrund des Landschaftsprofils und der räumlichen Situation mehr landschaftsgestalterische Möglichkeiten bietet, eine vierspurig ausgebaute B31neu zu bauen, alle Lärmschutzmaßnahmen und zusätzlich notwendigen Baumaßnahmen in die Landschaft zu integrieren bzw. optisch wie akustisch verträglich zu gestalten.
- die alternativen Ausbauvarianten 0.1 und 9.3. in einer kulturell und touristisch einmaligen Landschaft quer durch das zentrale Bodenseeweingebiet verlaufen und in der Panoramalage mit See- und Alpensicht und in Ufernähe die Landschaft zerschneiden würde.
- eine Landschaftsbild verträgliche Integration einer vierspurigen Straße mit einem zwei-röhrigen Tunnel durch Hagnau - wie zur Lösung der Verkehrsprobleme nötig - in der Ausbauvariante 0.1 kaum möglich wäre und u.E. eine unverzeihliche und nicht zu verantwortende Bausünde in seenahen Bodenseekurlandschaft darstellen würde.
- sie relativ frei von Flächen wäre, die bereits als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen sind.
- im Gegensatz dazu die Ausbauvariante 0.1 über nahezu die gesamte Länge von Meersburg bis Fischbach quer durch diese geschützten Gebiete führen würde.
- sie auf einer Route verläuft, die in einiger Entfernung vom Bodenseeufer liegt, der als Gewässer und Trinkwasserspeicher eine hohe Bedeutung für das gesamte Ökosystem und für die Trinkwasserversorgung weit über die Region hinaus hat und durch das hohe Aufkommen des Schwerlastverkehrs mit Gefahrguttransporten ein hohes Risiko darstellt.
- sie eine weitere Zerschneidung der Gemeinde Immenstaad verhindern und die Entwicklung des Ortes besser ermöglichen würde.

2. Ausmaß und Qualität der Betroffenheit von Anwohnern

Wir plädieren für die Variante 7.5 weil ...

- sie eine bedeutend geringere Zahl von direkt an der Trasse 7.5 wohnenden Menschen betrifft und im Vergleich zu anderen Trassen nur einzelne Wohngebäude in direkter Nähe tangiert.
- die Ausbauvariante 0.1. dagegen eine hohe Anzahl von Bewohnern in Stetten, Hagnau und Immenstaad betrifft, die großenteils in direkter Nähe und mit z.T. geringen Abständen von 5 - 20 Meter zur Wohnbebauung verlaufen würde.

-
- eine Variante 9.3 und 0.1 in unmittelbarer Nähe der Wohnbebauung südlich und südöstlich um Stetten verlaufen und eine hohe Lärm- und Schadstoffbelastung für Stettener Bewohner darstellen würde.
 - sie angesichts des entfernteren Verlaufs von der Wohnbebauung einen sehr viel geringeren Umfang von Lärmschutzmaßnahmen notwendig machen würde.
 - sie dort, wo eventuell notwendige Maßnahmen für den Schallschutz realisiert werden müssten, diese durch die Form der Landschaft und die größeren Abstände zu einer womöglich betroffenen Wohnbebauung besser zu gestalten und optisch verträglicher in die Landschaft zu integrieren wären.

3. Kulturdenkmäler

Wir plädieren für die Trasse 7.5 weil ...

- sie durch ein Gebiet ohne relevante Baudenkmäler und kulturelle Besonderheiten führt.
- die Ausbauvariante 0.1 direkt und in unmittelbarer Nähe das Ensemble von Schloss Kirchberg sowie das Palottinerkloster Schloss Hersberg auf der Gemarkung von Immenstaad tangiert.
- eine Veränderung der Bebauung und ggf. notwendige Schallschutzmaßnahmen durch den Denkmal-/Ensembleschutz durch die Denkmalbehörde nicht genehmigt und werden könnten (s. Aussage der Denkmalbehörde).

4. Zentrales Bodensee-Weinanbaugebiet

Wir plädieren für die Trasse 7.5., weil sie ...

- durch ein Gebiet führt, das vorwiegend vom Obstbau genutzt wird und für diesen - im Vergleich zum Weinanbau am Bodensee - mehr Möglichkeiten der Flächenkompensation bietet; die Anbaumöglichkeiten für Wein dagegen sind angesichts der klimatischen Verhältnisse und Anforderungen an die Bodenqualität auf die Seenähe begrenzt.
- im Vergleich zur Ausbauvariante 0.1 einen bedeutend geringeren Verbrauch von Weinanbaufläche für den Straßenbau erforderlich macht.
- ohne einen massiven Verlust an Weinbaufläche und die Zerschneidung des zentralen Weinbaugebiets am Bodensee auskommt.
- weniger existenzgefährdend für den begrenzt möglichen Weinanbau und damit für die ca. 60 Hagnauer, Immenstaader und Kippenhausener Winzer der Winzergenossenschaft Hagnau ist.

5. Die Bündelungswirkung von B31 / B33 / B30

Wir plädieren für die Trasse 7.5 weil sie ...

- für den Verkehr in der Region sowie den vorhandenen nationalen und internationalen Transitverkehr in einer adäquaten Ausbauqualität die Möglichkeit einer Verkehrsbündelung von B31 (Meersburg - FN), B33 (Meersburg-RV und B30 (Meersburg - FN - RV - Lindau/ Autobahn) bietet.
 - durch die Verkehrskonzentration das umgebende nachgeordnete Straßennetz und damit die Ortsdurchfahrten vieler Gemeinden (von Ittendorf - Markdorf - RV / Hagnau - Fischbach - Kluffern - s. hier: Entscheidung Mediation Kluffern = Verzicht auf Ortsumfahrung!!!) spürbar entlasten würde.
-

6. Bauliche Aspekte und Landverbrauch

Wir plädieren für die Trasse 7.5, weil sie ...

- kürzer ist als die Ausbauvariante 0.1 (gemäß Planungsunterlagen 2004)
- mit weniger Knotenpunkten auskommt (s. hier auch unsere Planungsvorschläge zur 7.5)
- nur in geringem Umfang - wenn überhaupt - den zusätzlichen Bau neuer Parallelstraßen zur B31neu als Gemeindeverbindungsstraßen erforderlich macht und damit unnötigen Landverbrauch erspart.
- nach gegenwärtiger Planung keine aufwendige und momentan noch völlig unkalkulierbare (Hagnauer) Tunnellösung braucht.
- die bereits linienbestimmte Vorzugsvariante der zurückliegenden Planungsphase darstellt, die vermutlich auch nicht ganz sinnlos und unbegründet als solche bestimmt wurde.

7. Baustelle und Bauzeit mit den Konsequenzen für die Region

Wir plädieren für die Trasse 7.5, weil sie ...

- als Neubaustrecke mit einer relativ begrenzten Beeinträchtigung des Verkehrs auf der B31(alte) und der B33 gebaut werden kann.
- für den Bau und die Bauzeit wichtige Vorteile hat:
 - a) kürzere Bauzeit
 - b) geringere negative Auswirkungen auf die Wirtschaft und nationale und internationale Logistik auf der bestehenden Ost-West-Verkehrsachse
 - c) über weite Strecken eine geringere oder keine direkte optische und akustische Wahrnehmung einer Großbaustelle in direkter Nähe zur Wohnbebauung in Stetten, Hagnau und Immenstaad mit vermutlich existenzvernichtenden Auswirkungen auf den Tourismus nach sich ziehen würde
 - d) vermeidet aggressionsbildende Behinderungen des Verkehrs mit Staus und Ausweichverkehren sowie verheerenden Konsequenzen für die Wirtschaft und Industrie der gesamten Region
 - e) bessere Möglichkeiten des Arbeitens auf den Baustellen in der Landschaft durch viele Freiflächen
 - f) bessere Gestaltung der verkehrlichen Mehrbelastung durch die Baustellenlogistik insbesondere im Vergleich mit einer Trasse mit Tunnelbohrung unter Hagnau (Abraum und Materiallieferung)
 - g) im Vergleich zur Ausbauvariante 0.1 und der Variante 9.3 weniger betroffene Bewohner in Meersburg, Stetten und Ittendorf durch die Entfernung der Baustelle von der direkten Wohnbebauung
 - h) eine nur geringe Beeinträchtigung der B31 in der mehrjährigen Bauzeit der B31neu, weil der Verkehr auf der B31 und B33 fließen kann und damit baubedingte Umleitungen für die Gemeinden mit Ausweichstrecken im Hinblick auf (zusätzliche) Verkehrsbelastung in den Ortsdurchfahrten vermieden werden können. (Betrifft nach bisherigen Erfahrungen: Meersburg, Stetten, Ittendorf, Markdorf, Bermatingen, Salem, Kluffern).

II.a) Die Ausbauqualität der B31neu

Unser Plädoyer für die Trassenvariante 7.5 ist auch dadurch begründet, dass wir uns für eine leistungsfähige Ausbauqualität der B31neu einsetzen, die für uns - zum gegenwärtigen Zeitpunkt aufgrund unserer Auseinandersetzung mit der Thematik - nur in einer zweibahnigen und vierspurigen Ausbauqualität gewährleistet ist. Diese Ausbauqualität wiederum sehen wir in der Variante 0.1 mit Hagnauer Tunnel wie auch auf der Trasse 9.3 für nicht verantwortbar (s.o.g. Gründe).

1. Die Verkehrszahlen und das Verkehrsaufkommen heute und die Zukunftsprognosen der Verkehrsentwicklung

Wir plädieren für die Ausbauqualität der 7.5 als zweibahnig und vierspurig ausgelegte Ost-West- Verkehrsachse zwischen der Autobahn A96 (Lindau / Bregenz Österreich - München) und der A81 (Stockach - Schaffhausen/ Schweiz bzw. Stuttgart), weil ...

- das an der Dauerzählstelle Harlachen gemessene Verkehrsaufkommen bereits seit vielen Jahren für einen zweibahnigen und vierspurigen Ausbau der B31 spricht (s. Harlachen-Ergebnisse auf Website und Expertise der TU Dresden (die von ModusConsult auch im Gutachten zur B30 FN-RV angewandt wurde!)
- die Verkehrsprognosen bis 2025 ein weiteres Wachstum des Verkehrsaufkommens, insbesondere des Schwerlastverkehrs, vorhersagen (s. Bundesverkehrsministerium)
- zusätzlich zum - von der Zählstelle Harlachen an der B31- gemessenen Verkehrsaufkommen, die Zahlen der Verkehrsteilnehmer der B31 zugerechnet werden müssen, die bei den nahezu täglichen Staus auf der Strecke Überlingen – Friedrichshafen Ausweichstrecken nutzen. Die Zählungen allein der Hagnauer Ausweichstrecken bei Stau ergeben im durchschnitt täglich etwa 1.000 – 1.400 Ausweichler über den Gemeinde-Verbindungsweg Meersburg - Hagnau / B33 und Ittendorfer Straße – Kippenhausen – Frenkenbach – Schloss Kirchberg – Campingplatz Hagnau.
- die Gründe für das steigende Verkehrsaufkommen in der jüngeren Vergangenheit wie auch in absehbarer Zukunft nicht maßgeblich zu beeinflussen und die zugrunde gelegten Prognosen fundiert sind (Globalisierungsfolgen, Lager- und Logistikstrategien der Industrie, Zulieferungsabhängigkeit von Firmen angesichts immer geringerer eigener Fertigungstiefe, hohe Arbeits-/ Leistungsteiligkeit in der Produktion und im Dienstleistungssektor, internationaler Internethandel/ Onlinebestellungen und Expansion der Logistikbranche, Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, Pendler und Arbeitsmobilität, u.a.m.).
- eine spürbare Entlastung der Straßen durch die hohen Kosten, Rentabilitätsfragen und die Ausbauschwierigkeiten des ÖNVP (v.a. auf der Schiene) im Bodenseeraum nicht einmal mittelfristig geschehen realisiert werden kann.
- die Ausweitung der Gewerbeflächen und die Ausweisung neuer Wohngebiete in den Kommunen am Bodensee entlang der B31 und im direkten Hinterland in den letzten Jahrzehnten und bis heute exorbitant vorangetrieben worden sind und damit ein hohes Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum verbunden ist, das auch eine entsprechende Qualität der Verkehrsinfrastruktur braucht.
- die prosperierende Wirtschaft, die Standortqualität und Attraktivität des Lebensraumes in der Region nicht durch eine insuffiziente Verkehrsinfrastruktur gefährdet werden darf.

-
- die Straße ihrer Bündelungsfunktion nur gerecht werden kann, wenn sie in der gleichen Ausbauqualität erfolgt wie die B30 zwischen FN und RV sowie in FN und bis zum Anschlusspunkt Fischbach und damit eine Verengung - wie auch immer - vermieden wird.
 - die Stau- und Verkehrsabflussproblematik durch Besonderheiten der Region verursacht werden, wie
 - hohe saisonal bedingte Verkehre durch den Bodenseetourismus,
 - hohe saisonal bedingte Verkehre durch Transitverkehre in internationale Ferienregionen in Ost- und Südeuropa,
 - hohe saisonal bedingte Verkehre durch den Winter-/ Skitourismus in die Skigebiete des Allgäus und der Alpen,
 - sehr häufige Verkehrsspitzenbelastungen von März bis November bedingt durch internationale Messen in Friedrichshafen mit 30 Terminen und zusätzlichen Veranstaltungen pro Jahr (d.h. 30 von 53 Wochenenden zzgl. Feiertage/ pro Jahr)!

2. Ausbauqualität im Bundesverkehrswegeplan 2030

Wir plädieren für die Ausbauqualität der 7.5 als 2-bahnig und vierspurig ausgelegte Ost-West- Verkehrsachse zwischen der Autobahn A96 (Lindau / Bregenz Österreich - München) und der A81 (Stockach - Schaffhausen/ Schweiz bzw. Stuttgart), weil...

- eine zweibahnige und vierspurige Ausbauqualität im Interesse des Bundes ist, der die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur im Bodenseeraum erkannt hat und eine leistungsfähige Straße anstrebt.
- sie seit Jahren eine europäisch bedeutsame Verkehrsachse ist und als E54 (Europastraße) ausgewiesen wird.
- sie im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf und bereits als zweibahnige bzw. vierspurige Straße vorgesehen und budgetiert ist und wir das als begründet und sinnvoll halten.

3. Der internationale Schwerlastverkehr

Wir plädieren für die Ausbauqualität der 7.5 als 2-bahnig und vierspurig ausgelegte Ost-West- Verkehrsachse zwischen der Autobahn A96 (Lindau / Bregenz Österreich - München) und der A81 (Stockach - Schaffhausen/ Schweiz bzw. Stuttgart), weil ...

- sie im Drei-/Vier-Ländereck (Deutschland/ Schweiz/ Liechtenstein/ Österreich im Osten und Schweiz/ Deutschland/ Frankreich im Westen) eine internationale Ost-West -Verkehrsachse darstellt und zusätzlich zum Pkw-Transitaufkommen ein hohes Verkehrsaufkommen des Schwerlasttransitverkehrs aufweist (unsere Tageszählungen 24 Std. 2016/2017 über 5000 Kfz -Schwerlastverkehr über 3,5 t).
- sich im Osten wie im Westen jeweils ca. 30-40 der größten internationalen Logistikunternehmen in Europa mit Zentrallagern und Warenumsschlagflächen angesiedelt haben mit ...
 - ca. jeweils 400 – 800 Transportfahrzeugen (v.a. Lkws bis 40t)
 - ca. je 8.000 – 23.000 Container-Einheiten
 - Niederlassungen für Sizilien – Kroatien – Slowenien – Albanien - Griechenland – Türkei – Portugal – Spanien – Frankreich - Italien und in nordeuropäischen Ländern.
 - Anbindungen an europäische Güterzugverbindungen nach Süden - Osten und Norden

-
- Anbindungen an Containerhäfen in Genau, Rotterdam und Hamburg
 - jährliche Zuwachsraten im internationalen Schwerlastaufkommen mit jährlichen Zuwachsraten von ca. 3 – 5 % auf der B31 zu erwarten sind
 - es für die Logistikbranche kaum attraktive Alternativen im Süden Deutschlands gibt und es bei ungenügender Kapazität der neuen Straße wieder zu schnell zu Staus und Ausweichverkehren kommen würde.
 - durch die extrem hohe schweizer Verkehrsmaut und die zahlreichen verkehrsbeschränkenden Bedingungen der dortigen Verkehrspolitik auch vom Autobahnnetz in der Schweiz keine Entlastung vom (Schwerlast-) Verkehr zu erwarten ist. (aufwendige und teure Zollabfertigung, Tonnagebegrenzungen, Nacht- und Sonntagsfahrverbote, teurer Diesel).

4. Die Bündelungsfunktion von B31, B33 und B30

Wir plädieren für die Ausbauqualität der 7.5 als zweibahnig und vierspurig ausgelegte Ost-West- Verkehrsachse zwischen der Autobahn A96 (Lindau / Bregenz Österreich - München) und der A81 (Stockach - Schaffhausen/ Schweiz bzw. Stuttgart), weil sie als solche ...

- einen schnell abfließenden Verkehr bei für Verkehrsteilnehmer attraktivem störungsfreiem Verkehrsfluss gewährleistet,
- Unfallgefahren und damit Straßensperrungen und Umleitungen reduziert
- eine Entlastung der Ortsstraßen vom Transitverkehr ermöglicht
- Ausweichverkehre nicht mehr notwendig macht
- die Reduktion der Umweltbelastung durch Vermeidung von exorbitant anwachsenden Schadstoffemissionen bei Stau, Stop-and-go-Verkehren und Tempo 30-Zonen (s. Studie VIHaB e.V –Hagnau) ermöglicht
- eine Entlastung der vieler Ortsdurchfahrten an der B31, der B33 und der B30 erwarten lässt
- den Bau von immer neuen Ortsumgehungen auf B33 von Ittendorf bis Ravensburg unnötig macht
- Landversiegelung und Landverbrauch für Nebenstraßen und Ortsumfahrungen reduziert (s. Kluffern)
- den ÖVNP (v.a. Busverkehr) auf den entlasteten Gemeindeverbindungsstraßen pünktlicher, zuverlässiger, schneller und damit attraktiver für potenzielle Kunden macht.

Veränderungswünsche und Überlegungen zur Gestaltung der Trassenführung 7.5 und der umgebenden Verkehrsinfrastruktur

P1 Knotenpunkt entfällt

Der vorgesehene Knotenpunkt könnte mit der Fähre-Zufahrt über die Daisendorfer Straße in Meersburg gestrichen werden

P2 und S1 - B31 alt und B33 bilden Fähre-Zu-und Abfahrt

An der Stelle, an der die B31 neu auf der Trasse 7.5 Richtung FN nach links von der jetzigen B31 abweicht, schlagen wir eine einspurige Abfahrt (P2) mit Nutzung der B31 alt bzw. als Fähre-Zufahrt über (P4) (nach Meersburg) auf der bisherigen Straße B33 als Fortsetzung von (S1) vor. Ebenso könnte auch über die alte B31 (S1) eine 1spurige Auffahrt auf der B31neu Richtung Überlingen erfolgen.

P3 nördlich Roggele/ Stetten entfällt

Der geplante Knoten nördlich des Stettener Wohngebiets Roggele und in Nähe zum Industriegebiet Meersburg könnte entfallen. Ebenso die vorgesehene Abfahrtstrecke (S2) zum Knotenpunkt P4

P5 und S3 - Ortsdurchfahrt Stetten

Die Gemeinde Stetten hat Interesse, die Ortsdurchfahrt Stetten (B33) durch Knotenpunkt P5 als Fähre-Zu-und Abfahrt sowie als Zu-und Abfahrt zur B31neu auf der Trasse 7.5 zu erhalten (S3).

Ein begrenzter Verkehr ohne den Transitverkehr auf der B31neu / Trasse 7.5 wäre für die Gemeinde verkraftbar und akzeptabel. Dadurch könnten die Geschäfte sowie das Gewerbegebiet verkehrlich an die Bundesstraße angebunden bleiben.

P6 und S3 mit B31neu/ Trasse 7.5 - Knotenpunkt Hagnau / B31/B33

An der Stelle, an der sich die B31neu auf der Trasse 7.5 mit der B33 überkreuzt, schlagen wir die Planung eines Knotenpunktes vor, der die Zufahrt zur B31 und die Abfahrt von der B31neu neu über die Ortsdurchfahrt B33 durch Stetten, sowie die Abfahrt von der B31neu zur B33 sowie die Auffahrt von der B33 aus Richtung Ittendorf auf die B31neu gewährleistet. Auf einem ohnehin einzurichtenden Gemeindeverbindungsweg von Stetten nach Ittendorf bzw. auf die bisherige B33 parallel zur B31neu auf der Trasse 7.5 sollte dabei auch das Industriegebiet Hagnau angebunden werden. Der Knotenpunkt P7 kann dabei entfallen.

Eine direkte Ab-und Zufahrt von und auf die B31neu Trasse 7.5 für Hagnau ist nicht sinnvoll, da die Ittendorfer Straße in Hagnau für den anfallenden Verkehr zu eng ist. Hagnau müsste die Auffahrt Stetten (Richtung Markdorf bzw. Überlingen) sowie den Fischbacher Knotenpunkt (Richtung FN / RV / Lindau) nutzen.

P6 und S5 Fischbach – Knotenpunkt mit Ab- und Zufahrt Immenstaad

Die Trasse 7.5 mündet bei Fischbach-West am Knotenpunkt P8 in die bereits vorhandene B31 Umfahrung – Friedrichshafen als 4-spurig ausgebaute B31neu.

Immenstaad hat das Interesse, die bis dato vorgesehene Linienführung der B31neu ab Fischbach (S5) im Bereich der Nähe zur Feriensiedlung etwas nach Norden zu verlegen, um einen gewissen Abstand zur Wohnbebauung zu erreichen bzw. sich in der Ausweitung des dortigen Baugebiets nicht zu behindern.

Begründungen:

Meersburg

Das von Meersburgern geäußerte Problem, die Daisendorfer Straße als Fähre-Zu- und Abfahrt nützen zu müssen, entfällt.

Eine Auf- und Abfahrt zur B31 in Richtung Überlingen/ bzw. aus Richtung Überlingen ist gewährleistet! (S1)

Die Auf- und Abfahrt – zur Fähre verlief einerseits wie bisher über B33 durch Meersburg. Die Auffahrt und Abfahrt der B31neu Trasse 7.5 für Fähre- und Meersburger Verkehr Richtung (Nord-)Osten könnte andererseits - wie bisher über die B33 (S3) durch Stetten über Stettener Knoten P6 Richtung FN bzw. Richtung Markdorf – RV über Gemeindeverbindungsweg/ Parallelstraße B33 zur B31neu Stetten – Ittendorf bzw. die bestehende B33.

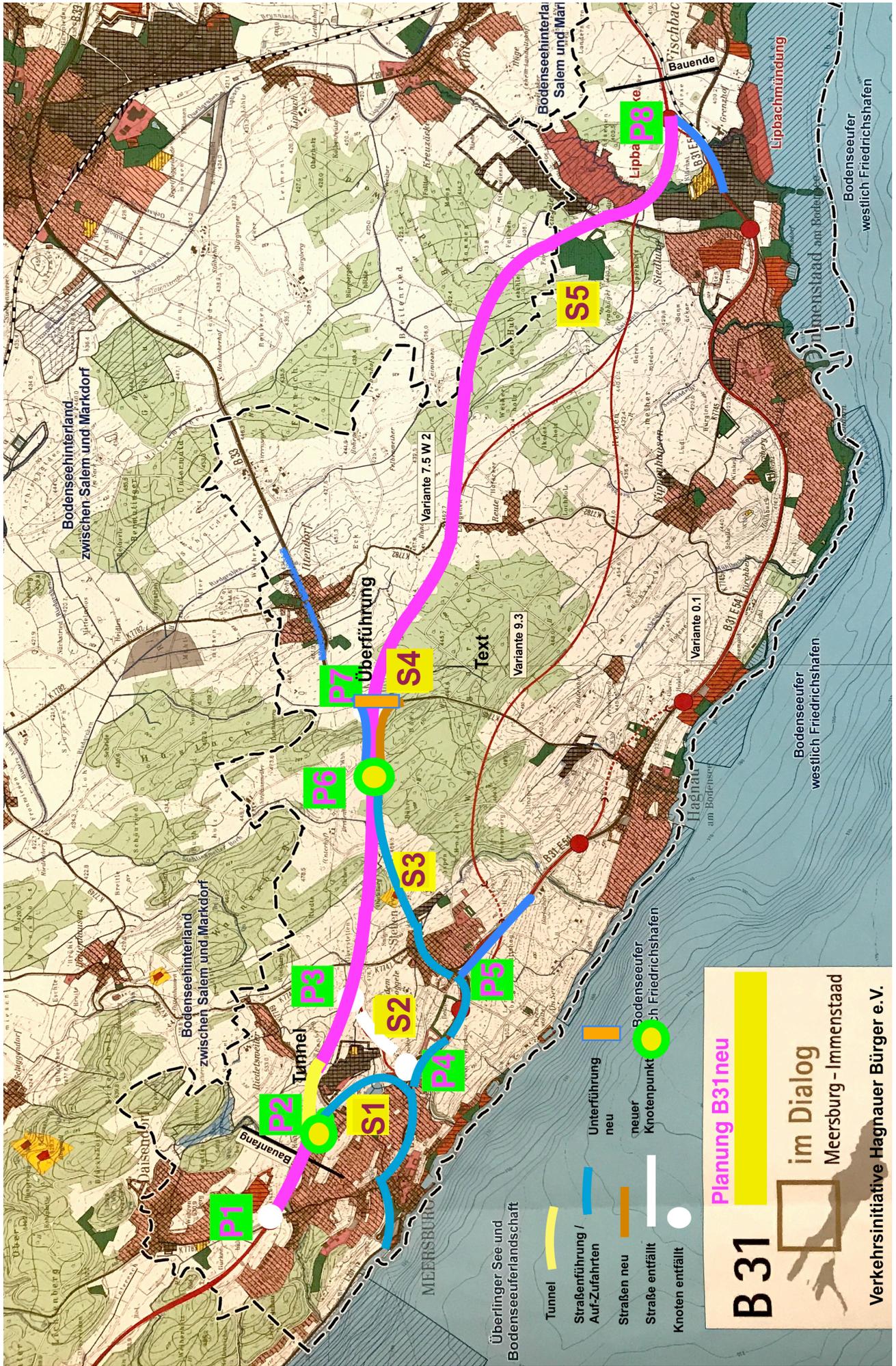
Auf Wunsch Stettens, wird das Dorf nicht vom Bundesstraßennetz abgehängt. Stetten toleriert aus diversen Gründen den begrenzten Verkehr (Anbindung/ Gewerbe / Gewerbegebiet) auf der Ortsdurchfahrt (S3) = B33. (Bgm Daniel Heß/ Gemeinderat) Die Bewohner der Siedlung Roggele/ Stetten sind dadurch nicht mehr vom ursprünglich geplanten großem Knotenpunkt nördlich des Wohngebiets Roggele und seinen Auswirkungen konfrontiert; Die Trasse 7.5 könnte deshalb beim Bau entsprechender Lärmschutzmaßnahmen auch von der IGV-Stetten akzeptiert werden.

Hagnau nutzt die Auf- und Abfahrten auf der Trasse 7.5 der B31neu von Stetten (P 6 und P8) und Immenstaad und verzichtet damit auf einen im Norden von Hagnau ausgewiesenen Knotenpunkt (P7).

Die Abfahrt zum Industriegebiet im Norden Hagnaus wird durch den Gemeindeverbindungsweg /B33 - Stetten – Ittendorf - Ittendorfer Straße durch Hagnauer Wald bis Gewerbegebiet Hagnau gewährleistet. (S4)

Immenstaad strebt eine Verschiebung der Linienführung im nördlichen Bereich der Feriensiedlung / Ortsteil Immenstaad Nord an (S5).

s. dazu die folgende Planungskarte



B 31 **Planung B31neu**

im Dialog
Meersburg - Immenstaad

Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.