

BIB31 neu

Verkehrsrinitiative Immenstaad



Verkehrsrinitiative Hagnau

HAGNAUER
Wein vom Bodensee

Winzerverein Hagnau

teamB31
Stetten

Verkehrsrinitiative aus Stetten



Herzlich
Willkommen



Info-Veranstaltung zur B31NEU

DIE POSITIONEN DES

Strittige Fragen,
Positionen & Argumente
im Planungsprozess B31neu



B31neu im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030

Grundlage der Planungen zur B31neu 2016

- Inkraftsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) durch Abstimmung im Bundestag 2016
- Die B31neu zwischen Meersburg und Fischbach ist im „Vordringlichen Bedarf“ des neuen BVWP 2030
- Basis der Wiederaufnahme der Planungen zur B31neu ist das Ergebnis der Planungen bis 2004 mit 3 Trassenvarianten. Die 7.5W2 erhielt die Bewertung „Vorzugsvariante“ und soll neu plausibilisiert werden.



Bundesverkehrsminister Dobrindt mit dem Neuen Bundesverkehrswegeplan 2030

B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS

Protest und Differenzen zur B31neu auf Vorzugsvariante 7.5

Verkehrsminister Hermann/ VM Baden-Württemberg stellt im Okt. 2015 die B31neu - Planungen vor. Die Plausibilisierung der Vorzugsvariante 7.5W2 stößt auf den Protest der Verkehrsinitiative Ittendorf (IVI) und bei der Stadt Meersburg. Danach Gründung des Meersburger Initiativkreises gegen die Variante 7.5 und pro Ausbau 0.1 (MIK).



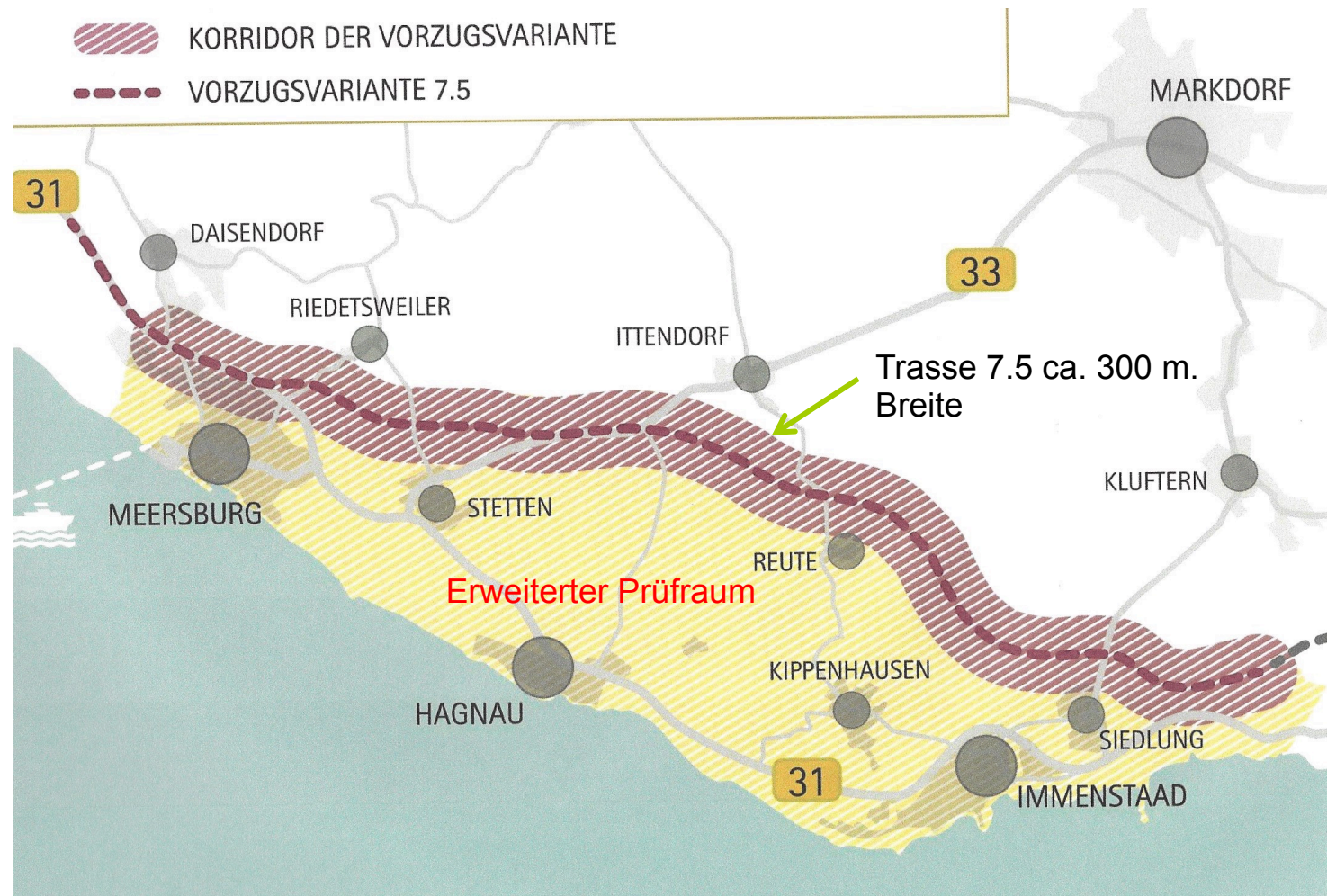
Verkehrsminister Hermann, Baden-Württemberg
2015 in Hagnau zur B31neu Planung

Verkehrsministerium reagiert mit

- a) dem Ausweis eines erweiterten Prüfraums für die Verkehrs-, Umwelt- und Naturschutz-Untersuchungen zur Entwicklung möglicher Alternativen zur Trasse 7.5
- b) der Garantie eines ergebnisoffenen Untersuchungsprozesses für die spätere Trassenauswahl

Einrichtung einer Beteiligungsstruktur für Bürger und Interessengruppen am Planungsprozess der B31neu durch Dialogforum

Der Prüfraum für ergebnisoffene Verkehrs-, Umwelt- und Naturschutz- Untersuchungen zur B31neu

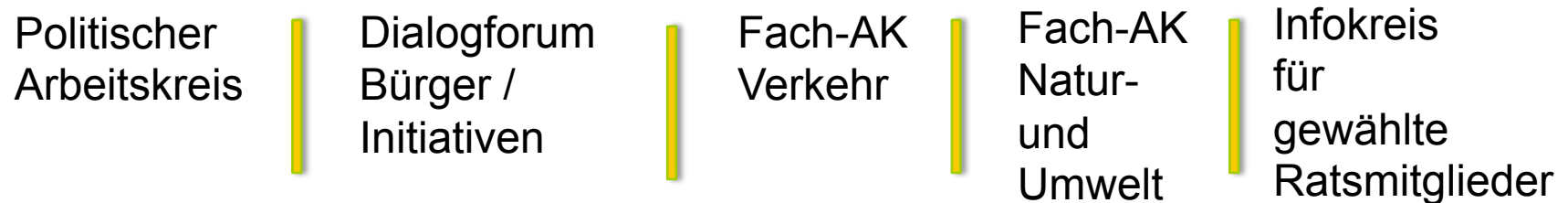


B31neu - Organisation des Planungsprozesses

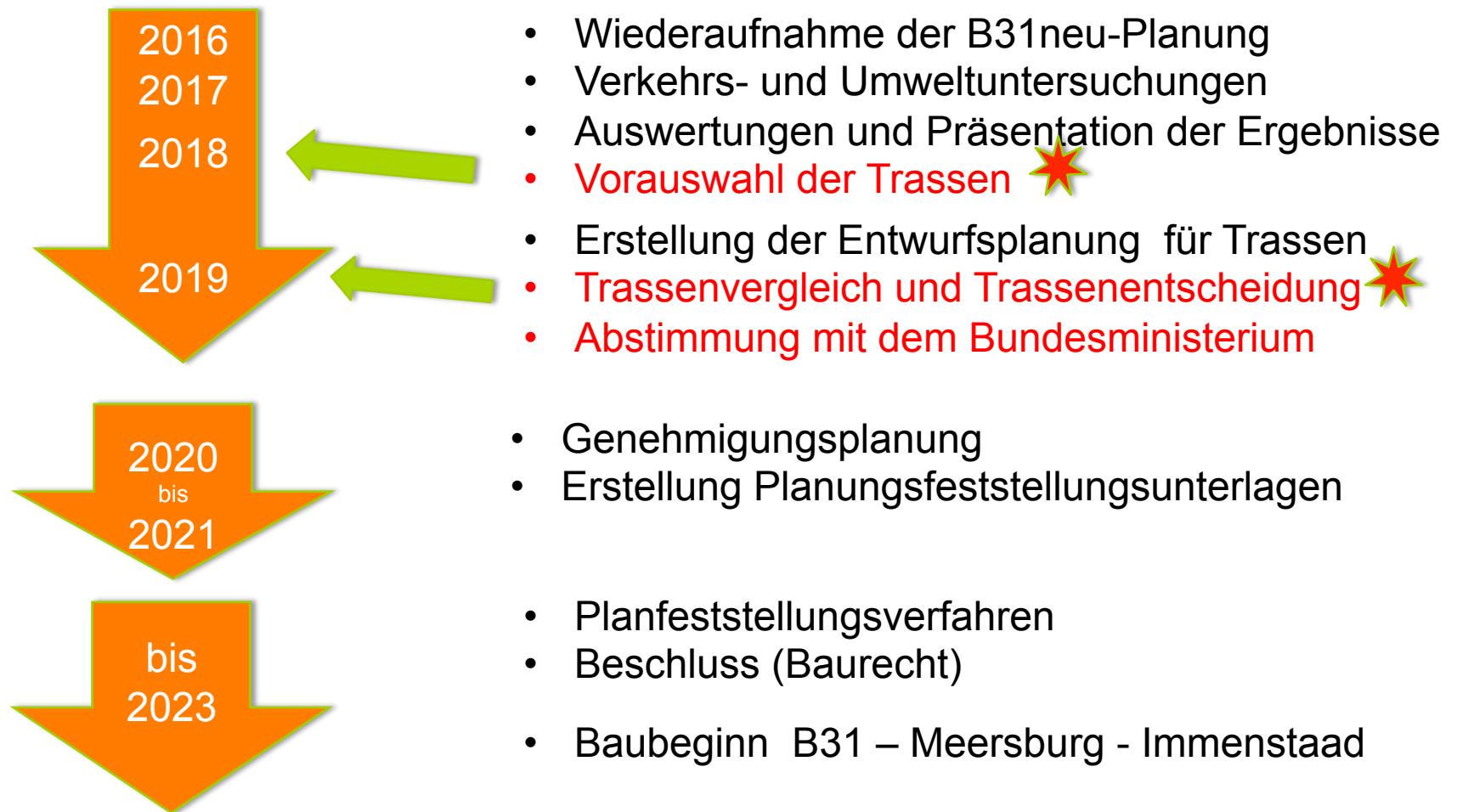


Auftraggeber:	Verkehrsministerium des Bundes
Verantwortliche Behörde im Auftrag:	Verkehrsministerium Baden-Württemberg
Planende Behörde:	Regierungspräsidium Tübingen / Abt. 4
Beauftragte unabhängige Fachbüros:	Verkehrsanalyse Umwelt-und Naturschutz Raumplanung

Bürgerbeteiligung im Rahmen eines Dialogprozesses



Zeitplan zur B31neu – Planungsphasen im Überblick



Gründung der Hagnauer Verkehrsinitiative und Erarbeitung unserer Positionen zur B31neu?

Unsere Positionen zur B31neu haben die Verkehrsinitiativen des Bündnisses entwickelt durch

- **Recherchen** zur Datengewinnung aus früheren Planungen
- **Auseinandersetzung mit Verkehrsfragen und Expertisen zu Spezialthemen** wie Mobilitätsentwicklung, Umweltschutz, Landschaftsgestaltung, Straßenbau und Verkehrstechnik
- **Verkehrsanalysen und Verkehrszählungen** an der B31 und auf Ausweichstrecken bei Stau (Verkehrsinitiative Hagnau)
- **Auswertung** der automatischen **Verkehrszählstelle Harlachen** an der B31 zwischen Meersburg und Hagnau



Zentrale Aspekte der B31neu sind strittig!!!



**B31NEU –BÜNDNIS PRO
7.5 PLUS**

**AG AUSBAU
B31NEU DES MIK**

wie?

Leistungsfähige
Verkehrstrasse
(2-bahnig/ 4-streifig)

**AUSBAU-
QUALITÄT**

möglichst nur
Ertüchtigung der
bestehenden B31
(max. 3-spurig)
+ Hagnauer Tunnel

Wo?

linienbestimmte
Vorzugstrasse 7.5
mit Modifizierungen

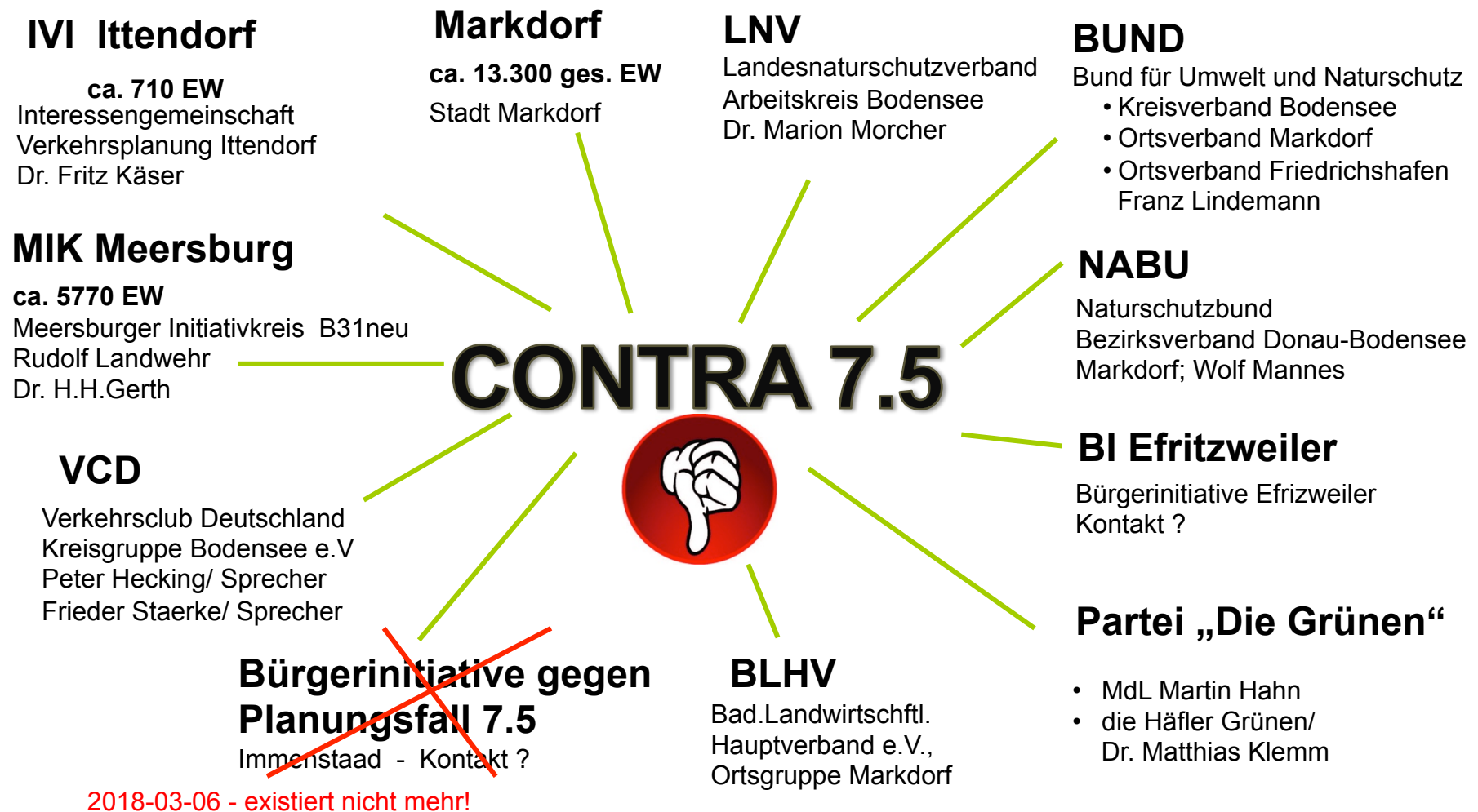
**TRASSEN-
VERLAUF**

Ausbau der bestehenden
B31 von Meersburg bis
Fischbacher Anschluss
B31neu FN

Die Position der Bündnismitglieder B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS und einiger Unterstützer



Gegner der Position des B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS bzw. Befürworter der Ausbautrasse 0.1



Nochmals unsere Position zur B31neu!



Die Mitglieder des B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS engagieren sich für eine leistungs- und zukunftsfähige B31neu ...

a) durch einen 2-bahnigen und 4-streifigen Ausbau/ Neubau

Ausbauqualität

b) auf Basis der seeferneren, bereits in früheren Planungen als Vorzugstrasse definierten Variante 7.5, **plus** einigen Vorschlägen zur Optimierung

Trasse der B31neu

Thema

Ausbauqualität der B31neu

Warum 2-bahnig und 4-streifig
und
fast eine Autobahn ?

Wichtige Beurteilungskriterien für die Qualität der B31neu



- ① **Verkehrsaufkommen**
- ② **Verkehrsprognosen**
- ③ **Leistungsfähigkeit & Regelwerk Ausbauqualität**
- ④ **Bündelungsfunktion der B31neu**
- ⑤ **Verkehrssicherung und Störungsanfälligkeit**
- ⑥ **Vermeidung Ausweichverkehre auf das nachgelagerte Netz**
- ⑦ **Verkehrsfluss, Fahrtgeschwindigkeit & Schadstoffemissionen**

Warum leistungsfähiger Ausbau 2-bahnig und 4-streifig?

Kriterium V1 Höhe und Art des Verkehrsaufkommens

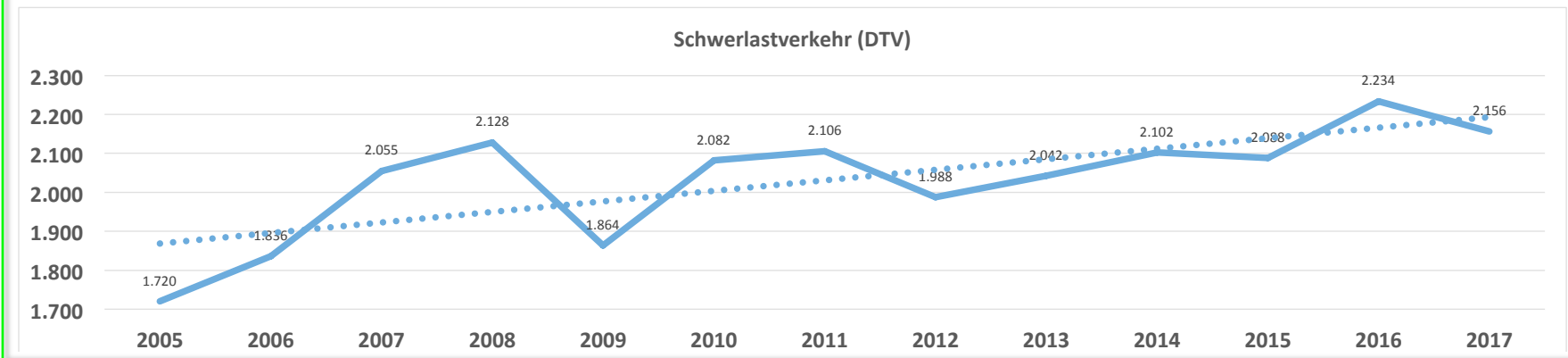
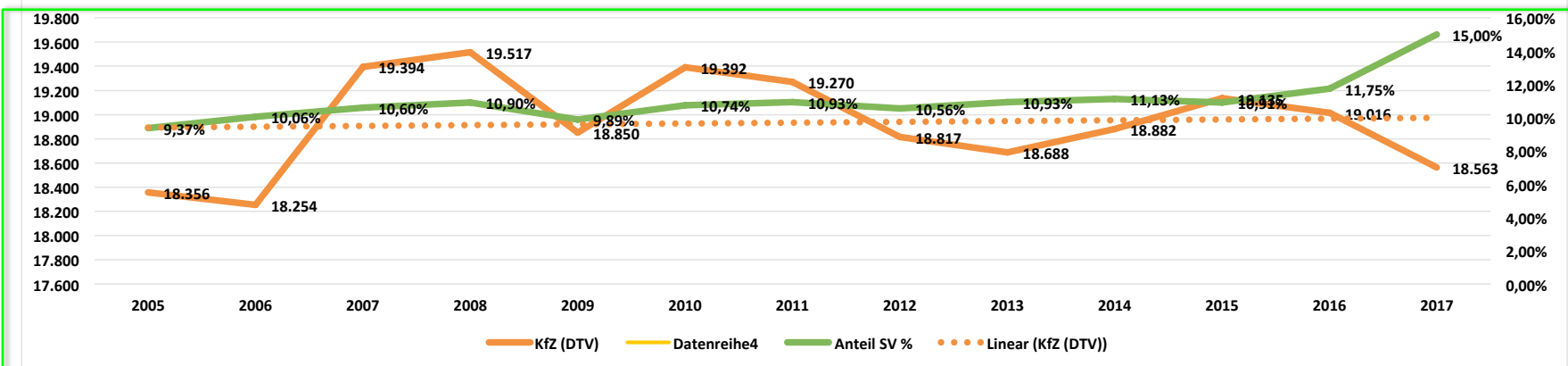
- durchschnittl. tägl. Verkehrsaufkommen (DTV) auf der B31 liegt bei über 19.000 Kfz (DTV) – Harlachen-Messung
- zuzügl. der Ausweichverkehre bei Stau auf der B31 über Nebenstraßen bei ca. 21.000 Kfz! (u.a. Gemeindeverbindungsweg)
- DTV Meersburg Sabaknoten – 29.758 Kfz / – FN Manzell 25.968 Kfz (Monitoringergebnisse 2014)
- tägliche Staus und Stop-and-go-Verkehr von April bis Oktober
- häufige sehr hohe Spitzenbelastungen (trotz DTV) durch Urlaubs-(Transit-)verkehr + 30 große Messen pro Jahr in FN
- hohe Anteile von (Transit-)Schwerlastverkehr (ca. 15%)
- **B31 als E54** ist europäische Fernverkehrsstraße
- Anschluss B31neu Friedrichshafen ist bereits 2-bahnig und 4-streifig im Bau!



Warum leistungsfähiger Ausbau 2-bahnig und 4-streifig?

zu Kriterium V1 Höhe des Verkehrsaufkommens – B31 (Harlachen)

Jahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
KFZ (DTV)	18.356	18.254	19.394	19.517	18.850	19.392	19.270	18.817	18.688	18.882	19.135	19.016	18.563
SV (DTV)	1.720	1.836	2.055	2.128	1.864	2.082	2.106	1.988	2.042	2.102	2.088	2.234	2.156
Anteil	9,37%	10,06%	10,60%	10,90%	9,89%	10,74%	10,93%	10,56%	10,93%	11,13%	10,91%	11,75%	15,00%



Warum leistungsfähiger Ausbau 2-bahnig und 4-streifig?

Kriterium V2 Verkehrsprognosen zur B31 und relevante Zukunftsaspekte

Zunahme des Pkw –Verkehrs +15 %

Entwicklung des Lkw	Fahrleistung	+29 %
	Transportleistung	+39 %



Warum leistungsfähiger Ausbau 2-bahnig und 4-streifig?

zu Kriterium V2 Aspekte, die die Prognosewahrscheinlichkeit begründen

Globale und nationale soziologische Trends und Entwicklungen sind identifizierbar und führen in der Analyse zu belastbaren Prognosen

- Entwicklungen der Wirtschaft / internationaler Warenaustausch wird abgesehen von wirtschaftlichen Schwankungen weitergehen (Globalisierung)
- Hohes Interesse der Kommunen: **Ausweisung neuer Gewerbegebiete**
- Geringe Fertigungstiefe der Firmen und hoher Zulieferungsbedarf bleibt Strategie
- Lean-Management und Just-in-time Produktion wird wirtschaftlich nicht infrage gestellt
- Online-Markt mit wachsendem Logistikbedarf bestimmen die Zukunft
- die Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nimmt eher zu als ab
- Steigerungsraten im Tourismus (Bodensee – und Transit in Feriengebiete)
- Bevölkerungswachstum in der Region mit **Ausweisung neuer Baugebiete**

Keine Entlastung der Straßen in Sicht!

- Keine große erwartbare Verkehrsreduktion durch Carsharing/ Autonom. Fahren/ eMobilität
- Zunahme der Pendler – trotz Heimarbeitsplätze und Digitalisierung (Arbeitsplatz 4.0)
- Vermutlich eher geringe Verlagerung von ÖPNV und v.a. Schwerlastverkehr auf die Schiene
- Keine Reduktion der Lkws bei Einführung der Maut auf Bundesstraßen zu erwarten!

Kriterium V3

Kategorisierung von Straßen zur Bestimmung der Ausbauqualität Bedeutung der Straße und Eingruppierung

Kategoriengruppe		Autobahnen	Landstraßen	anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	angebaute Hauptverkehrsstraßen	Erschließungsstraßen
Verbindungsfunktionsstufe		AS	LS	VS	HS	ES
kontinental	0	AS 0		-	-	-
großräumig	I	AS I	LS I		-	-
überregional	II	AS II	LS II	VS II		-
regional	III	-	LS III	VS III	HS III	
nahräumig	IV	-	LS IV	VS IV	HS IV	ES IV
kleinräumig	V	-	LS V	-	-	ES V

RAA

RAL

RASt

Bewertung:
Bundesstraße – großräumig E54

Literatur: Präsentation Prof.Dr.-Ing. Christian Lippold 2012 / Berlin – Verkehrskonferenz BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

zu Kriterium V3

Querschnitte in Abhängigkeit zur Verkehrsstärke (DTV) – RAS /RAL

(zunächst gültig bis 2008 – erneuert 2014 mit Erweiterungen in der Straßenbreite – RQ20=21 / RQ26 =RQ28)

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

kurz: **DTV** (Kfz gesamt):

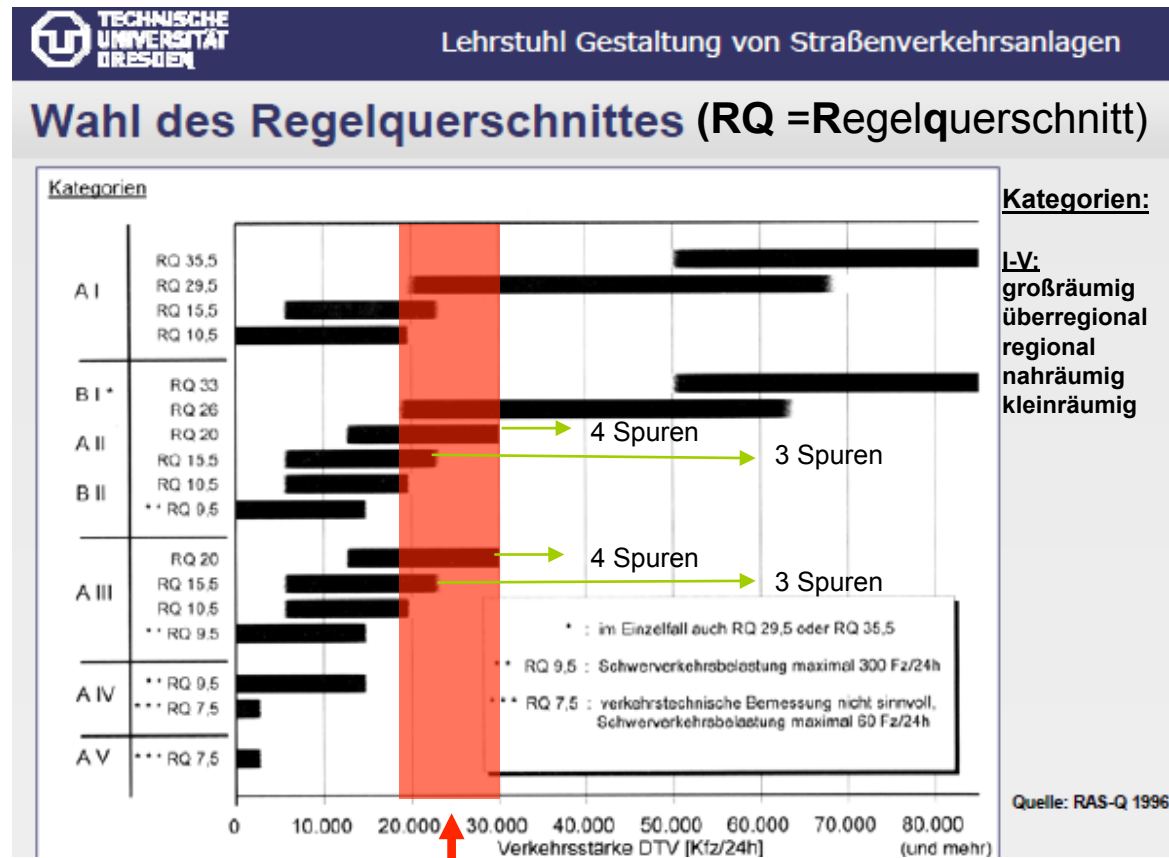
Harlachen 19.135
(2015)

Meersburg-Sabaknoten
(2014) 29.758

FN-Manzell
(2014) 25.968

Quellen:

- SVZ BW
- Richtlinie für die Anlage von Straßen-Teil: Querschnitt (kurz: RAS-Q)



Bereich der momentanen Belastung DTV im Bereich Meersburg/ Hagnau

Warum leistungsfähiger Ausbau 2-bahnig und 4-streifig?

Kriterium V3 Das Regelwerk für den außerörtlichen Straßenbau für Straßenquerschnitte im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen

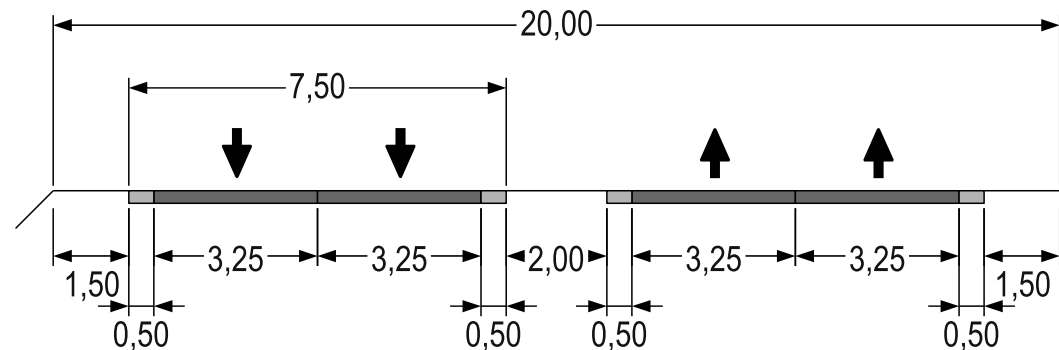
Querschnitt RQ15,5

1bahnig und 3streifig wird für das gegenwärtige Verkehrs- und Schwerlastaufkommen auf der B31 nicht empfohlen!



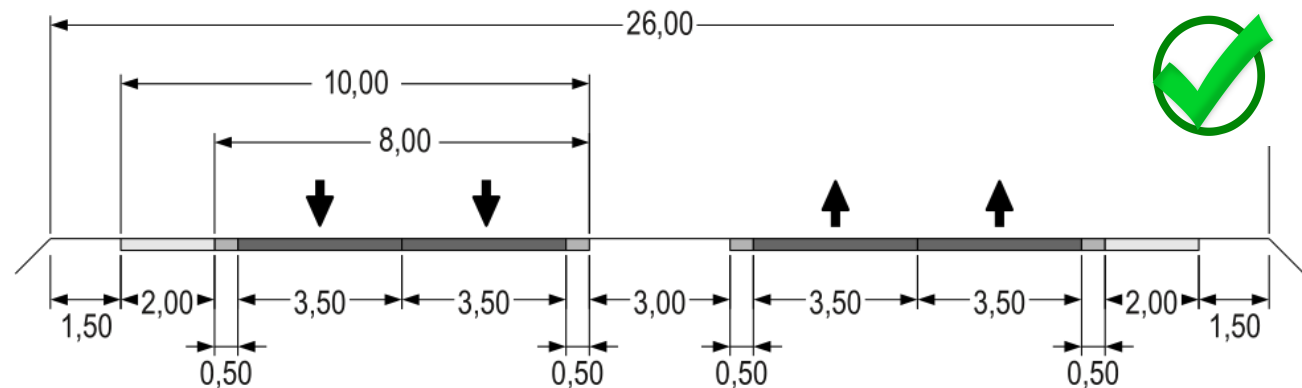
Querschnitt RQ20/21

Empfehlung bis DTV 30.000 Kfz – jedoch nur bei geringem Schwerlastverkehr



Querschnitt RQ 26/28

Empfehlung von DTV 20.000 bis 60.000 Kfz mit höherem Schwerlastverkehr



Quelle: technisches Regelwerk für Bundesamt für Straßenwesen RASQ-2008. Erneuert 2013 mit 1 bzw. 2 m erweiterten Querschnitten!

zu Kriterium V3

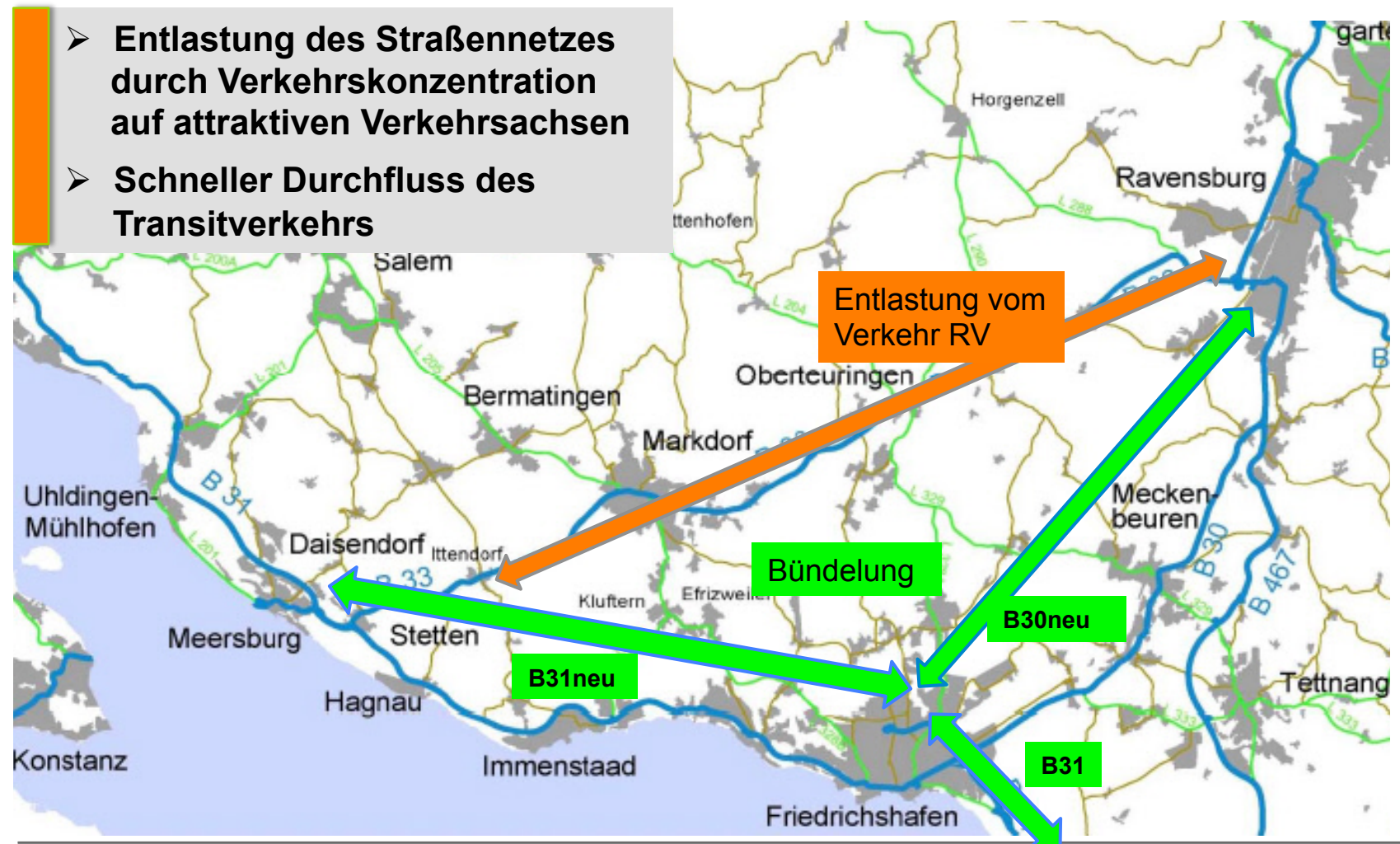
Straßenkategorien & Entwurfsklassen zur Geschwindigkeitsregulierung

Entwurfs- klasse	Bezeichnung	„Berechnungs- geschwindigkeit“	Höchst- geschwindigkeit
EKA 1 A	Fernautobahn		
EKA 1 B	Überregional- autobahn		 
 EKA 2	Autobahn- ähnliche Straße		 
EKA 3	Stadt- autobahn		

Literatur: Präsentation Prof.Dr.-Ing. Christian Lippold 2012 / Berlin – Verkehrskonferenz BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

Warum leistungsfähiger Ausbau 2-bahnig und 4-streifig?

Kriterium V4 Konzentration des Verkehrs und Bündelfunktion der B31neu



Warum leistungsfähiger Ausbau 2-bahnig und 4-streifig?

Kriterium V5 Verkehrssicherheit und Vermeidung von Verkehrsstörungen

- ✓ Keine Verengung der Fahrspuren im Wechsel
- ✓ Sicheres Überholen von Lkws
- ✓ Bessere Möglichkeiten der Verkehrslenkung bei Straßenarbeiten
- ✓ Geringere Störanfälligkeit und höhere Sicherheit
- ✓ Reduzierte Unfallgefahr durch Mittelstreifen
- ✓ Angemessene Fließgeschwindigkeit
- ✓ Keine Stresssituationen wie bei 3-Spurigkeit für den Überholverkehr
- ✓ Höhere Kapazität



Warum leistungsfähiger Ausbau 2-bahnig und 4-streifig?

Kriterium V6 Vermeidung von Ausweichverkehren

Tägliche Staus in Hagnau, Fischbach und Friedrichshafen von März bis Oktober und an Wochenenden in der Skisaison sowie bei Messen in FN führen zu ...

- Stressbildung und steigender Aggressivität bei Verkehrsteilnehmern
- problematischen Wendemanövern im Stau
- sinnloses, gefährliches Überholen
- Versuche der Stauumfahrung auf Ausweichstrecken
- hohes Verkehrsaufkommen auf den Netzstraßen und in den Ortschaften der Ausweichstrecken



Zählungen!

Ø 1400 Kfz auf Gemeindeverbindungsweg
Ø 800 Kfz über B33 und Ittendorfer Straße

Warum leistungsfähiger Ausbau 2-bahnig und 4-streifig?

Kriterium V7 Verkehrsfluss & Vermeidung von Staus ist Umweltschutz!

Auswirkungen von Stau mit Stop-and-Go-Verkehr auf die Schadstoffemissionen

Kohlendioxidemission
+ 45 % bis + 176 %

Feinstaubemission
bis + 500 % in der Außenluft
bis + 2.800 % im Fahrzeug

Stickdioxidemission
+ 60 % bis + 746 %

**Treibstoff-
mehrverbrauch**
+ 45 bis + 176 %

z.B. hierbei
Stau:
Spurverengung/
von 3-Spurigkeit
auf 2 Spuren



Optimal für Umweltbelastung und Energieverbrauch:
➔ kontinuierlicher Verkehrsfluss bei Ø Tempo 80-100 km/h

Quelle: Expertise VIHaB e.V.

Thema

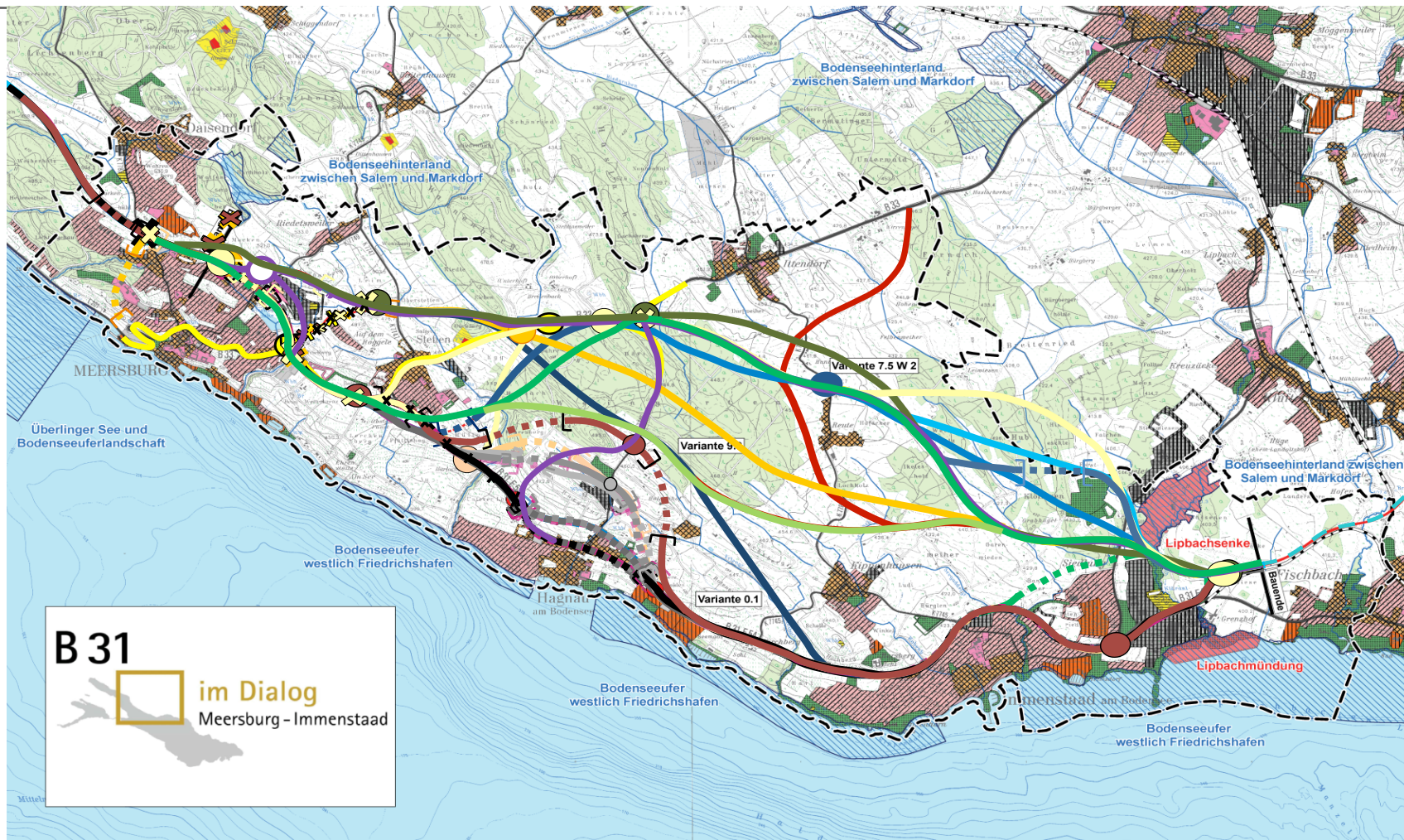
B31neu auf Trasse 7.5 Plus

**Warum wollen wir eine seefernere
Trasse
und keine Ausbauvariante 0.1 der
bestehenden B31 ?**

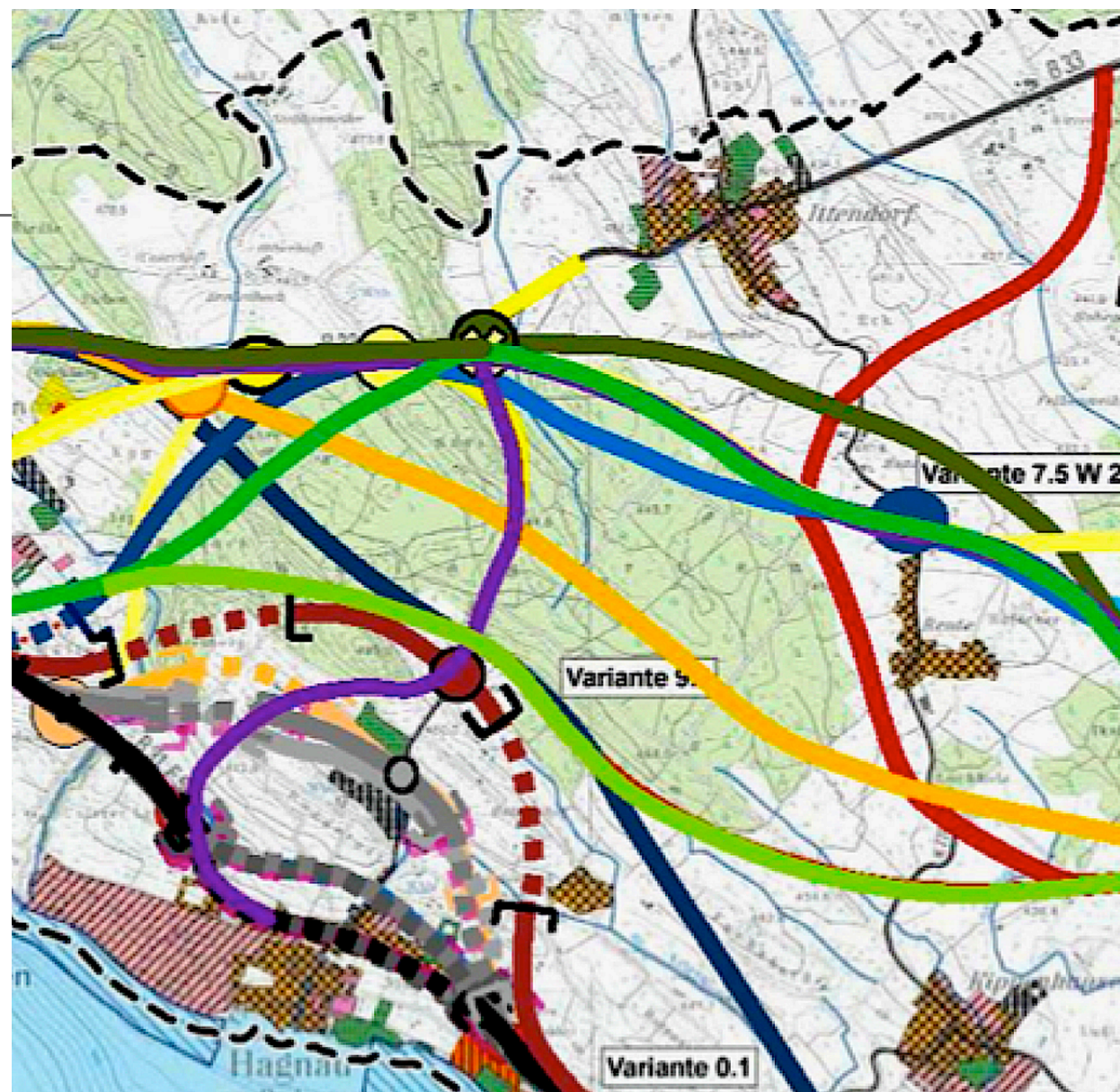
Die Basis der B31neu Planung bilden 3 untersuchte Trassenvarianten der früheren Planung



20 Trassenvorschläge der Initiativen und Bürger im Dialogforum 2017



Hotspot Hagnau im Überblick



Hotspot Hagnau B31neu Konzentration auf 0.1

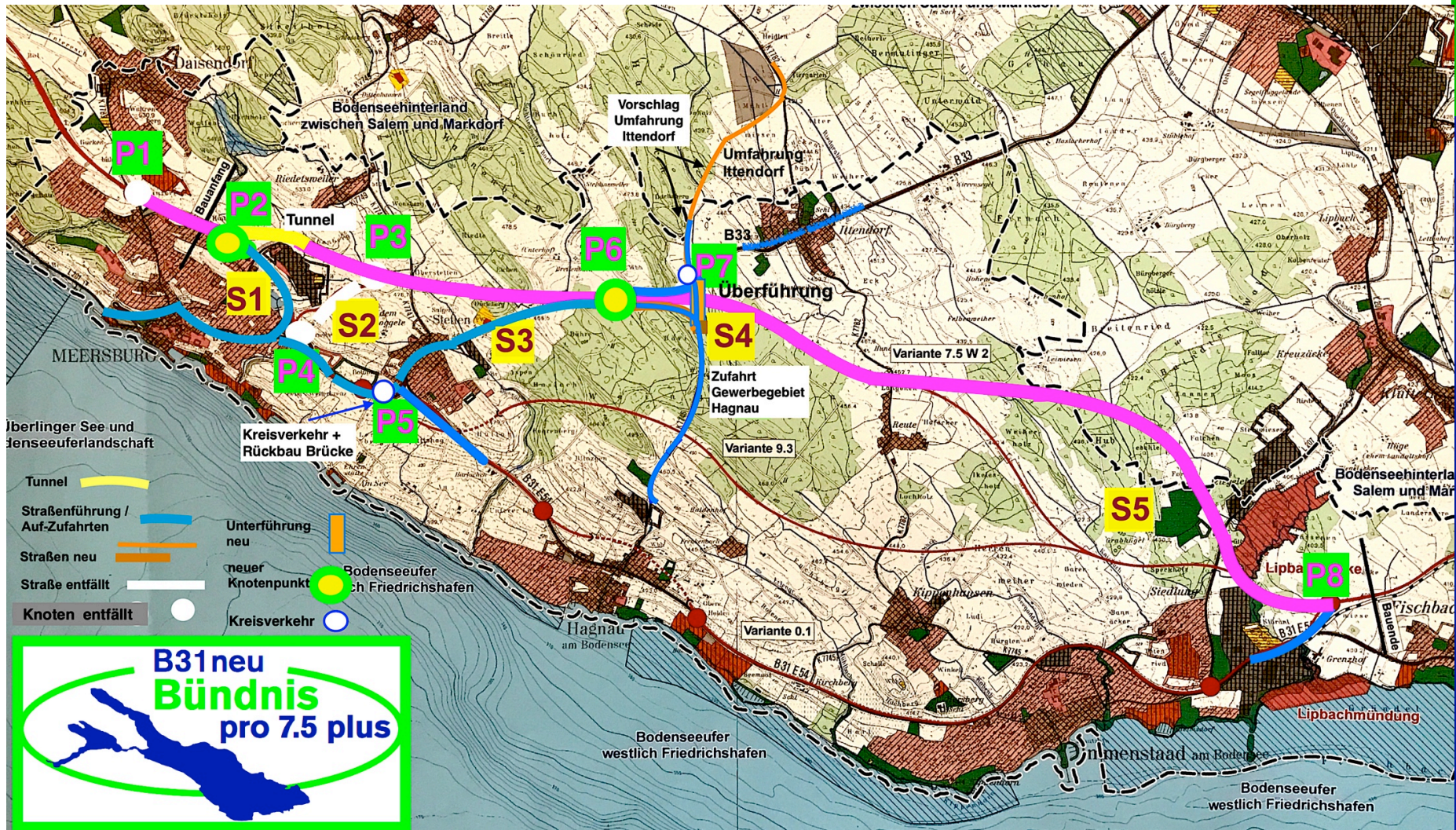
Hagnau
Gemarkungsfläche
294 ha

Vorschläge von Verkehrsinitiativen und Verbänden pro 0.1 für den Verlauf eines Hagnauer Tunnels



B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS

Unser Vorschlag für die Trasse 7.5 Plus



Wichtige Beurteilungskriterien der Trassen im Vergleich und unsere Argumentation Pro 7.5



- ① **Kulturlandschaft Bodensee und Landschaftsbild**
- ② **Zerschneidung der Landschaft**
- ③ **Ausmaß und Qualität der direkten Betroffenheit von Anwohnern**
- ④ **Betroffenheit von Kulturdenkmalen**
- ⑤ **Ausgewiesene FFH-Schutzgebiete (Naturschutz)**
- ⑥ **Auswirkungen auf das zentrale Bodensee Wein- & Obstbaugebiet**
- ⑦ **Die Bündelungswirkung von B31 / B33 / B30**
- ⑧ **Bauliche Aspekte**
- ⑨ **Konsequenzen der Baustelle und Bauzeit für die Region**

Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

Kriterium T1 Kulturlandschaft Bodensee + Landschaftsbild

Die touristisch bedeutsame Kulturlandschaft Bodensee ist vor allem geprägt durch das Landschaftsbild der Peripherielage des Sees mit...

- a) der Uferlandschaft
- b) dem See- und Alpenpanorama
- c) den Rebhängen im zentralen Bodensee Weinanbaugebiet

Eine problemlösende Ausbauqualität (2-bahnig/ 4-streifig) der B31 mit allen notwendigen Nebenanlagen (Knotenpunkten, Schallschutzmaßnahmen, Straßentechnik zur Oberflächenwasserreinigung, Gemeindeverbindungsstraßen) ist landschaftsbaulich ist ein massiv zerstörerischer Eingriff in das Landschaftsbild und damit in die touristische bedeutsame Kulturlandschaft Bodensee in direkter Seelage.

**Die Realisierung der Ausbauvariante 0.1
wäre eine unverzeihliche Bausünde!**

Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

Kriterium T1 Kulturlandschaft Bodensee + Landschaftsbild



Blick auf die Landschaft der Ausbautrasse 0.1 vor Hagnau - B31

Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

Kriterium T1 Kulturlandschaft Bodensee + Landschaftsbild



Blick auf die Landschaft der Ausbautrasse 0.1 vor Hagnau - B31

Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

Kriterium T1 Kulturlandschaft Bodensee + Landschaftsbild



Blick auf die Landschaft der Ausbautrasse 0.1 vor Hagnau - B31

Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

zu Kriterium T1 Möglichkeiten der Landschaftsgestaltung – Trasse 7.5

Wir plädieren für die Realisierung der B31neu plus-minus die Variante 7.5 weil ...

- + das einmalige und spezifische Landschaftsbild der Kulturlandschaft Bodensee dadurch nicht beeinträchtigt und beschädigt wird
- + die touristisch und wirtschaftlich bedeutsame Peripherielage zum See mit See- und Alpenpanorama und den landschaftsprägenden Rebflächen geschützt werden muss

Variante 7.5 bietet Chancen!

- + das Landschaftsprofil der Trasse 7.5 und die räumliche Situation im Hinterland des Sees bedeutend mehr gestalterische Möglichkeiten zur optischen und akustischen Integration der B31neu in die Landschaft bietet (z.B. Lärmschutz)
- + der Verkehr in einiger Entfernung vom Bodenseeufer mehr Schutz vor verkehrsbedingten Gefahren für das Ökosystem am See und den Trinkwasserspeicher Bodensee gewährleistet.

Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

zu **Kriterium T2** Zerschneidungswirkung Gemeinde Stetten



Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

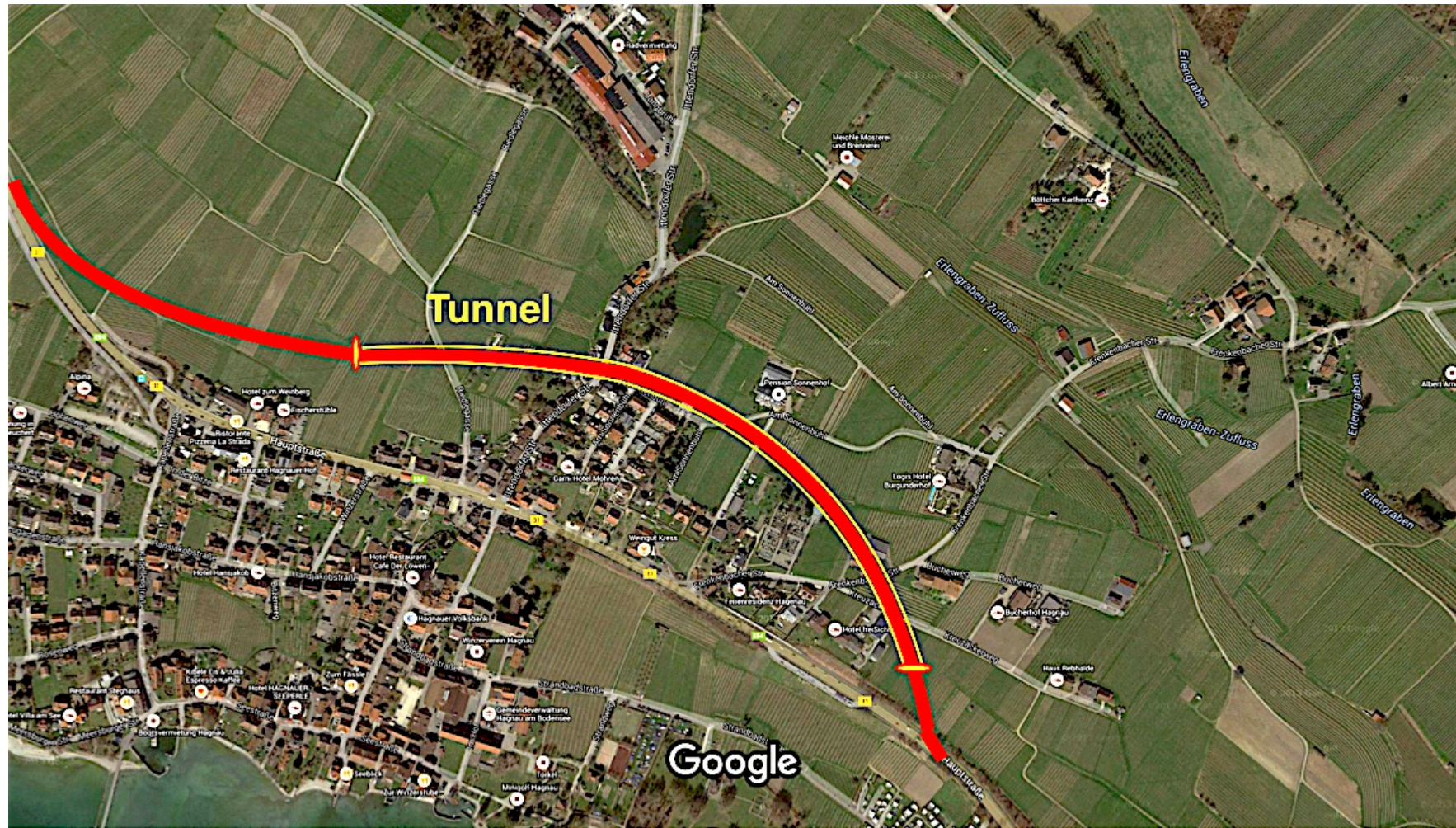
zu **Kriterium T2**

Zerschneidung Hagnau bei Trasse 0.1
Landschaft : z.B. Trassenvorschlag MIK Meersburg



Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

zu Kriterium T2 Zerschneidung Hagnau bei Trasse 0.1 - Tunnel



Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

zu Kriterium 2 Zerschneidung Hagnau bei Trasse 0.1
Landschaft : Hagnauer Tunnel



Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

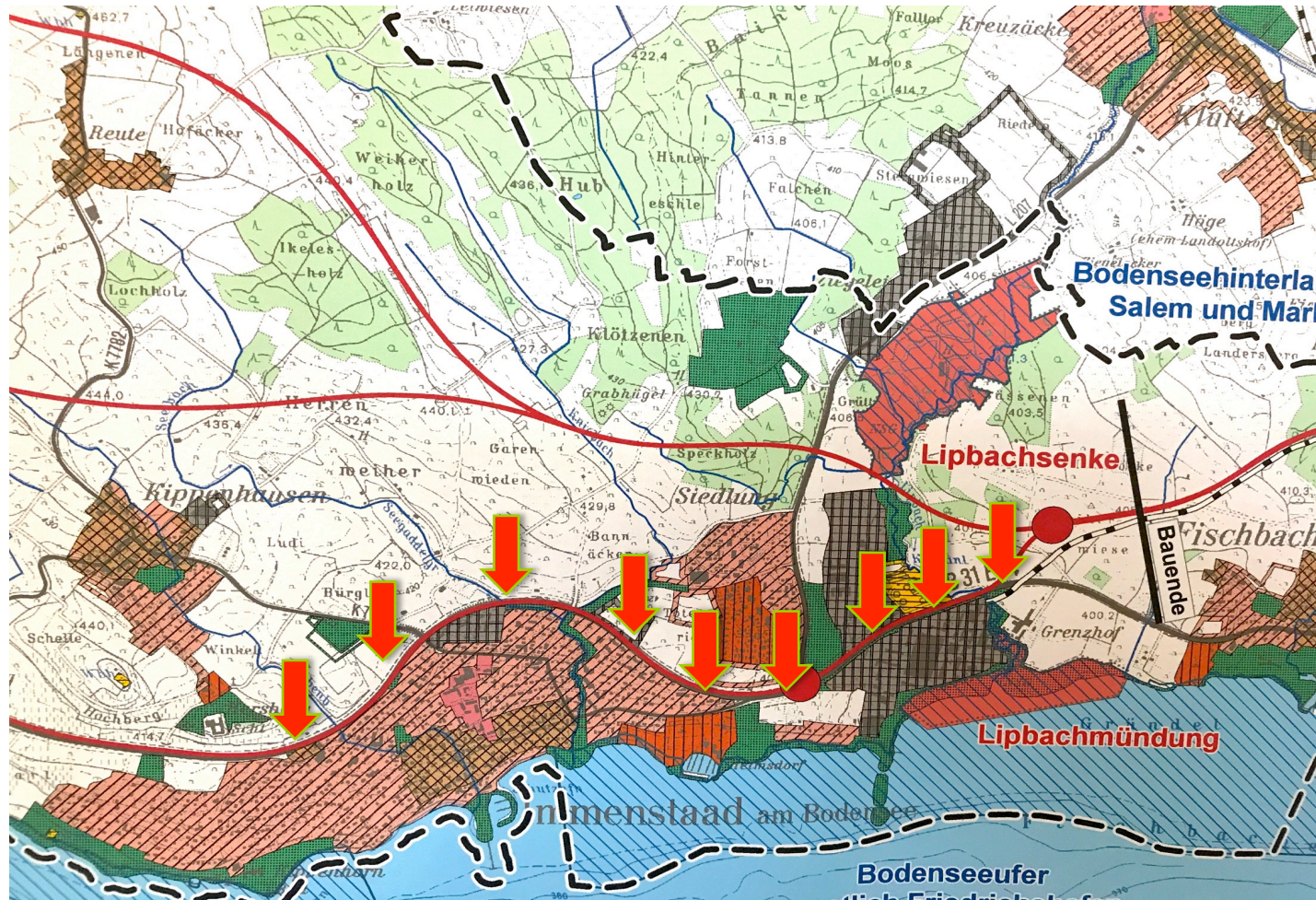
zu Kriterium T2 Zerschneidung Hagnau bei Trasse 0.1
Landschaft : Hagnauer Tunnel



Blick auf die Tunnel-Einfahrt –Ost bei Trasse 0.1 Hagnau - B31

Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

zu Kriterium T2 Zerschneidung Immenstaad bei Trasse 0.1



ggf.
Googlebild
oder
wenn
vorhanden
Luftbild

Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

Kriterium T2 Zerschneidung der Landschaft

Der verkehrsproblemlösende Ausbau der B31neu mit 2 Fahrbahnen und 4 Fahrstreifen hat ohne Zweifel eine Landschaft zerschneidende Wirkung.

Die Trasse 7. 5 im Vergleich zur Ausbauvariante 0.1 hat jedoch eine geringe zerschneidende Wirkungen für betroffene Gemeinden:

- + Keine weitere Verstärkung der Zerschneidung der Gemeinde Immenstaad
- + keine weitere Verstärkung der Zerschneidung der Gemeinde Hagnau
- + keine weitere Zerschneidungswirkung der Straße für die Gemeinde Stetten im Hinblick auf die seenahe Gemarkungsfläche südlich der B31

Zerschneidende Situationen für Gemeinden – jedoch mit besserer Integration der Straße in die Landschaft:

- zwischen Ittendorf und Hundweiler
- Auswirkungen auf einzelne Gehöfte in der Nähe der Trasse

Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

zu Kriterium T2 Konsequenzen der Zerschneidung von Hagnau trotz Tunnel

- Die Trennungswirkung 2-bahnig und 4-streifig ausgebauten B31 wird verstärkt durch notwendige Schutzbauten gegen Schall- und Schadstoffemissionen bei einem Tunnelbau jeweils vor den Tunneleinfahrten
- selbst bei einem Hagnauer Tunnel haben die tiefen Einschnitte der Zufahrten eine hohe Trennungswirkung der Landschaft im Osten und Westen der Tunnelanlage und damit einen hohen Verlust der Weinbaufläche
- die B31neu auf der Trasse 0.1 erfordert den Bau von Auf- und Abfahrten als Anschlüsse zu den Ortsverbindungsstraßen und verschärfen nochmals die ohnehin schon vorhandene Trennungswirkung



Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

zu Kriterium T3 Ausmaß und Qualität der direkten Betroffenen von Anwohnern

Das „Schutzgut Mensch“ bezieht sich auf die Qualität und Quantität der Betroffenheit von Menschen einer Trasse als wichtiges Beurteilungskriterium

Im Vergleich der Trassen ist die Trasse 7.5 auch unter dem Kriterium Schutzgut Mensch zu favorisieren:

- + es sind eine bedeutend geringere Zahl von direkt an der Trasse wohnenden Menschen betroffen
- + durch den größeren Abstand von der Wohnbebauung ist ein geringerer Aufwand für Lärmschutzmaßnahmen erwartbar
- + notwendige Lärmschutzmaßnahmen sind durch das Landschaftsprofil optisch besser und gestalterisch leichter herzustellen
- + verkehrsbedingte Schadstoffemissionen lösen sich in der offenen Natur leichter auf als bebauten Gebieten

zu Kriterium T3 Immissionen – Lärmschutz – Schutzgut Mensch Betroffenheit von der B31neu

	7.5 (W2)	0.1 (m.Tunnel / Hagnau)
Immissionen / Lärm	++	-
gesamt (ha)	79	243
betroffene Flächen Wohnbebauung		
	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	-
	Immenstaad	Immenstaad
Angaben nach RP – Tübingen: Planungsergebnisse 2004	3 ha / 250m Abst.	134 ha / 20m Abst.

Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

Kriterium T4 Direkte Betroffenheit von landschaftlich bedeutsamen Kulturdenkmalen

Keine Kulturdenkmale auf Trasse 7.5!

Direkte Betroffenheit auf Trasse 0.1 von:

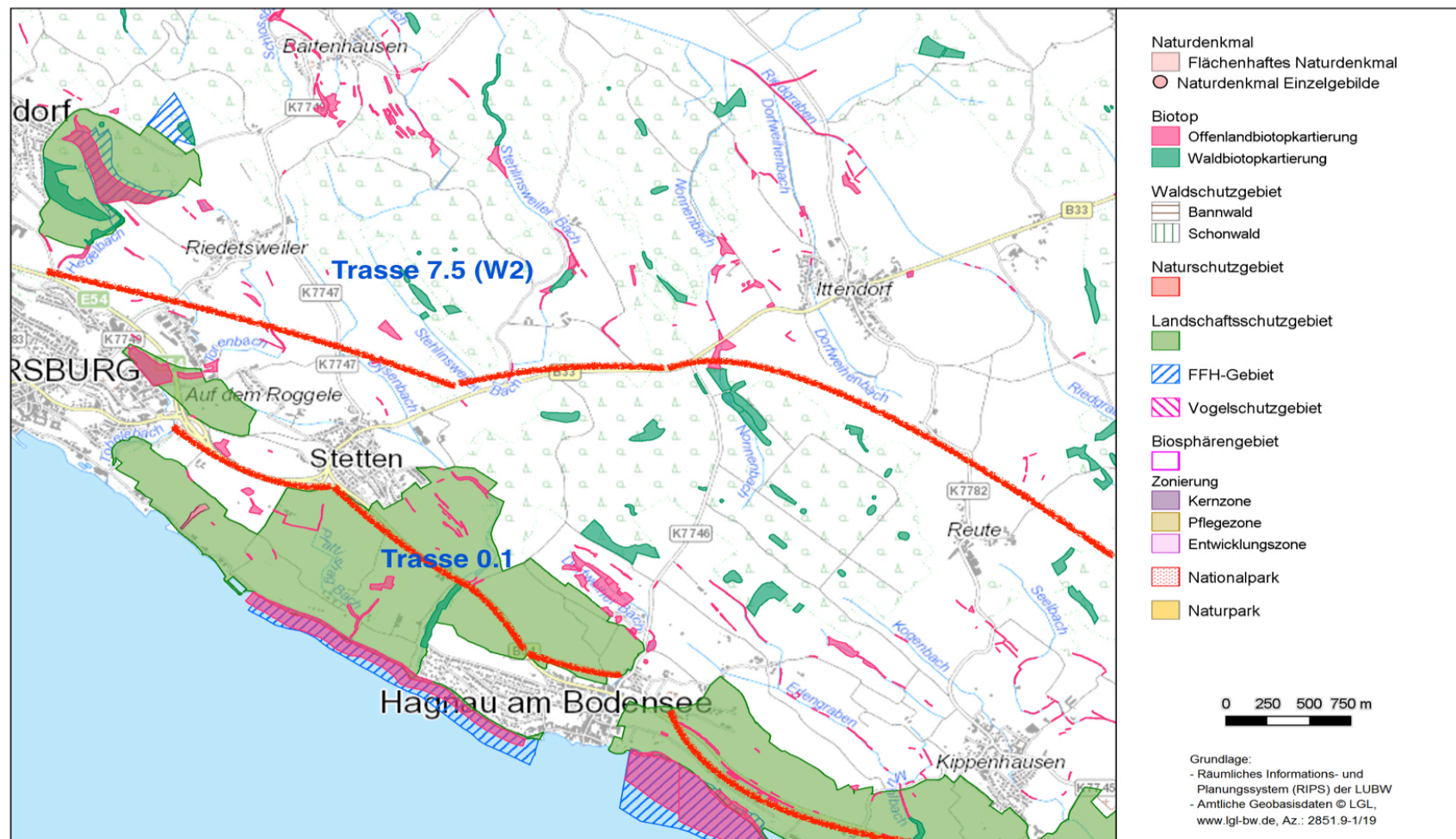
- ◆ Kulturdenkmal + archelogischem Bodendenkmal – Schloss Kirchberg
- ◆ Kulturdenkmal Schloss Hersberg



* Denkmalschutz erlaubt keine Erweiterung der Straße!

Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

Kriterium T5 Betroffene Landschaftsschutzgebiete / FFH / Vogelschutz



Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

Kriterium T6

Bodensee –
Obst- und
Weinbaugebiet

Verlust von
Flächen für den
Weinanbau
bei 0.1



Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

Kriterium T6 Bodensee – Obst- und Weinbaugebiet



Die Trasse 7.5 im Vergleich mit der Ausbauvariante 0.1 gestaltet sich im Hinblick auf den Wein- und Obstbau weniger kritisch und nachteilhaft!

- + Der Weinbau am Bodensee ist durch die Klimaabhängigkeit und Bodenbeschaffenheit nur begrenzt möglich.
- + Der Obstbau - im Vergleich zum Weinbau - bezüglich der Anbaumöglichkeiten und klimatischen Voraussetzungen weit weniger begrenzt.
- + die Ausbautrasse mit ca. 10 km quer durch das zentrale Bodenseeweinbaugebiet bringt einen Verlust von ca. 10-15 Prozent der Anbaufläche für die Stettener, Hagnauer und Immenstaader Winzer im Winzerverein Hagnau
- + deutlich weniger Obstbauflächen Verbrauch auf Immenstaader Gemarkung, v.a. in Kippenhausen, mit 2,9ha im Vergleich zur Variante 9.3 mit 7,3 ha
- + weniger existenzgefährdend für den begrenzt möglichen Weinanbau der ca. 60 Hagnauer, Immenstaader und Kippenhausener Winzer

zu Kriterium T6

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



Trasse 0.1

Trasse 7.5 (W2)

Trasse 0.1		Trasse 7.5 (W2)	
Winzerverein / Hagnau – Immenstaad	z.B.: ca. 160 ha Weinanbaufläche Winzerverein Hagnau	Winzer privat Staatsweingut Winzer- genossenschaft Meersburg	z.B.: ca. 60 ha Weinanbaufläche Winzerverein Meersburg
Privat-Winzer			
	Verlust Anbaufläche ca. 10 – 15 ha		Verlust Anbaufläche 10 % ca. 6 ha

Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

Kriterium T7 Bündelungsfunktion & Netzanbindung

Die See nahe Ausbauvariante 0.1 hat kaum noch eine Bündelungswirkung

Gründe:

- schwierige Anbindung der 0.1. Variante an Netzstraßen durch gleichzeitig notwendige Gemeindeverbindungsstraßen in direkter Nähe zur B31neu
- umständlichere Zu- und Abfahrten für Gemeinden und Industriegebiete im Bodensee-Hinterland
- längere Anfahrtswege aus dem Hinterland über Landstraßen zu den Knotenpunkten der 0.1-Variante und sinkende Attraktivität für die Nutzer

Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

zu Kriterium T7 Bündelungswirkung und Netzanbindung der Trasse 7.5 im Vergleich zur Ausbautrasse 0.1.



Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

Kriterium T8 Bauliche Aspekte im Trassenvergleich & Kosten

Variante 7.5 im Vergleich mit Variante 0.1

- + ist kürzer als die Ausbauvariante 0.1 (ca. 1,2 km)
- + braucht weniger Knotenpunkte
- + spart aufwendigen und momentan noch völlig unkalkulierbaren Hagnauer Tunnel
- + wurde bereits als linienbestimmte Vorzugsvariante der zurückliegenden Planungsphase ausgewiesen
- + ist mit hoher Wahrscheinlichkeit mit geringeren Baukosten und Folgekosten verbunden (z.B. allein durch Ersparnisse Tunnel)
- + z.B. Zahl der Brückenbauwerke im Vergleich*:

0.1 = 48 Bauwerke | 9.3 = 44 Bauwerke | 7.5 37 Bauwerke



* Daten aus Planung 2006 bezogen auf 7.5 Gesamt zwischen Überlingen und Immenstaad

Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

Kriterium T9 Baustelle und Bauzeit der B31neu im Vergleich

Die Trasse 7.5 bietet im Hinblick auf Baustellenlogistik und Bauzeit wesentliche Vorteile:

- + als Neubaustrecke relativ begrenzte Beeinträchtigung des Verkehrs auf der B31(alt) und der B33
- + kürzere Bauzeit durch relativ ungestörtes Bauen
- + geringere oder keine direkte optische und akustische Wahrnehmung einer Großbaustelle in direkter Nähe zur Wohnbebauung
- + Vermeidung baubedingter Umleitungen für Gemeinden an den üblichen Ausweichstrecken (v.a. B33 und nachgeordnetes Netz im Hinterland)
- + bessere Gestaltung der verkehrlichen Mehrbelastung durch die hohe zu erwartende Baustellenlogistik
- + ggfs. keine Tunnelbohrung durch/ unter Hagnau



Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

Kriterium T9 Baustelle und Bauzeit der B31neu im Vergleich

Stellen Sie sich die Baustelle und die mindestens 10-jährige Bauzeit auf der Ausbautrasse 0.1. der bestehenden B31 vor!

- Maximal 1streifige Verkehrsführung möglich!
- Staus und Umleitungen über 10 Jahre auf Straßen und durch Ortschaften im Hinterland
- Megabaustelle über 10 km durch entlang des Sees und durch Anrainer-Gemeinden der B31 auf beengtem Raum
- Baustellenverkehr – insbesondere für Tunnelbau - mega Entsorgung und mega Materiallogistik
- attraktive Ferien, Urlaub und Erholung am Bodensee für 10 Jahre von Meersburg bis Friedrichshafen gestrichen!!!
- Messe, Flughafen, Wirtschaft, Tourismus, Weinbau massiv beeinträchtigt!



Warum B31neu auf Trasse 7.5 Plus?

Kriterium T9 Baustelle und Bauzeit der B31neu im Vergleich Offenbauweise – Tunnel 1-bahnig / 2-streifig



Baustelle offener Tunnel
1 Röhre
2-streifig

Baustelle Gebohrter Tunnel
2 Röhren
4-streifig



Thema

Die Argumente der 7.5 Gegner Landverbrauch

Argumente: Ausbau vor Neubau + zwei-/dreispurig statt Vierspurigkeit

Thema Flächenverbrauch & Bodenversiegelung

Argument und Behauptung der 7.5 Gegner:

Größerer Flächenverbrauch für:

- a) eine Neubauvariante 7.5 im Vergleich zur Ausbauvariante 0.1!**
- b) 2-bahniger und 4-streifiger Ausbau statt zwei-/drei-bahniger Ausbau!**

...logisch !?

...aber reine Spekulation!

- die definitive Berechnung des Flächenverbrauchs der Trassen im Vergleich existiert momentan noch nicht!
- der angenommene höhere Flächenverbrauch im Vergleich Neubau-Ausbauvariante und Vierspurigkeit ist bis dato reine Spekulation!

Argumente: Ausbau vor Neubau + zwei-/dreispurig statt Vierspurigkeit

Zum Thema Flächenverbrauch & Bodenversiegelung grundsätzlich!

Unsere Sicht!

Die definitive Endberechnung des Flächenverbrauchs bei der B31neu im Vergleich der Ausbauqualität und Trassenführung ist noch nicht gemacht!

Berücksichtigt werden müssen dabei die Flächen für die:

- Straße in der entsprechenden Ausbauqualität (Bahnen und Fahrstreifen)
- Länge der Straße im Vergleich der Trassen
- Zahl und Art der Auf- und Abfahrten
- Landschaftseinschnitte mit Böschungen
- Maßnahmen des Schallschutzes
- notwendigen Parallelstraßen für den nicht zugelassenen Verkehr der B31neu
- die Nebenanlagen (Reinigung Oberflächenwasser, Haltebuchten, Schallschutz, Brücken ..)

Außerdem müssen Flächenzuwächse berücksichtigt werden durch:

- Rückbau- und Renaturierungspotenziale der Trassen
- unnötig werdende Ortsumfahrungen entlang der B33 durch Verkehrskonzentration auf der B31neu

Argumente: Ausbau vor Neubau + zwei-/dreispurig statt Vierspurigkeit

Erhöhter Flächenverbrauch durch
Parallelstrecken-Bedarf im Vergleich Trasse 7.5 und 0.1



Argumente: Ausbau vor Neubau + zwei-/dreispurig statt Vierspurigkeit

Hauptgründe für die Flächenversiegelung !

Ausweisung immer neuer Gewerbe- und Wohnbaugebiete

Der größte Teil der Flächenversiegelung in der Bodenseeregion ist bedingt durch Wachstumsinteressen der Kommunen:

- Zuzug von Menschen aufgrund von Arbeitsmarkt und Attraktivität der Region
- hohe Nachfrage nach attraktivem Wohnraum bei gestiegenen individuellen Ansprüchen an Wohnungsqualität und Wohneigentum
- Bedarf der prosperierenden Wirtschaftsregion an Gewerbeflächen für die Neuansiedlungen bzw. Expansion von Unternehmen

Prognose Bevölkerungswachstum von 2014 -2025 = 3,9 %

(Quelle: Statistisches Landesamt Ba-Wü, 2014)

Wirtschaftsstärke der Region in Baden-Württemberg = Platz 4

(Quelle: Bericht Südkurier 03.03.2016)

Trotz Wachstum und Entwicklung:

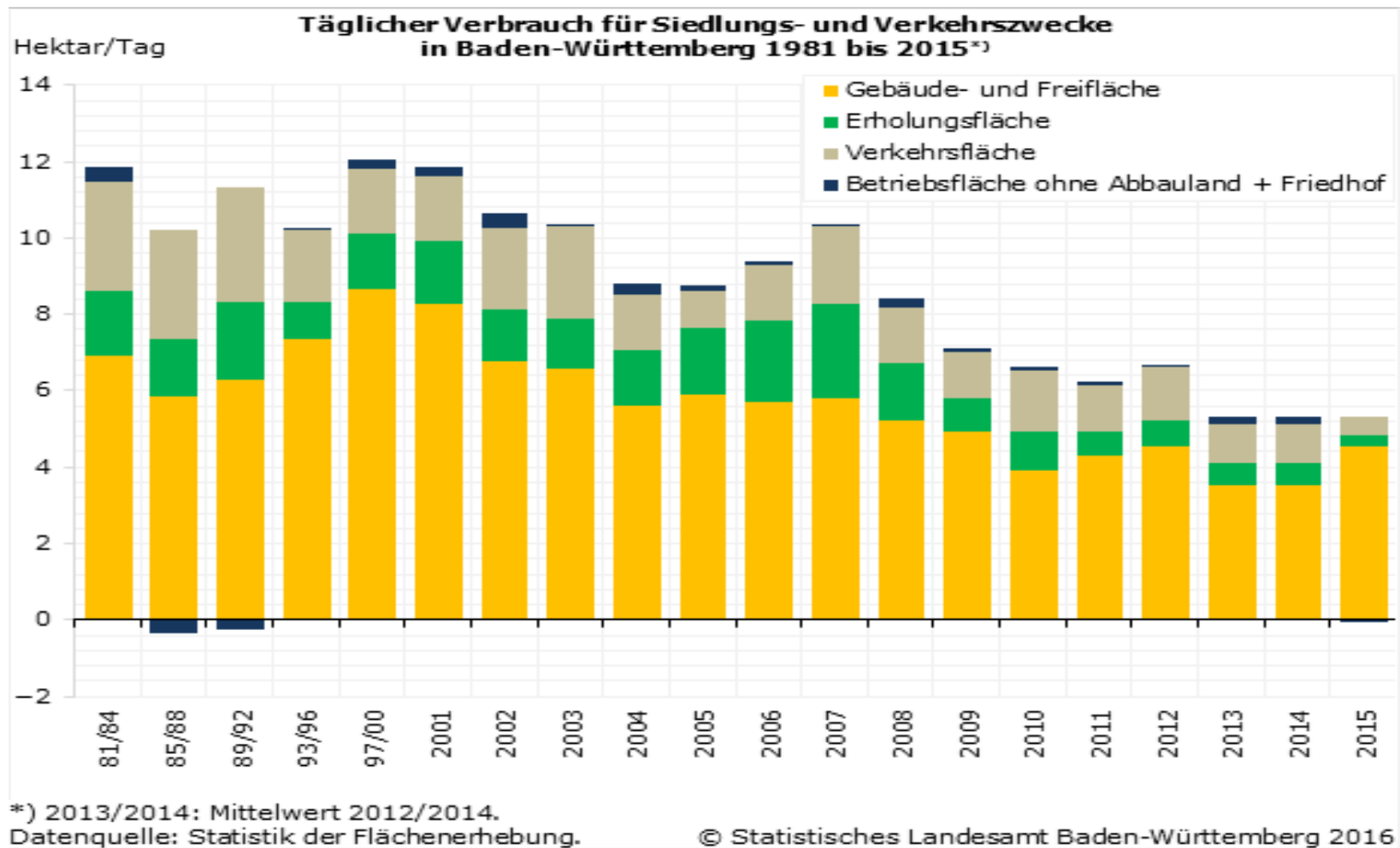
Die B31 als Hauptverkehrsader und Verkehrsinfrastruktur am Bodensee sind seit Jahrzehnten unverändert



Argumente: Ausbau vor Neubau + zwei-/dreispurig statt Vierspurigkeit

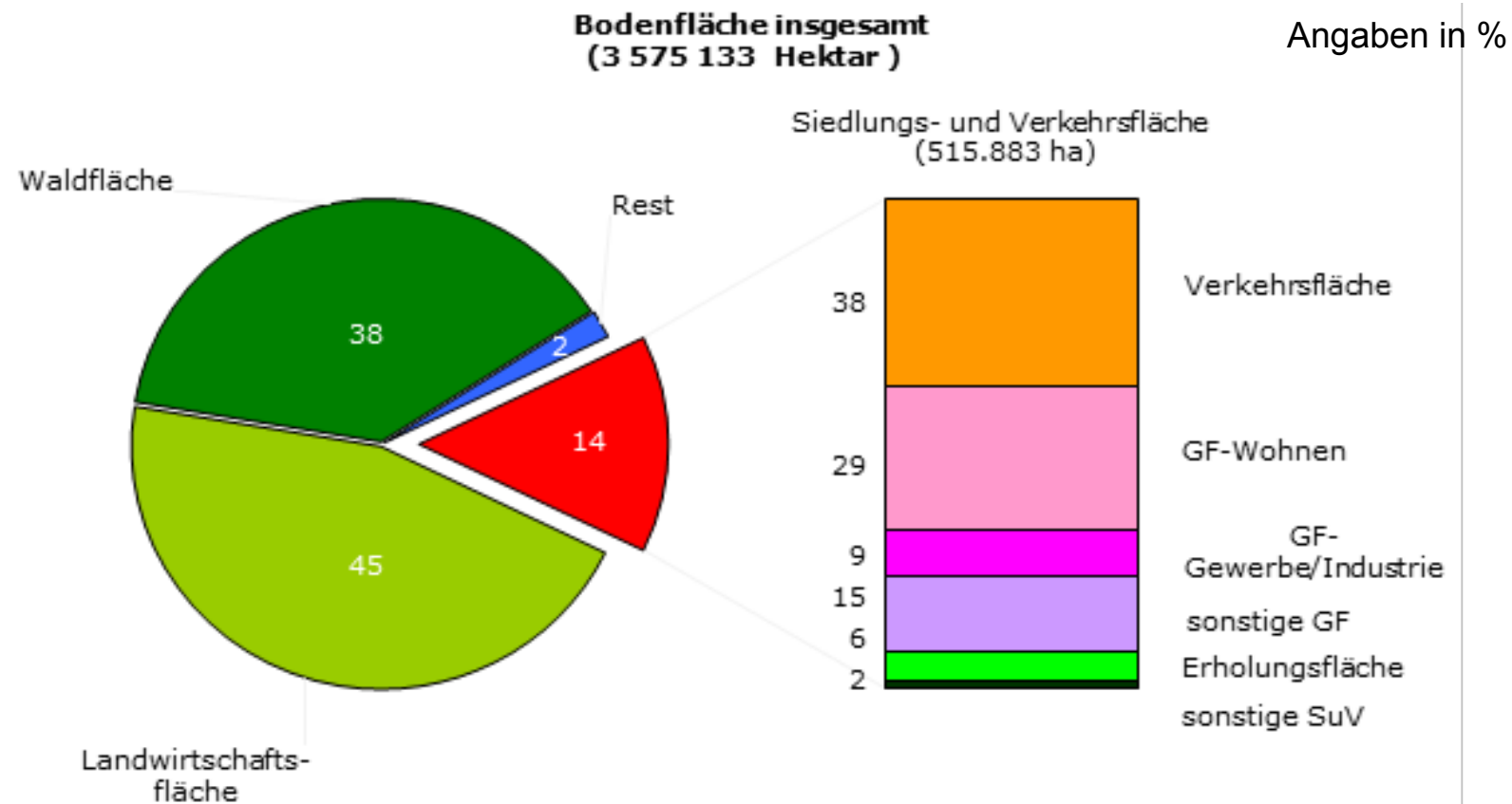
Übersicht der Anteile des täglichen Flächenverbrauchs in BAWÜ

Wodurch findet die Landversiegelung hauptsächlich statt?



Flächennutzung in Baden-Württemberg 2016

Verhältnismäßigkeit von Verkehrsfläche und Wohn-/Gewerbebebauung?



*) Sonstige Siedlungs- u. Verkehrsfläche (SuV): Betriebsfläche ohne Abbauland, Friedhof;
 GF: Gebäude- und Freifläche.
 Datenquelle: Statistik der Flächenerhebung.

© Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2016

BIB31neu

Verkehrsrinitiative Immenstaad



Verkehrsrinitiative Hagnau

HAGNAUER
Wein vom Bodensee

Winzerverein Hagnau



Verkehrsrinitiative aus Stetten

**Herzlichen Dank für
Ihr Interesse
& Ihre
Aufmerksamkeit**