

B31, Meersburg-Immenstaad

Aufgekommene Fragen zum Verkehrsgutachten, Stand: 20.12.2019

Nr.	Frage	Antwort
1	Ausbau Güterterminal Wolfurt: Berücksichtigung in Verkehrsprognose?	Die Verkehrsrelationen mit dem benachbarten Ausland wurden entsprechend den Ansätzen der Verflechtungsprognose 2030 in die VU übernommen.
2	Nicht einverstanden mit der Zukunftsprognose: - Sind die „Gesamt-Deutschland- Verkehrsszenarien“ auf die Bodenseeregion übertragbar? - Schwerverkehrsentwicklung nicht entsprechend gewürdigt - Wachstumsprognose Tourismus - Touristischer Transitverkehr in die südlichen und östlichen europäischen Urlaubsländer nicht berücksichtigt - Welche weiteren verkehrlichen, technischen, politischen und sonstigen Annahmen sind noch Grundlage der Prognoseszenarien?	Die Grundlagen/Annahmen der Verkehrsprognose werden im Erläuterungsbericht nachvollziehbar aufgeführt. Für den Variantenvergleich im Zuge der B31 Meersburg/West-Immenstaad wurde jeweils ein Szenario ohne Verkehrsreduzierung (Prognose-Nullfall 2035) und ein Szenario mit Verkehrsreduzierung (Prognose-Planfall 2035) erarbeitet. Der Prognose-Bezugsfall („Best-Case“ mit einer Reduzierung im Kfz-Leichtverkehr entsprechend des NDLSzenarios aus der Studie „Mobiles Baden-Württemberg“) wird als Vergleichsfall für die zu untersuchenden Trassenvarianten herangezogen. Die so ermittelte Vorzugsvariante wird anschließend vor dem Hintergrund des Prognose-Nullfalles („Worst-Case“ ohne Verkehrsreduzierung) überprüft. Somit wird sichergestellt, dass die Vorzugsvariante auch für den Fall funktioniert, wenn keine der unterstellten Zukunftsprognosen hinsichtlich Mobilitätsveränderung eintreten.
3a	Repräsentativität des Zähltermins: von welchen ca. 220 Werktagen und von welcher mittleren Belastung an diesen Tagen geht der Verkehrsgutachter aus?	Die Verkehrserhebungen wurden entsprechend dem aktuellen Regelwerk an einem repräsentativen Werktag (Di, Mi, Do außerhalb der Ferienzeiten) durchgeführt. Es handelt sich dabei nicht um die Suche nach einem rechnerischen Jahresmittelwert. Wenn von einer „mittleren Belastung“ gesprochen wurde, handelt es sich um eine Vereinfachung, um den komplexen Vorgang zu beschreiben, das Verkehrsaufkommen zu ermitteln. Maßgebend für die Dimensionierung von Verkehrsbauwerken ist die Bemessungsverkehrsstärke, wie sie im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015 (HBS 2015) definiert ist.

Nr.	Frage	Antwort
3b	Weiterer Prognose-Nullfall, in dem keine Straßenneubauten berücksichtigt werden (z.B. B30 RV-Eschach, B31 OU FN)	Der Vorhabenträger wird keinen weiteren Prognose-Nullfall rechnen, da der geforderte Nullfall (ohne jegliche Netzergänzungen) fachlich nicht korrekt wäre und demzufolge nicht für das Verfahren benötigt wird. Auch die Prognoseansätze hinsichtlich der Netzergänzung werden im Erläuterungsbericht nachvollziehbar dargestellt, so dass ein rechtssicheres Planfeststellungsverfahren auf dieser Grundlage erfolgen kann.
3c	Wie wurde an den Knotenpunkten (KP) gezählt? Wie wurde auf 24h-Werte hochgerechnet?	Wie im Bericht zur Verkehrsanalyse ausgeführt wurden die Knotenpunkte mittels Videokameras im Zeitraum von 6:00 - 10:00 und 15:00 - 19:00 Uhr gezählt. Die Hochrechnung erfolgte anhand der über 7 Tage x 24 h durchgeführten Wochenzählstellen.
3d	Wieso stimmen die Zählraten bei K 24 und WZ 13 östl. Immenstaad für die Gesamt-Kfz perfekt überein, während sich für LKW deutliche Unterschiede zeigen?	Hier handelt es um einen redaktionellen Fehler – die Unterschiede im Schwerverkehr müssen auch im Gesamtverkehr sichtbar sein. Die entsprechende Abbildung für den Gesamtverkehr wurde korrigiert.
3e	Wieso stimmen die Tabellenwerte der Kfz-Zählung nicht mit den Tageswerten der WZ 12 überein?	In der Tabelle sind anscheinend für ein und denselben Abschnitt zwei unterschiedliche Werte aufgeführt – die Tabelle wird geprüft und ggf. korrigiert.
3f	Zu der folgenden, missverständlichen Formulierung wollte Herr Kiener noch eine treffendere Formulierung vorschlagen: „Da sich dieser Mehrverkehr nicht nur auf die Ferien beschränkt, sondern außerhalb der Ferien auch an Wochenenden und Feiertagen auftritt, ...“	Auf Wunsch aus dem FAK-Verkehr für eine allgemeinverständlichere Formulierung: Neufassung des Kapitels 2.4 zur Beschreibung des Verkehrsaufkommens an Sonntagen und Ferientagen
4	Quelle der Szenarien der Verkehrsprognose 2035	<ul style="list-style-type: none"> - Regionale Entwicklungen entsprechend den Abfragen zur Bauleitplanung bei den Gemeinden in der Raumschaft - Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes - Ansätze der Verflechtungsprognose zum Bundesverkehrswegeplan 2030 „Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“ - Link in Dokumentation des DF

Nr.	Frage	Antwort
5a	NDL-Szenario reicht nicht aus, um Klimaschutzziele zu erreichen. Das NMK-Szenario sollte parallel betrachtet werden.	Das NDL-Szenario empfiehlt sehr ambitionierte Entwicklungen, für die es heute noch überhaupt keine rechtliche Grundlage gibt. In Anbetracht des Prognosehorizontes 2035 halten die Gutachter und das RP Tübingen darüber hinausgehende Ansätze derzeit nicht für realistisch. Es handelt sich um das Szenario, auf das sich der Verkehrsgutachter und Herr Prof. Dr. Monheim verständigt haben und welches im FAK-Verkehr vom 19.10.2018 vorgestellt wurde.
5b	Auch der Schwerverkehr sollte entsprechend dem NDL-Szenario reduziert werden. Warum wurde die Reduzierung beim Schwerverkehr ausgeklammert?	Die BW-Studie nennt hier nicht den „Schwerverkehr“, sondern den „Güterverkehr“ und führt dazu selbst folgendes aus: „Schwerpunkt dieser Studie bilden das Mobilitätsverhalten und damit der Personenverkehr. Um aber Aussagen hinsichtlich einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrssystems treffen zu können, ist es wesentlich, auch den Güterverkehr zu berücksichtigen. Daher wurde dieser ebenfalls im Sinne der drei Szenario-Philosophien im Projekt mitgeführt, wenn auch in einer geringeren Detailtiefe hinsichtlich der Modellierung als der Personenverkehr.“ Zusammen mit Herrn Prof. Dr. Monheim wurde deshalb im Rahmen der Prognoseabstimmungen vereinbart, auf Abschlüsse im „Schwerverkehr“ zu verzichten.
5c	Der Korrektur-Abschlag von 14% sollte nicht auf die Anzahl der Wege, sondern anhand der zurückgelegten Kfz-Fahrleistung (in Kfz-km/a) vorgenommen werden.	Der Korrektur-Abschlag wurde in Abstimmung mit Herrn Prof. Dr. Monheim pauschal über alle Fahrweiten angewandt. Bei einer entsprechend differenzierten Berücksichtigung müssten bereits Maßnahmen vorliegen, die jeweils unterschiedliche Distanzklassen bedienen – diese Differenzierung kann derzeit nicht erfolgen.
5d	Die NDL-Werte zwischen 2030 und 2050 sollen linear interpoliert werden und die Werte angesetzt werden, mit denen die Klimaschutz-Ziele erreicht werden.	Das NDL-Szenario ist auf die Stichjahre 2030 und 2050 ausgelegt. Der Verlauf zwischen diesen Zeitpunkten ist sicher nicht linear. Eine lineare Interpolation wäre methodisch unsauber und fachlich fragwürdig. Der Verkehrsgutachter zieht es in Abstimmung mit Herrn Prof. Dr. Monheim deshalb vor, die ambitionierten Annahmen für das Jahr 2030 auch für das Jahr 2035 anzusetzen. Vor demselben Hintergrund wurde auch keine Extrapolation der Ansätze der Verflechtungsprognose 2030 nach 2035 vorgenommen.
6a	Wurde die LKW-Maut auf Bundesstraßen in der BVWP-Verflechtungsprognose berücksichtigt?	Der Bundesverkehrswegeplan 2030 bzw. die Verflechtungsprognose zum BVWP gibt an, dass die Auswirkungen der Maut auf das Verkehrsaufkommen der Bundesfernstraßen in einer vernachlässigbaren Größenordnung liegen.

Nr.	Frage	Antwort
6b	Inwieweit wurden die Auswirkungen der LKW-Maut auf allen Bundesstraßen in der Prognose berücksichtigt?	<p>Entsprechend den Ansätzen der Verflechtungsprognose 2030. Sollte sich durch die bereits bestehende Lkw-Maut auf Bundesautobahnen bzw. ausgesuchten Bundesstraßen eine Verkehrsverdrängung erheben haben, so ist mit der Einführung der flächendeckenden Lkw-Maut für alle Bundesfernstraßen eher wieder mit einer Zurückverlagerung als mit einer weiteren Verdrängung in das nachgeordnete Verkehrsnetz zu rechnen.</p> <p>Die Lkw-Maut wurde zum 01.07.2018 für alle Bundesstraßen für Lkw > 7,5 t zul. GG eingeführt. Für die B31 wird im Querschnitt der Dauerzählstelle „Harlachen“ für das Jahr 2018 ein Anteil des SV(Mo-Fr) von 15,7 % ausgewiesen, was gegenüber 2017 eine Zunahme von +5,2 % entspricht.</p>
7	Woher stammt Ihre Annahme, dass der Schwerverkehr zunehmen wird und bezieht sich diese Annahme nur auf den LKW-Straßenverkehr oder auch auf den LKW-Verkehr auf Schiene und Wasser?	<p>Beim Schwerverkehr wurde die Verflechtungsprognose des Bundesverkehrswegeplans übernommen, der von einer deutlichen Zunahme bis 2030 beim LKW-Verkehr ausgeht.</p>
8	„Herr Kiener, auf der letzten Veranstaltung berichteten Sie, dass der zukünftige Verkehr nur durch eine leistungsfähige 4-spurige B31 aufgenommen werden könne. Heißt das schon jetzt, dass ein sog. Verlagerungs-Szenario des Pkw Verkehrs auf bis dahin planfestzustellende oder finanzierungsgesicherte ÖPNV Alternativen gar nicht mehr zur Debatte steht?“	<p>In der Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung ist ab dem Prognose-Bezugsfall 2035 ein pauschaler Abschlag von 13,6 % aller Leichtverkehrsfahrten in Baden-Württemberg berücksichtigt. Dieser Abschlag wurde aus den Modal-Split-Anteilen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Bestand (59 %, aus MID 2017) und aus der Studie „Mobiles Baden-Württemberg“ (51 %, Szenario NDL) gebildet. Wie diese Verkehrsreduzierung bzw. Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund erreicht werden kann ist zum heutigen Zeitpunkt noch unbeantwortet. Dazu gibt es Stand heute weder planfestgestellte noch finanzierungsgesicherte Maßnahmen im Umweltverbund (Rad, Bus, Bahn).</p> <p>Die Aussage, dass eine leistungsfähige B 31 zur Erreichung der im BVWP 2030 definierten Planungsziele nur durch eine zweibahnig, vierspurige Bundesstraße möglich ist, berücksichtigt bereits die oben genannten Verkehrsabnahmen bzw. Verlagerungen des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund.</p>

Nr.	Frage	Antwort
9a	Woran wird die Dimensionierung der neuen Straße festgemacht?	Die Dimensionierung einer neuen Straße ergibt sich prinzipiell aus dem gültigen Regelwerk für die Planung von Straßen - dazu wird auf die Ausführungen von Herrn Regierungsbaumeister Dipl.-Ing. Hans-Jochen Münnich im DF/FAK am 01./02.04.2019 verwiesen.
9b	Inwiefern ist die Verkehrsbelastung der 50. Spitzenstunde im Jahr hierfür maßgeblich? Wie soll dieser Wert für die B31 neu ermittelt werden?	Der rechnerische Nachweis, dass die geplanten Strecken (Querschnitte) und Knotenpunkte auch ausreichend leistungsfähig sind, ist nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015“ (HBS 2015) zu führen. Der Leistungsfähigkeitsnachweis wird für den Zeitraum einer als maßgeblich erachteten Stunde geführt – diese wird nach dem Wortlaut des HBS 2015 wie folgt ermittelt: „Die Bewertung der Verkehrsqualität und die Bemessung einer Verkehrsanlage erfordern Kenntnisse über die maßgebende Verkehrsnachfrage. Sie wird allgemein als Bemessungsverkehrsstärke q_B bezeichnet [...] Als Bemessungsverkehrsstärke q_B wird allgemein die Verkehrsstärke der n-ten Stunde eines Jahres definiert. Die Bemessungsstunde wird ermittelt, indem die stündlichen Verkehrsstärken einer Richtung oder eines Stroms aller 8760 Stunden eines Jahres (bzw. 8784 Stunden bei Schaltjahren) absteigend sortiert werden (Dauerlinie) und die n-te Stunde ausgewählt wird. Die als maßgebend erachtete n-te Stunde wird vom Baulastträger festgelegt. In der Praxis übliche Werte liegen im Bereich der 30. bis 200. Stunde [...] In der amtlichen Verkehrsstatistik wird die 50. Stunde der Dauerlinie als maßgebende stündliche Verkehrsstärke (MSV) bezeichnet.“
10a	Wir bitten darum, neben den Differenz-Darstellungen der Verkehrszahlen für die diversen Planfälle auch entsprechende Prognose-Karten mit den jeweiligen Prognosezahlen (also keine Differenzen zum PBF) vorzulegen. Es sollten auch die jeweils zugehörigen Planfall-Szenarien für den Schwerverkehr vorgelegt werden.	Dies erfolgt nach Abschluss des Verkehrsgutachtens in der Schlussdokumentation des Verkehrsgutachtens.

Nr.	Frage	Antwort
10b	Zu den Screenlines auf Folie 11: auf der B31neu verkehren mehr zusätzliche Fahrzeuge als von den Parallelstraßen in der Region abgezogen werden. Woher kommen die anderen zusätzlichen Kfz/d auf der B31neu?	Im Verkehrsmodell wird nicht nur der auf den Plänen dargestellte Verkehr berücksichtigt. Der Planungsraum ist deutlich größer. In der Verkehrsprognose ist neben der kleinräumigen, im Wesentlichen die Parallelstraßen betreffenden, auch die weiträumige Bündelung berücksichtigt.
10c	Aussagen zur OU Bermatingen auf den Folien 48/49 stimmen nicht mit der Plandarstellung überein: bis 6.000 Kfz/d oder 4.100 Kfz/d? bzw. 3.000 Kfz/d oder 1.500 Kfz/d?	Die OU Bermatingen wurde als Planfallvariante behandelt. Die Abweichung zwischen den Angaben in den Plänen und den Tabellen liegt an dem EDV-Programm, das die Verkehrsmenge auf dem längsten Abschnitt darstellt. Für kürzere Abschnitte werden die Verkehrsmengen übersichtlichkeitshalber nicht dargestellt. Die Tabellenwerte liefern deshalb für die Planfallvariante ergänzende Werte und sind als Detaillierung zu den Übersichtsplänen zu verstehen.
10d	Aussage zur OU Markdorf: Inwiefern ist die Entlastungswirkung von 4.200 Kfz/d wie sie auf Folie 49 erkennbar ist mit der in der Planfeststellung aufgeführten Entlastungswirkung von 13.300Kfz/d vergleichbar?	Auch hier wird wieder auf die Tabellen verwiesen. Einzelne, kurze Streckenabschnitte beispielsweise der B33 OD Markdorf werden in den Plänen nicht beschriftet.
10e	Bündelungswirkung: Eine Zielsetzung des Planungsfall 7-Gesamtkonzepts war, den weiträumigen B33-Verkehr zwischen Meersburg und RV auf die B31/B30 zu verlagern. Zur Untersuchung bzw. Darstellung, inwieweit dies gelingt, bitten wir um Vorlage von Stromverfolgungen auf Basis der wichtigsten Planfälle mit verschiedenen Bezugspunkten.	Die Bündelungswirkung ist anhand der Tabellenwerte nachvollziehbar, gesonderte Stromverfolgungspläne werden nicht als notwendig erachtet. Der Planungsraum ist deutlich größer als auf den Plänen dargestellt. Das Verkehrsmodell berücksichtigt je nach Planungsfall, dass die B31neu den Verkehr bündelt.
11	Welcher Ausbauzustand und welche Trasse für die B31neu liegt der Prognose für 2035 für die OU Markdorf zugrunde?	Die OU Markdorf ist als planfestgestellte Maßnahme ab dem Prognose-Bezugsfall in allen Prognose-Planfällen als Bestandteil des zukünftigen Straßennetzes berücksichtigt. Die Trasse der OU Markdorf wurde in der Linienführung der Planfeststellung berücksichtigt.

Nr.	Frage	Antwort
	Wie unterscheiden sich die Trassenvarianten bzgl ihrer Auswirkungen auf die Entlastung von OU und OD Markdorf?	Die Auswirkungen aller Prognose-Planfälle auf die OU Markdorf werden im abschließenden Verkehrsgutachten wiedergegeben. Unterschiede zu den Werten im Verkehrsgutachten der OU Markdorf ergeben sich, neben den unterschiedlichen Prognosehorizonten und unterschiedlichen Prognosenetzen nicht zuletzt auch durch die reduzierte MIV-Matrix.
12	Ist der Zähltermin 13.10.16 für das Gesamtjahr repräsentativ, obwohl er 6% über dem Jahresdurchschnitt der B31-Dauerzählstelle Harlachen liegt? Sollte für die Dimensionierung der neuen Straße nicht nur 8,8% von den jeweiligen Verkehrsmengen in den Planfall-Umlegungsprognosen herangezogen werden?	Die maßgebliche Verkehrsmenge ist kein Durchschnittswert, sondern nach HBS 2015 die 50. Spitzenstunde. Im Jahr 2106 wurde für die B31 am Querschnitt Harlachen eine 50. Stunde in Richtung 1 von 9,7 % und in Richtung 2 von 8,8 % ausgewiesen. Für die Überprüfung der Leistungsfähigkeit (Prognose 2035) wird eine maßgebliche Verkehrsmenge von 9% der täglichen Verkehrsmenge angesetzt.
13a	Warum werden z.B. die elektrifizierte Südbahn, die Bodensee Elektro-Ring-S-Bahn und die Doppelspurigkeit der Gürtelbahn nicht in die Verkehrsprognose miteinbezogen?	Die genannten Projekte sind derzeit noch zu wenig konkret geplant, um sie bei der Verkehrsprognose berücksichtigen zu können. In der Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung ist ab dem Prognose-Bezugsfall 2035 ein pauschaler Abschlag von 13,6 % aller Personenverkehrsfahrten in Baden-Württemberg berücksichtigt (vgl. Frage 8). Dieses Ziel zu erreichen ist bereits sehr ambitioniert.
13b	Hat der ÖPNV Experte Prof. Monheim nicht Recht, wenn er vor ca. einem Jahr im Dialogprozess bemängelt hat, dass die ÖPNV Vertreter von Kreis und Region zu wenig vertreten waren?	Die Vertreter von Bodo und Bahn werden immer zu den Sitzungen des FAK Verkehr eingeladen. Sie haben zurückgemeldet, dass sie es zum derzeitigen Planungsstand nicht für notwendig erachten, sich an der Planung der B31 zu beteiligen.
13c	Wie ist die Aussage von Herrn RP Klaus Tappeser zu bewerten: „Sollte sich an den Annahmen des Verkehrsgutachtens grundsätzlich etwas ändern, so müsste das Verkehrsgutachten überarbeitet werden.“?	In den Prognoseplanfällen sind die aktuelle Bauleitplanung sowie Projekte, die z.B. planfestgestellt sind, berücksichtigt. Sollten sich die Bauleitplanungen wesentlich ändern oder weitere relevante Projekte planfestgestellt werden, so wird geprüft, ob diese Projekte eine Fortschreibung des Verkehrsgutachtens notwendig machen.

Nr.	Frage	Antwort
14	Warum ist bei einem Verzicht auf den Anschluss L207 nicht ein Richtungsanschluss für die Werksverkehre (MTU) möglich?	Auf den Anschluss der L207 an die B31neu wird bei allen nördlich der Siedlung verlaufenden Varianten verzichtet, um die Eingriffe im Bereich der Lipbachsenke zu minimieren. Die Verkehrsuntersuchung hat ergeben, dass dieser Verzicht den positiven Nebeneffekt hat, dass die L207 im Bereich der Siedlung nicht zusätzlich belastet wird. Der Werksverkehr (MTU) rechtfertigt keinen Richtungsanschluss mit all seinen negativen Auswirkungen.
15a	In der Verkehrsprognose für die OU Markdorf werden für das Jahr 2010 im Prognose Nullfall in der OD Markdorf 25.700 Kfz/24h angegeben. Im Verkehrsgutachten zur B31, Meersburg-Immenstaad, sind im Analyse-Nullfall 2016 20.000 bis 22.000 Kfz/24h angegeben. Wie passen diese Zahlen zusammen? Nimmt der Verkehr ab?	Der Unterschied in den Verkehrsmengen ergibt sich allein aus den unterschiedlichen Szenarien: Prognose 2010 und Analyse 2016 können nur dann übereinstimmen, wenn die Prognoseansätze für 2010 im Jahr 2016 in der Raumschaft 1:1 umgesetzt worden wären.
15b	Von der Variante C1-V4 fehlen mir die Entlastungswirkungen für die OD Bermatingen und die OD Markdorf. Ich bitte Sie, mir diese zu senden.	Die von Ihnen gewünschten Daten werden in der Schlussdokumentation des Verkehrsgutachtens enthalten sein. Sobald das Verkehrsgutachten abgeschlossen und geprüft ist, wird es auf der Projekthomepage veröffentlicht.
16	Spiegeln sich die Erfahrungswerte aus der Prognose aus den Planfeststellungsunterlagen 1996 in der heutigen Prognose wider?	Man hat 2016 eine neue Analyse der Verkehrssituation erarbeitet als Grundlage für die Prognose für 2035. Eine detaillierte Auswertung, ob und warum die im Jahr 1996 in der Raumschaft abgefragten siedlungsstrukturellen Planungen für 2010 im Jahr 2016 1:1 umgesetzt wurden oder nicht ist nicht Aufgabe der Verkehrsplanung, sondern unterliegt der kommunalen Planungshoheit der Gemeinden.

Weitere Fragen zur Planung (Artenschutz, Technische Planung, Bauausführung):

Nr.	Frage	Antwort
16a	Wie soll der laufende Verkehr während einer ca. 3-5 jährigen Bauzeit geführt werden?	Der Umleitungs- und Baustellenverkehr ist abhängig von der Variante, die realisiert wird, und wird in einer späteren Planungsphase detailliert ausgeplant. Klar ist, dass ein bestandsnaher Neubau (Variante A) zu aufwändigeren Maßnahmen in Bezug auf den laufenden und den Baustellenverkehr führen wird als ein Neubau in freier Landschaft.
16b	Wo soll eine zusätzliche parallele Baustraße, wie immer wieder ausgeführt, geführt werden?	s. 16a
16c	Wird alternativ zu einer separaten Baustraße im laufenden Verkehr jeweils eine neue Richtungsfahrbahn hergestellt und eine für den laufenden Verkehr verwendet? Auch bei der Herstellung des Brückenbauwerks?	Im Falle eines zweibahnigen Ausbaus wird eine Richtungsfahrbahn hergestellt (ggf. neben der bestehenden B31, auf der in der Zeit der Verkehr noch laufen kann). Dann wird der Verkehr auf die neue Richtungsfahrbahn umgelegt und die zweite Richtungsfahrbahn neu hergestellt. Bei Bauwerken muss jeder Einzelfall geprüft werden. Im jetzigen Planungsstadium geht das RPT von einem überschlägigen Flächenbedarf von mind. 10m links und rechts der neuen Fahrbahn aus.
16d	Wie wird der Lipbach in der Bauzeit geschützt?	Der Lipbach soll bei allen Varianten durch ein ausreichend dimensioniertes Brückenbauwerk gequert werden. Der Schutz des Lipbachs und seines Umlands während Abbrucharbeiten oder des Neubaus kann aus Sicht des Vorhabenträgers durch baubegleitende Schutzeinrichtungen und -maßnahmen gewährleistet werden.
16e	Wo sind die für die Straßen und Brückenbauwerke notwendigen Logistik- und Lagerflächen vorgesehen?	Die Logistik- und Lagerflächen sind abhängig von der Variante, die realisiert wird, und werden in einer späteren Planungsphase detailliert ausgeplant. s. auch 16a

Nr.	Frage	Antwort
16f	<p>Wenn weder eine Baustraße noch eine zeitlich versetzte Bauausführung der Fahrbahnen möglich sein sollte, wird der gesamt Verkehr oder eine Richtung ab dem Anschluss Spaltenstein der B31 neu OU FN über Efrizweiler und Kluftern zum L207 – Dornierknoten umgeleitet? Ist die Straßeninfrastruktur dort geeignet, diese Verkehrsmengen insbesondere mit Sattelzügen zu bewältigen (Bahnunterführung, Scharfes Eck)?</p>	<p>Der Umleitungs- und Baustellenverkehr ist abhängig von der Variante, die realisiert wird, und wird in einer späteren Planungsphase detailliert ausgeplant. Es wird davon ausgegangen, dass bei allen Varianten die Baustellenlogistik so organisiert werden kann, dass alle Verkehrsbeziehungen für den laufenden Verkehr aufrechterhalten werden können.</p>
16g	<p>Wie wird der insbesondere nächtliche Lärmschutz der Anwohner in Efrizweiler, Kluftern, Ruhbühl und Siedlung in der Zeit der Umleitung sicher gewährleistet?</p>	<p>Bei der Variante A wird von einer bestandsnahen provisorischen Verkehrsführung ausgegangen und nicht von einer weiträumigen Umleitung.</p>
16h	<p>Wird durch die Höhenlage der 4-streifigen Straße auf der Brücke die Schallausbreitung in die Arbeitsplätze bei Airbus und der BodenseeBusinessBase sowie in Richtung Siedlung, Ruhbühl und Ferienwohnpark deutlich verstärkt?</p>	<p>Bei den Lärmberechnungen wird die Höhenlage der Straße und das umgebende Gelände berücksichtigt. Die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV werden durch Troglagen, teils mit Überdeckelungen, Lärmschutzwänden und im Einzelfall durch passive Lärmschutzmaßnahmen eingehalten.</p>
16i	<p>Ist für ein großes Brückenbauwerk über den Lipbach an der heutigen B31 bereits eine Baugrunderkundung durchgeführt worden?</p>	<p>Im derzeitigen Planungsstadium der Linienbestimmung wurden Erkundungsbohrungen entlang der verschiedenen Varianten durchgeführt, um die geotechnische Machbarkeit der einzelnen Varianten zu bewerten. Detaillierte Baugrunderkundungen für Detailfragestellungen, z. B. für die Planung der Gründung eines Brückenbauwerks zur Überführung des Lipbachs, sind nicht Bestandteil des gegenwärtigen, frühen Planungsstadiums.</p>
16j	<p>Wie wird die Vermeidung von Schadstoffeinträgen in den Bach und damit unmittelbar in den wenige Meter entfernten See bei (LKW-) Unfällen im Brückenbereich sichergestellt?</p>	<p>Die Entwässerungskonzeption muss entsprechende Unfallereignisse berücksichtigen. Hierfür gibt es zum Beispiel technische Rückhaltesysteme. Das Entwässerungskonzept wird in einer späteren Planungsphase erstellt.</p>

Nr.	Frage	Antwort
16k	In den letzten Jahren ist im Grünstreifen zwischen Bestand B31 und Zufahrt Kläranlage eine Vielzahl von neuen Glasfaserleitungen verlegt worden.	Wir bedanken uns für diesen Hinweis und werden ihn je nach Variantenwahl in den nächsten Planungsphasen berücksichtigen.
16l	Wichtig für die Funktion der Kläranlage ist, dass die Auslaufleitung der Kläranlage zum Bodensee uneingeschränkt sicherzustellen wäre.	Wir bedanken uns für diesen Hinweis und werden ihn je nach Variantenwahl in den nächsten Planungsphasen berücksichtigen.
16m	Im Grünstreifen zwischen der B31 und der Zufahrt zur Kläranlage von Westen kommend liegt der Hauptsammelkanal des Abwasserzweckverbandes für alle Abwässer aus Hagnau, Immenstaad, Kluffern und Markdorf.	Wir bedanken uns für diesen Hinweis und werden ihn je nach Variantenwahl in den nächsten Planungsphasen berücksichtigen.
16n	Für den Straßenbau können vom Betriebsgelände der Kläranlage keine Flächen abgetreten werden, da der Sandfang erweitert und eine 4. Reinigungsstufe im Betriebsgelände nur nach Süden in Richtung Zufahrtsweg eingerichtet werden kann.	Wir bedanken uns für diesen Hinweis und werden ihn je nach Variantenwahl in den nächsten Planungsphasen berücksichtigen.
17a	Warum ist die intensive forstwirtschaftliche Nutzung im Wald mit schwerem Gerät artenschutzrechtlich unbedenklich, während ein Straßenneubau entlang der Waldgrenze artenschutzrechtlich bedenklich ist?	Siehe 17b

Nr.	Frage	Antwort
17b	Warum ist die forstwirtschaftlich intensive Bewirtschaftung des Waldes erlaubt, wenn ein hohes Artenschutzrisiko besteht?	<p>In § 44 BNatSchG sind die Zugriffsverbote für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten aufgeführt, die für Eingriffsvorhaben einschlägig sind. Bei der Planung einer Straße ist daher das Eintreten dieser Verbote zu prüfen. Konkretisierungen der Verbote und Legalausnahmen für Vorhaben, die der Eingriffsregelung nach BNatSchG unterliegen – wie z.B. der Bau von Bundesstraßen - werden in § 44 Abs. 5 genannt. Voraussetzungen für Ausnahmen von den Verboten im Einzelfall sind in § 45 Abs. 7 aufgeführt.</p> <p>Die forstwirtschaftliche Nutzung des Waldes verstößt nicht gegen die Zugriffsverbote, sofern sie den Anforderungen an die „gute fachliche Praxis“ und weiteren Vorgaben, s. § 44 Abs. 4, genügen. Durch die forstwirtschaftliche Nutzung des Waldes darf sich der Erhaltungszustand bestimmter Arten nicht verschlechtern. Ggf. sind Schutz-Maßnahmen zu ergreifen. Im Weingartenwald sind fachplanerisch z.B. sogenannte Waldrefugien und Habitatbaumgruppen u.a. zum Schutz von Höhlenbäumen ausgewiesen.</p> <p>Der Einsatz von schweren Maschinen und Fahrzeugen im Wald muss unter artenschutzfachlichen Gesichtspunkten nicht grundsätzlich schlecht sein. Die durch den Einsatz verursachten Bodenverdichtungen können z.B. zu wassergefüllten Fahrspuren und Pfützen führen, die im Weingarten als Habitate für die streng geschützte Gelbbauchunke dienen.</p>

Nr.	Frage	Antwort
17c	Stellt eine Straße mit Abstand und Schutzmaßnahmen zur Waldgrenze für die im Wald vorgefundenen, sensiblen Arten überhaupt ein unmittelbares Risiko dar?	<p>Um die Beeinträchtigungen einer Straße beurteilen zu können, müssen deren bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen auf die Schutzgüter bzw. Tierarten ermittelt werden. Hauptwirkungen sind insbesondere die bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme, die anlage- und betriebsbedingte Zerschneidung durch den zweibahnigen Querschnitt der neuen B 31 (+ ggf. B 33) und den hohen Kfz-Verkehr. Auf der anderen Seite der Beurteilung stehen die Arten mit ihrem Schutzstatus und der Empfindlichkeit gegenüber diesen Projektwirkungen. So können selbst Schutz-/Minderungsmaßnahmen wie Querungseinrichtungen in verhältnismäßig vertretbarer Ausführung erhebliche Beeinträchtigungen des Populationsaustauschs der Gelbbauchunke durch die hohe Zerschneidung von Lebensräumen nicht gänzlich verhindern. Bei Fledermäusen, die alle streng geschützt sind, kann das Queren der Fahrbahn bei hoher Verkehrsstärke zu einem erhöhten Tötungsrisiko führen. Dies ist besonders dann von Relevanz, wenn durch die neue Straße Flugrouten zwischen Quartieren und Jagdhabitaten zerschnitten werden. Auch in diesem Fall sind beim betreffenden Querschnitt für einige Arten Vermeidungsmaßnahmen nicht möglich, die das Tötungsrisiko auf ein unerhebliches Maß senken.</p> <p>Vögel können durch den Verkehr und die indifferenten Bewegungsabläufe der Fahrzeuge auf der Straße gestört werden, so dass in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke und dem Abstand zur Fahrbahn Lebensräume entweder teilweise oder vollständig entwertet werden. Das Störungsband kann sich je nach Art über mehrere hundert Meter von der Fahrbahn weg erstrecken.</p>

Nr.	Frage	Antwort
17d	Müsste der Weingartenwald nach dieser Neubewertung nicht auch zum Schutzgebiet ohne weitere Bewirtschaftung erklärt werden?	<p>Eine formale großflächige Unterschutzstellung als Bannwald müsste durch die Forst-/Naturschutzverwaltung erfolgen. Derzeit sind kleinflächig Gebiete in verschiedenen Kategorien rechtlich und fachplanerisch geschützt, z.B. als Biotope nach NatSchG und LWaldG, als FFH-Lebensraumtypen und als Waldrefugien und Habitatbaumgruppen, aber auch als Waldbereiche mit verschiedensten Waldfunktionen gemäß der fach- und regionalplanerischen Zuweisung.</p> <p>Unabhängig davon hat der Weingartenwald aufgrund der im Zuge der Raumanalyse durchgeführten Untersuchungen und Kartierungen aus naturschutzfachlicher/-rechtlicher und umweltfachlicher Sicht eine hohe Bedeutung, die in den Beurteilungen zu berücksichtigen ist.</p>
17e	Wie ist die Trennung des Weingartenwaldes durch die B-Variante einzuordnen?	<p>Um Zerschneidungen von Populationen und Teillebensräumen betroffener Arten sowie deren Tötungsrisiko bestmöglich zu minimieren, sind Grün- und Landschaftsbrücken in Zusammenhang mit Kollisionsschutz- und Leitwänden vorgesehen. Weiterhin können Waldwegeverbindungen (z.B. als Unterführungen) oder Gewässerquerungen so gestaltet werden, dass sie von Fledermäusen oder Amphibien zur Querung genutzt werden können und somit Zerschneidungswirkungen minimieren.</p> <p>Außerdem wäre der neue Waldrand entlang einer B31neu im Querschnitt weiter zurück zu setzen, um gerade für Fledermäuse eine Flugroute entlang der Waldränder abseits der Fahrbahn zu ermöglichen und diese gezielt auf die Querungsmöglichkeiten zu lenken. Für Gelbbauchunke und Haselmaus ist trotz Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen mit artenschutzrechtlichen Verboten zu rechnen (Tötungsverbot im Zuge der Baufeldherstellung). Eine artenschutzrechtliche Ausnahme in Bezug auf die Sicherung des Erhaltungszustandes der Arten ist aber möglich.</p>

Nr.	Frage	Antwort
18a	Warum wird die Tieferlegung und Überdeckung im Fall des Ausbaus nicht von der Brücke-Ost an den beiden Hochhäusern bis Schloss Kirchberg mit noch zu definierenden Unterbrechungen weitergeführt, um den Lärmpegel und die Abschneidung / Abschnürung zum Hinterland zu beseitigen?	Grundsätzlich sind Tieferlegungen und Überdeckelungen sehr teuer. In Abwägung aller zu berücksichtigenden Belange wie Lärmschutz, Kosten, Wirtschaftlichkeit, Zerschneidungswirkungen, etc. ist deren Notwendigkeit genau zu prüfen. Was z.B. den Lärmschutz angeht, ist zu untersuchen, ob die Einhaltung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV auch durch günstigere Maßnahmen wie Lärmschutzwände und passive Maßnahmen vertretbar ist.
18b	Wenn eine mehr als 300m lange Deckelung zu hohen Kosten für Lüftung und Sicherheitseinrichtungen führt, kann die Deckelung dann durch Galerieabschnitte unterbrochen werden?	Unterbrechungen durch Galerieabschnitte sind grundsätzlich sinnvoll, um damit z.B. in Bau, Betrieb und Unterhaltung aufwändige Lüftungs-, Brandschutz- und Sicherheitseinrichtungen vermeiden zu können. Sie sind aber nur dann möglich, wenn die topografische Situation für die Trasse eine solche Galerielage „zulässt“, also eine hangparallele Führung der Trasse, bei der die Galerie-seite des Bauwerks so offen ist, dass z.B. die Lüftung in der erforderlichen Art und Weise funktioniert. Hierfür ist für jeden Einzelfall ein Nachweis erforderlich.
18c	Wird mit der Galerieunterbrechung der – durch die B31-Trogwannen „gestörte“ Wasserfluss Richtung See oder durch andere Maßnahmen wie Rohrdurchführungen usw. wieder normalisiert?	Es ist immer günstiger, mit der Trassenführung über dem Grundwasserspiegel zu liegen. Wenn dies nicht der Fall ist, sind wasserrechtliche Verfahren notwendig, in denen dies dann detailliert untersucht wird und technisch-konstruktive Maßnahmen definiert werden.
18d	Wenn die Kies-/Schotterablagerungen einschl. Grundwasser ein K.O.-Kriterium wären, z.B. auch für Kirchberg ohne Betonfundament, warum wurden dann nicht die Probebohrungen auf den Anfang des Dialogprozesses gelegt?	Die Wechsellagerung von Geschiebemergeln und zum Teil grundwasserführenden Kies- und Schotterablagerungen ist im eiszeitlich geprägten Bodenseeraum allgegenwärtig, stellt keine Besonderheit für das Untersuchungsgebiet dar und ist bautechnisch durch Standardverfahren zu beherrschen. Für die Baugrunduntersuchung ist es notwendig, dass die Planung so weit fortgeschritten ist, dass die ungefähre Lage und Höhe je Variante bekannt ist, um Anzahl, Lage und Tiefe der Erkundungsbohrungen festzulegen.

Nr.	Frage	Antwort
19a	Gibt es Möglichkeiten zur Schaffung eines Knotens im Westen für den Anschluss B31 C1.1/B1.1 mit der B31alt zur Abnahme des Verkehrs in Stetten?	<p>Bei den Varianten C1.1 und B1.1 ist auf Höhe Meersburg ein Halbanschluss der B31 neu an die B31alt vorgesehen. Der B33-Verkehr wird bei diesen Varianten jedoch auf der Ortsdurchfahrt Stetten verbleiben, so dass Stetten nicht entlastet wird. Eine Teilentlastung der Ortsdurchfahrt Stetten wäre bei den Varianten C1.1, B1.1, etc. mit einer Querspange Roggele, mit einem Anschluss der Daisendorferstraße an die B31neu oder mit einer Ortsumfahrung von Stetten möglich.</p> <p>Die Querspange Roggele wie auch eine Ortsumfahrung von Stetten werden naturschutzfachlich als sehr kritisch beurteilt. Da sie insbesondere die B33 rund um Stetten entlasten, wären sie zudem als ein separates Projekt anzusehen, das nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist und damit nicht primärer Bestandteil der derzeitigen Planung.</p> <p>Ein möglicher Anschluss der Daisendorferstraße liegt außerhalb des Planungsabschnitts und ist bei der Planung des nächsten Abschnitts Uhdingen-Meersburg zu betrachten.</p>
19b	Wurden östlich Stettens alle Möglichkeiten untersucht, damit die Ortsdurchfahrt entlastet werden kann?	<p>Die Varianten B1, B2, C1 und C2 umfahren Stetten östlich und entlasten durch den Anschluss der B33 im Nordosten von Stetten die Ortsdurchfahrt deutlich.</p> <p>Die neuen Lärmbelastungen für die Bewohner der Ortsrandlage wurden untersucht und so weit reduziert, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Hierfür sind zwei Tunnel, die Trassierung in Troglage und Lärmschutzwände vorgesehen.</p>

Nr.	Frage	Antwort
19d	<p>Wurde für die Parallelführung C1.1 der B31neu und der B33 die Möglichkeit untersucht, eine mehrteilige Querungshilfe für Fledermäuse zu schaffen (Schutzwände jeweils außen an den Fahrbahnrändern und dann zwischen B33 und B31neu)?</p>	<p>Zwischen den vorgesehenen Querungshilfen (Grün- und Fledermausbrücken) muss das Umfeld der Straße so gestaltet werden, dass die Tiere möglichst nicht in den Verkehrsraum gelangen. Dies geschieht am besten durch die Anlage straßenparalleler, dichter Leitpflanzungen in ausreichendem Abstand beidseitig der Straße, die bis zur Erreichung der vollen Funktionsfähigkeit temporär durch Leit- und Sperreinrichtungen unterstützt werden können.</p> <p>Bei breiteren, insbesondere mehrbahnigen Straßen wie der B31neu besteht allerdings ein höheres Risiko, dass Arten trotz der Schutzwände in den Straßenraum gelangen und getötet werden. Daher sind zwar Kollisionsschutzwände zur bestmöglichen Minimierung vorzusehen, das Tötungsrisiko kann aber bei mehrbahnigen Straßen in der Regel nicht auf ein unerhebliches Maß gesenkt werden.</p>
19e	<p>Wäre es möglich, östlich, Richtung Waldgrenze Erdreich als „Schutzdamm“ mit dahinterliegenden Fahrbahnen anzulegen, um artenschutzrechtliche Bedenken zu Fledermäusen zu entschärfen?</p>	<p>Zu Schutzwänden s. 19d</p> <p>Entscheidend für die Nutzbarkeit von Querungshilfen durch Fledermäuse sind neben der Platzierung an vorher lokalisierten Schnittpunkten der Straße mit ihren Flugrouten vor allem durchgängige Strukturen, an denen sich die Tiere orientieren können. Dies können z.B. Waldränder sein, die Tiere zu Unter-/Überführungen leiten. Dabei ist sicher zu stellen, dass den Tieren zwischen Waldrand und Schutzwänden ein ausreichend großer, offener Flugkorridor zur Verfügung steht.</p> <p>Nachteil ist, dass für den Flugkorridor zusätzliche Waldfläche in Anspruch genommen werden muss.</p> <p>Schutzdämme sind für sich betrachtet nicht geeignet, das Tötungsrisiko für Fledermäuse zu minimieren.</p>
19f	<p>Gab es Überlegungen, im Anschluss einer Tunnelsektion die Straße für die südlich von Stetten gelegenen Varianten in einer Galerie weiterzuführen (ähnlich B30 bei Ravensburg), um möglichst am gesamten Ort vorbeizukommen?</p>	<p>Aufgrund der topographischen Gegebenheiten ist im Bereich Stetten-Süd eine Galerielösung nicht möglich. Die ausreichende Belüftung muss bei einer Galerie gewährleistet sein. Dies ist aufgrund der vorzusehenden Höhenlage der B31neu nicht umsetzbar.</p> <p>s. auch 18b</p>

Nr.	Frage	Antwort
18g	<p>Wie sehen Schutzmaßnahmen für den Artenschutz im Bereich Harlachen bei einer AB-Variante aus? Hier muss die Trasse zur B31alt ebenfalls parallel geführt werden, was in der großen Bauwerksbreite mündet, die für Fledermäuse im Bereich des Dysenbachs kritisch sein dürfte (Hinweis auf Schleiereulen, Spechte im Bereich des Dysenbachs; Sind diese Beobachtungen im Gutachten berücksichtigt?).</p>	<p>Trotz einer deutlichen Erweiterung des Querschnitts besteht aufgrund der Einschnittslage des Dysenbachs die Möglichkeit, das Brückenbauwerk so zu gestalten, dass die Flugstraße der Fledermäuse zwischen Fohrenberg und Bodenseeufer entlang des Dysenbachs aufrecht erhalten bleibt und gegenüber dem bestehenden Zustand sogar optimiert werden kann.</p> <p>Das Vorkommen der Schleiereule sowie weiterer Arten wird bei der rechtlichen Beurteilung berücksichtigt und im Gutachten nachgeführt.</p>
18i	<p>Ist eine Kombination aus C2.1 östlich von Reute (<i>wohl gemeint: westlich von Reute</i>) und der anschließenden Rückführung auf C1.1 im weiteren Verlauf nach Immenstaad eine Möglichkeit, um den vorgestellten kritischen Konflikt für die Gelbbauchunke zu entschärfen?</p>	<p>Eine westliche Umfahrung von Reute scheidet aufgrund der Vorkommen und erheblichen Betroffenheiten des Grauen Langohrs aus. Die Fledermausart ist vom Aussterben bedroht, aus Baden-Württemberg sind nur noch wenige Wochenstubenquartiere der Art bekannt. Bei Reute wurden Wochenstubenquartiere festgestellt sowie Flugrouten zwischen der Ortslage und dem Weingartenwald. Dadurch bedingte erhöhte Tötungsrisiken für das Graue Langohr können auch unter Berücksichtigung vorgesehener Maßnahmen wie Kollisionsschutzwände und Fledermausbrücken nicht ausreichend minimiert werden. Fledermausbrücken sind für Arten wie das Graue Langohr unter Berücksichtigung des Trassenquerschnitts zudem prognostisch nicht ausreichend funktional.</p> <p>Zudem sind im Zuge der Nordumfahrungen des Weingarten Waldes Störungen lärmempfindlicher Vogelarten (z.B. Grauspecht) zu prognostizieren, die in der Summe der gesamten Trassenverläufe der Varianten C 1.1 und C 2.1 zum artenschutzrechtlichen Störungsverbot beitragen.</p>

Nr.	Frage	Antwort
19a	Wie hoch ist die „Entwurfsgeschwindigkeit“, die für die Verkehrs-, Lärm- und Abgasmodellierungen angenommen wurden?	Den Lärmberechnungen liegen 130km/h (bzw. 80km/h für SV) zugrunde. Den Schadstoffberechnungen liegen 120km/h zugrunde. Die grundsätzliche Einschätzung beim Variantenvergleich verändert sich bei anderer Entwurfsgeschwindigkeit nicht.
19b	Ist es möglich, bei der Variante A im Bereich von Immenstaad West eine nach Norden offene Galerie vorzusehen?	Galerielösungen bieten sich bei Hanglagen an. Ausschlaggebend ist der Luftaustausch, der im Falle einer Troglage durch die Böschung behindert wird. Die gestalterischen Möglichkeiten zur besseren Einbindung von Tunneln und Trögen wird in den nächsten Planungsphasen geprüft. s. auch 18b und 19f
19c	Zur Deponie Fischbach: Auf welchen Flächen liegen Ablagerungen in welcher Mächtigkeit und welcher stofflichen Beschaffenheit vor und könnten sich von diesen Altablagerungen Schadstoff-Fahnen mit dem Sicker-/Grundwasser ausbreiten?	Der Vorhabenträger muss mit dem Bau einer neuen B31 Risiken vermeiden, die ohne eine neue Straße nicht gegeben wären. Aus diesem Grund sollte die Deponie auf möglichst geringer Strecke gequert werden. Ggf. sind baulich-konstruktive und technische Schutzmaßnahmen zu ergreifen.

Nr.	Frage	Antwort
20a	Was hat sich seit der Infoveranstaltung im Februar 2019 geändert, um alle Trassen, die Immenstaad/Siedlung nördlich umfahren, nun nicht mehr durch den Wald „Speckholz“ zu führen?	<p>Im Frühjahr 2019 wurden in zwei öffentlichen Veranstaltungen die Trassenkorridore und Varianten vorgestellt, die nach Vorliegen der Ergebnisse der Raumanalyse vertieft und vergleichend untersucht werden sollten. In diesem Varianten-/Korridorpool enthalten ist der Korridor C, der im Abschnitt Immenstaad die alte linienbestimmte Variante 7.5 W2 abdeckt.</p> <p>Die Raumanalyse zeigte, dass im Bereich nördlich und nordöstlich von Immenstaad/Siedlung mit dem natur- und artenschutzfachlich hochwertigen Waldbereich „Speckholz“ und dem Freizeitgebiet „Forstwiesen“ westlich der L 207 sowie der Lipbachsenke mit dem FFH-Teilgebiet „Bodenseehinterland zwischen Salem und Markdorf“ und der Deponie Fischbach östlich der L 207 mit einem sehr hohen Raumwiderstand zu rechnen ist, der eine Trassenplanung durch dieses Gebiet erschwert.</p> <p>Daher wurde als Alternative auch ein B 31-bestandsnaher Korridor südlich von Immenstaad/Siedlung weiter untersucht. Allerdings ist auch dieser Korridor mit hohen Konflikten verbunden.</p> <p>In den letzten Monaten wurde geprüft, ob sowohl im nördlich der Siedlung verlaufenden Korridor als auch im südlich gelegenen Trassenkorridor trotz dieser hohen Raumwiderstände die Führung einer zweibahnigen/vierstreifigen B 31 neu mit deren bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen fachlich und wirtschaftlich vertretbar sowie rechtlich möglich erscheint.</p> <p>Da insbesondere erhebliche Betroffenheiten naturschutzrechtlicher Belange zu einer Unzulässigkeit eines Korridors bzw. einer Variante führen können, war es zwingend geboten, im nördlichen Korridor Trassenführungen zu untersuchen, die weiter von den o.g. konfliktreichen Gebieten abrücken, um die Betroffenheiten bestmöglich zu minimieren oder gar zu vermeiden.</p> <p>Bei den öffentlichen Veranstaltungen Ende Oktober 2019 in Immenstaad haben das Planungsteam und die Gutachter erläutert, dass, neben einem Abrücken der Trasse zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Speckholz und der Lipbachsenke, die Lärmbetroffenheiten von Immenstaad/Siedlung zu prüfen sind, um die Vorgaben der 16. BImSchV im Hinblick auf die Lärmgrenzwerte für Wohngebiete einhalten zu können.</p>

Nr.	Frage	Antwort
20b	Warum kann die neue Trasse südlich der Deponie nicht zurückgeführt werden auf die bisherige Trasse durch den Wald „Speckholz“? Wird eine Rückführung in diesem Bereich untersucht?	<p>Das Speckholz dient im Zusammenhang mit der Lipbachsenke und den weiteren Waldgebieten nördlich von Immenstaad als Jagdgebiet für Fledermäuse, die streng geschützt sind. Es wurden sieben Fledermausarten nachgewiesen, darunter die vom Aussterben bedrohte Brandtfledermaus.</p> <p>Aufgrund des Vorkommens der Fledermäuse sowie einer artenreichen Brutvogelgemeinschaft mit landes- und bundesweit gefährdeten/stark gefährdeten und rückläufigen Arten wurde das Speckholz als faunistisch regional bedeutsam eingestuft.</p> <p>Zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen durch Flächeninanspruchnahme, Lebensraumzerschneidung, Tötung und Störung von wertgebenden Vogel- und Fledermausarten ist ein Abrücken aus dem hochwertigen Waldbereich zu prüfen und in die Gesamtabwägung miteinzubeziehen (s. auch Antwort zu 20d).</p> <p>Eventuelle kleinräumige Verschiebungen einer Trasse in Lage und Höhe sind nur möglich, wenn die Trassierungsparameter für eine Trasse in der hier notwendigen Dimension (2-bahnig) gemäß den straßenbaulichen Richtlinien eingehalten werden können.</p>

Nr.	Frage	Antwort
20c	<p>Gibt es für die neuen Trassen, Stand 22.10.2019 zur nördlichen Umfahrung Immenstaad/Siedlung Untersuchungsergebnisse zur Schadstoffbelastung und zur Lärmbelastung? Wie ist der Unterschied zu den Untersuchungsergebnissen für die Trassen zur nördlichen Umfahrung Immenstaad/Siedlung, Stand Februar 2019?</p>	<p>Die derzeitige Planung für die Varianten, die im nördlichen Korridor von Immenstaad/Siedlung verlaufen, sieht westlich der L 207 einen ca. 300 Meter langen Tunnelabschnitt (Troglage mit Überdeckelung) vor, mit dem im Hinblick auf den Verkehrslärm und die relevanten Luftschadstoffe die Grenzwerte für das nahe Wohngebiet von Immenstaad/Siedlung eingehalten werden können. Zugleich können durch das Verschieben der Trasse und den Tunnel Beeinträchtigungen in Bezug auf die arten- und gebietsschutzrechtlichen (FFH-Gebiet) Belange vermieden bzw. minimiert werden, die ohne eine entscheidende Reduzierung zu einer Unzulässigkeit des nördlichen Korridors führen können. Der Stand der Planung wurde in den letzten Sitzungen des Dialogforums und des Facharbeitskreises Ende November 2019 erläutert.</p> <p>Ganz unabhängig von der Wahl des Korridors bzw. der Variante werden in der nächsten Planungsstufe des Vorentwurfs sämtliche Belange sehr detailliert geprüft. Die Lage der Trasse innerhalb des gewählten Korridors wird dabei so ausgeplant, dass ein bestmöglicher Schutz der benachbarten Siedlungen gewährt werden kann.</p>

20d	<p>War die Deponie der einzige Grund, der zur südlichen Verschiebung der Trassen zur nördlichen Umfahrung Immenstaad/Siedlung im Bereich östlich der Lipbachquerung geführt hat?</p>	<p>Nein. Zum derzeitigen Planungsstand mit einem an die Siedlung gerückten Trassenverlauf führen eine Fülle von Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestmöglicher Schutz des nördlich gelegenen FFH- / Natura 2000 - Gebietes vor direkten oder indirekten Einwirkungen (wie z.B. Stickstoffeinträge) unter Berücksichtigung positiver Rückmeldungen in Bezug auf eine Einbeziehung von bebauungsplanrechtlich gesicherten Gewerbeflächen (Bebauungsgebiet „Dornier III“) • Möglichst geringe Eingriffe in die nördlich angrenzenden Waldbereiche aufgrund der dort gegebenen Erholungsfunktionen und Lebensraumfunktionen für die Fauna. • Aufrechterhaltung der guten Erreichbarkeit der Waldflächen durch Absenkung der Trassierung (Troglage mit Überdeckelung). • Querung des Lipbaches möglichst weit südlich in einem Bereich, der aktuell durch Sanierungsmaßnahmen einer ehemaligen Altlasten- / Deponiefläche beeinflusst ist; • Querung des Deponiekörpers an der schmalsten Stelle und in dem Bereich, der sich durch vergleichsweise geringmächtige Schutzabdeckung auszeichnet. Eine Trassierung mitten durch das Gelände ist zwar technisch nicht unmöglich, sie würde aber baulich-konstruktiv und somit kostenmäßig aufwändiger. • Bestmöglicher Schutz des Siedlungsbereiches von Lärm und Luftschadstoffen durch Wegfall des Anschlusses B 31 neu / L 207 und der hierfür notwendigen Anschlussrampen. • Verbesserter Anschluss-Knoten mit optimierter Nutzung des gesamten Anschlussbereichs der im Bau befindlichen OU Friedrichshafen bei Fischbach. <p>Die genannten Gründe und Funktionen legen eine möglichst nah am Siedlungsbereich verlaufende Trassierung der B 31 neu nahe. Diese ist jedoch nur denkbar / realisierbar mit abgesenkter Gradienten (Troglage mit Überdeckelung). Bei einer nach Norden abgesetzten Trassenführung wäre davon auszugehen, dass die Realisierung aufgrund artenschutzfachlicher / -rechtlicher Konflikte nicht mehr zulässig wäre, zumal im Rahmen</p>
-----	--	---

Nr.	Frage	Antwort
		<p>eines ggf. notwendigen Ausnahmeverfahrens der Anspruch auf eine Ausnahmegenehmigung nur dann bestünde, wenn im Vorfeld alle Anstrengungen für die notwendige Optimierung der Planung unternommen worden sind.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass in der derzeitigen Vorplanung insbesondere Ziel ist, Korridore bzw. Varianten entweder aufgrund nicht lösbarer Konflikte auszuscheiden oder aber durch Optimierungen über alle betroffenen Belange hinweg - unter Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte und Restriktionen - zu optimieren, um eine Führung in diesem Korridor grundsätzlich zu ermöglichen, so auch hier im nördlich von Immenstaad/Siedlung gelegenen Korridor.</p> <p>Mit dem vorgesehenen Tunnelabschnitt nördlich der Siedlung ist nicht nur die notwendige Verringerung der Lärmbelastung der Anwohner möglich, sondern auch die Vermeidung einer landschaftsstrukturellen Zerschneidung, die mit einer weiter entfernt geführten offenen Trasse gegeben wäre.</p>
20e	Welche zusätzlichen Erkenntnisse im Detail hat es zum Thema Trassenverlauf zur nördlichen Umfahrung Immenstaad/Siedlung seit Anfang 2019 gegeben?	s. insbes. Antworten zu 20a und 20d
20f	Wir bitten um Darstellung und Erläuterung der Naturschutzgebiete im Speckwald, sowie deren Bedeutung für die Straßenplanung.	<p>Formal-rechtlich ist das Speckholz nicht als Schutzgebiet ausgewiesen. Fach- und regionalplanerisch ist das Speckholz als Wald mit besonderer Bedeutung für den Biotopverbund und für Erholungsfunktionen ausgewiesen.</p> <p>Unabhängig davon hat das Speckholz aufgrund der im Zuge der Raumanalyse durchgeführten Untersuchungen und Kartierungen aus naturschutzfachlicher/-rechtlicher Sicht eine hohe Bedeutung, die in der rechtlichen wie fachlichen Beurteilung der von der Straße ausgehenden Beeinträchtigungen zu berücksichtigen ist. Die Bestandsdaten sind im Fachbeitrag Fauna dargestellt (u.a, Vorkommen zahlreicher im Bestand gefährdeter Fledermaus- und Vogelarten).</p>

Nr.	Frage	Antwort
21a	Ist für Varianten im Korridor A oder B ein neues Linienbestimmungsverfahren zwingend erforderlich?	Für die Varianten im A- und B-Korridor ist voraussichtlich ein Linienbestimmungsverfahren notwendig, da die bisherige linienbestimmte Variante 7.5 W2 sich im C-Korridor befindet. Die Erforderlichkeit ist mit dem Bund abzustimmen und kann, falls notwendig, vom Bund mit den Unterlagen zur Voruntersuchung durchgeführt werden.
21b	Kann die B31neu im Bereich Immenstaad/Siedlung nördlich und parallel zur Graf von Soden Straße unter die L207 eingeführt werden?	Bei einer derartigen Verschiebung müssen die Trassierungsparameter eingehalten werden. Zu den weiteren zu berücksichtigenden Belangen in diesem Bereich s. 20a ff.
21c	Ist eine Galerielösung östlich der L207 bei den Varianten möglich, die Immenstaad/Siedlung nördlich umfahren?	Die Maßgaben der 16. BImSchV werden in Immenstaad/Siedlung durch den nun geplanten ca. 300m langen Lärmschutztunnel westlich der L207 eingehalten. Zum Thema Galerielösungen s. 19b
21d	In der Präsentation am 23.10.2019 wurden die artenschutz- und naturschutzfachlichen Probleme der Trasse östlich von Reute dargestellt. Wir gehen davon aus, dass die Variante westlich von Reute ebenfalls so intensiv abgeprüft wurde. Mit welchen Ergebnissen?	s. 18i
22	Bedeutet 3-Streifigkeit eine neue Planung oder nur eine Spur von den 4 Streifen weggenommen?	Die Planung einer B31neu als 3-streifige Straße bedeutet einen veränderten Untersuchungsrahmen: Im Tunnel ist ein 3-streifiger Querschnitt nicht möglich, die Entlastung der B31 alt ist deutlich geringer, dadurch sind mögliche umfänglichere Rückbauoptionen nicht gegeben. Die jeweiligen Trassierungen der Varianten, die Anschlüsse und Verknüpfungen sind zu überprüfen. Die Eingriffsqualität und -intensität sind verändert. Die bisherigen auf der 2-Bahnigkeit basierenden Beurteilungen sind zu überprüfen.

Nr.	Frage	Antwort
23	A-Variante – welche Möglichkeiten gibt es für Tieferlegungen?	Bei Absenkungen der Straße ist immer auch die Unterbringung des dadurch entstehenden Erdaushubs zu bedenken. Dieser ist räumlich nah unterzubringen und verursacht Kosten. Diese sind nur zu begründen, wenn gravierende Belange eine Tieferlegung rechtfertigen.
24	Warum spitzer Winkel der Trassen bei Weinbaulagen im Bereich Hagnau-West?	Dazu ist der Trassenverlauf insgesamt zu betrachten. Die Trassierungsparameter gemäß den Richtlinien sind einzuhalten.
25	Wird statt Böschung auch an die holländische Lösung (vertikale Wände) gedacht?	Holländische Rampen haben insbesondere dadurch Vorteile, dass sie weniger Fläche in Anspruch nehmen als konventionelle Lösungen. Nachteil sind die höheren Kosten. Daher ist die Notwendigkeit derartiger Lösungen gut zu begründen.
26	Wo ist die linienbestimmte Variante 7.5 W2 geblieben?	<p>Die linienbestimmte Variante 7.5 W2 ist die Ausgangsvariante für den untersuchten Korridor C mit seinen aktuellen Haupt- und Untervarianten. Alle dort verlaufenden Varianten wurden nach Vorlage der Ergebnisse der Raumanalyse in Lage und Höhe und hinsichtlich der Anschlüsse sowie der Trassenausgestaltung optimiert. In Bezug auf die rechtliche und fachplanerische Ausgangslage zu Zeiten der Linienbestimmung der Variante 7.5 W2 lassen sich wesentliche Optimierungserfordernisse durch die geänderte natur- und artenschutzrechtliche Rechtslage begründen. Diese betrifft sowohl die Bestimmungen zum besonderen Artenschutz wie auch die zum Natura-2000-Gebietsschutz. Ergebnis der Optimierung der alten Variante 7.5 W2 ist Variante C1.1 mit dem bekannten Verlauf.</p> <p>Mit und ohne Querspange Roggele zieht die Variante C1.1 mit ihren Untervarianten bei Reute – neben vielen nachteiligen Wirkungen auf die Umweltschutzgüter und -nutzungen – nach Art und Umfang gravierende artenschutzfachliche Konflikte bzw. artenschutzrechtliche Verbote nach sich.</p>

Nr.	Frage	Antwort
27	A-Variante: Sind die Lärmschutzwände 3m oder 5m hoch?	Ziel der Planung muss es sein, den erforderlichen Lärmschutz durch aktive und passive Schutzmaßnahmen zu gewähren. Dabei sind teils Lärmschutzwände in einer Höhe von mindestens 5m erforderlich. Sofern die Variante weiter verfolgt wird, werden die Maßnahmen detailliert in der nächsten Planungsstufe ausgeplant.
28	Erfüllen alle Varianten die Grenzwerte für Lärm- und Luftschadstoffe?	Nach den erfolgten Berechnungen des Verkehrslärms (16. BImSchV) und der Luftschadstoffe (39. BImSchV) können bei allen Varianten die Grenzwerte für Luftschadstoffe, die menschliche Gesundheit betreffend, sowie die Grenzwerte nach der 16. BImSchV durch aktive und passive Schutzmaßnahmen eingehalten werden.
29	Gibt es bei der Variante C1.1 Lärmschutz?	Bei C1.1 müssen voraussichtlich die Ortslagen von Meersburg und Immenstaad/Siedlung aktiv und passiv geschützt werden. Außerdem sollen die vorzusehenden Kollisionsschutzwände zur Reduzierung der Belastungen der Gebiete für die Naherholung Lärmschutzfunktionen übernehmen. Sofern die Variante weiterverfolgt wird, werden die Maßnahmen detailliert in der nächsten Planungsstufe ausgeplant.
31	Welche Rolle spielen Lärmdifferenz-Karten in der Bewertung?	Sie geben einen Eindruck von der Veränderung der Lärmsituation durch die neue B31 wie auch durch Verkehrsverlagerungen im gesamten relevanten Straßennetz. Durch die Überlagerung mit den verschiedenen zu berücksichtigenden Belangen (z.B. Siedlungsbereiche, Bereiche der Erholungsnutzung, Landschaftsbild, Fauna) werden konfliktäre aber auch entlastete Bereiche deutlich, die in die Bewertung der Beeinträchtigungen und die Abwägung einfließen.
33	Welchen Einfluss hat eine nasse Straße bei der Betrachtung der Lärmsituation? Wird dies berücksichtigt?	Die Lärmberechnung erfolgt nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Bei diesen Berechnungen fließt die Meteorologie über eine Mittelung über das ganze Jahr ein: die mittlere Windgeschwindigkeit immer in Richtung Immissionsort (Langzeit-Mitwind-Mittelungspegel) und Inversions-Wetterlage (begünstigt die Schallausbreitung). Dies ist im verwendeten Berechnungsprogramm SoundPlan umgesetzt.

Nr.	Frage	Antwort
34	Was sind die Kriterien für eine mögliche Querung der Lipbach-Senke?	s. 20a ff.
35	Haben neue Ideen für die Trassenplanung noch eine Chance berücksichtigt zu werden? Welche Spielräume gibt es?	Der Vorhabenträger tut gut daran, sämtliche ernsthafte und zielführende Optimierungs-/Trassen-Vorschläge zu prüfen, da die letztendliche Festlegung einer Trasse erst im späteren Planfeststellungsverfahren mit dem Planfeststellungsbeschluss erfolgt.
36	Wiegen manche Kriterien mehr als andere? z.B. Wirtschaftlichkeit	<p>Es gibt Aspekte/Belange, die aufgrund ihrer Rechtsetzung einer eingeschränkten bzw. keiner Abwägung unterliegen, z.B. die Belange des besonderen Artenschutzes (§ 44 BNatSchG) und des Natura 2000-Gebietsschutzes sowie die Belange des Schutzgutes Mensch in Bezug auf Grenzwerte beim Verkehrslärm und den Luftschadstoffen.</p> <p>Die meisten Belange unterliegen der fachplanerischen und genehmigungsrechtlichen Abwägung. Voraussetzung dafür sind vergleichende verbal-argumentative Bewertungen auf Grundlage von quantitativen Daten und qualitativen Einschätzungen, die auf untergesetzlichen und fachlichen Vorgaben sowie gutachterlichen Erkenntnissen beruhen.</p> <p>Die Wirtschaftlichkeit mit den Kosten einer Variante spielt insbesondere im Zusammenhang mit dem Vergleich von Varianten eine gewichtige Rolle, da hier der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und der Zumutbarkeit zu beachten ist.</p> <p>s. hierzu auch die Folien 78 und 79 der Präsentation von Herrn Stocks beim „Blick in die Werkstatt“ am 22./23.10.19 in Immenstaad</p>
38	Ist es möglich, im Bereich von Meersburg einen bergmännischen Tunnel zu bauen?	Aufwand und Kosten bergmännisch herzustellender Tunnel für derart kurze Abschnitte wie sie bei Meersburg und Stetten bei den betr. Varianten vorgesehen sind, sind viel zu hoch. Diese werden in offener Bauweise gebaut.

Nr.	Frage	Antwort
39	Gibt es Untersuchungen über Bachmuschelvorkommen im Lipbach?	<p>Im Abschnitt der Querung der B31 wurden bei einer Übersichtskartierung des Lipbachs im Juni 2019 keine Bachmuscheln gefunden. Oberhalb der Kläranlage wurden zwei lebende Bachmuscheln gefunden. In weiteren nördlich angrenzenden Abschnitten bis zur L 207 wurden keine Vorkommen festgestellt.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass bei einer Querung mit einem Brückenbauwerk mögliche Beeinträchtigungen während der Bauphase vermieden werden können.</p>
40	Wurde das Vorkommen der Gelbbauchunke im Weingartenwald plausibilisiert?	<p>Die Ergebnisse der Amphibienkartierungen im Weingartenwald können dem Gutachten entnommen werden (s. homepage). Meldungen von Vorkommen durch Bürger werden überprüft und bei Bestätigung in das Gutachten aufgenommen und in den Beurteilungen berücksichtigt.</p> <p>Eine Plausibilisierung von Daten erfolgt in der Regel nach fünf Jahren, sofern ein wichtiger Planungs-/Verfahrensschritt ansteht.</p>
41	Wie wird der walddrechtliche Waldausgleich angesetzt?	<p>Zunächst wird der Eingriff bau-, anlage- und betriebsbedingt ermittelt und beurteilt. Der notwendige Waldausgleich ist von der beeinträchtigten Fläche sowie der Funktion und der Qualität des Waldes abhängig. Beim Weingartenwald z.B. sind hochwertige, vielfältige Waldgesellschaften betroffen. Der Waldausgleich wird über Neuaufforstungen und Verbesserungsmaßnahmen im Bestand mindestens im Verhältnis 1:1 zu erfolgen haben.</p>
42	Auch bei den Varianten mit der Rückführung auf den Bestand bei Immenstaad ist die Erreichbarkeit der Kläranlage bei 2-bahnigem Querschnitt mit ruhendem Verkehr und Radweg gegeben.	<p>Die Planung eines 2-bahnigen Querschnitts mit den genannten weiteren Verkehrswegen und den notwendigen Anschlüssen der L 207, des Gewerbes südlich der B31 alt sowie der Infrastruktureinrichtungen ist im Bereich Immenstaad zwar möglich, verursacht aber einen hohen bautechnischen und damit Kosten-Aufwand.</p>

Nr.	Frage	Antwort
43	<p>Bei diesen Varianten sollte der Tunneleingang bereits in der Böschung an der L207 beginnen. Den(die) Tunnel von der südlichen Wohnbebauung abzurücken ist aus Schallschutzgründen vorzuziehen. Damit erübrigen sich der Tunnel nördlich der Siedlung sowie die Brücke über die Lipbach-Senke. Die Brücke wird aus naturschutzrechtlichen Bedenken vom BUND äußerst kritisch bewertet.</p>	<p>Aus kulturlandschaftlichen, visuellen und landschaftsstrukturellen (Siedlung, Erholung) Gründen müssten weitere/längere Abschnitte tiefer gelegt bzw. überdeckelt werden. Dies hätte zur Folge, dass die bereits äußerst hohen Aufwendungen für die baulich-konstruktive Ausgestaltung mit den zugehörigen Betriebs- und Unterhaltsaufwendungen der betr. Trassen weiter steigen. Dies führt zu deutlich höheren Baukosten als bei allen anderen Varianten und somit zu einem vergleichsweise schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis.</p> <p>Nach der erfolgten Optimierung der Variantenabschnitte, die nördlich Immenstaad/Siedlung verlaufen, ist dort eine Lösung machbar, die u.a. auch aus naturschutzrechtlicher Sicht möglich ist (s. 20a ff.).</p>