

Projektbegleitender Arbeitskreis

B 30 neu, Friedrichshafen - Ravensburg

Regierungspräsidium Tübingen - Referat 44 - Straßenplanung

★ 01 Dezember 2016



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN



- Top 1: Begrüßung und Vorstellung -

Frau Ludwig



Planungsteam B 30

Fr. Ludwig

Fr. Käßplinger

Hr. Merk



Gutachter

Verkehrsuntersuchung & Umweltuntersuchung & Fauna

Kiener/Modus Consult

Stocks/USIP

J. Trautner

Raumwirtschaftliche Analyse

Koch/Prognos

Hitschfeld/Prognos

Berater Kommunikation

Universität Hohenheim

Prof. Dr. Brettschneider

IFOK & team ewen

R. Eggert/IFOK



Ablauf

Top 1: Begrüßung und Vorstellung

Top 2: Rückblick

Top 3: Entwicklung der Varianten und Anschlüsse

Top 4: Verkehrsuntersuchung

Pause

Fragen

Top 5: Stand der Gutachten

Fragen

Top 6: Wie geht es weiter?

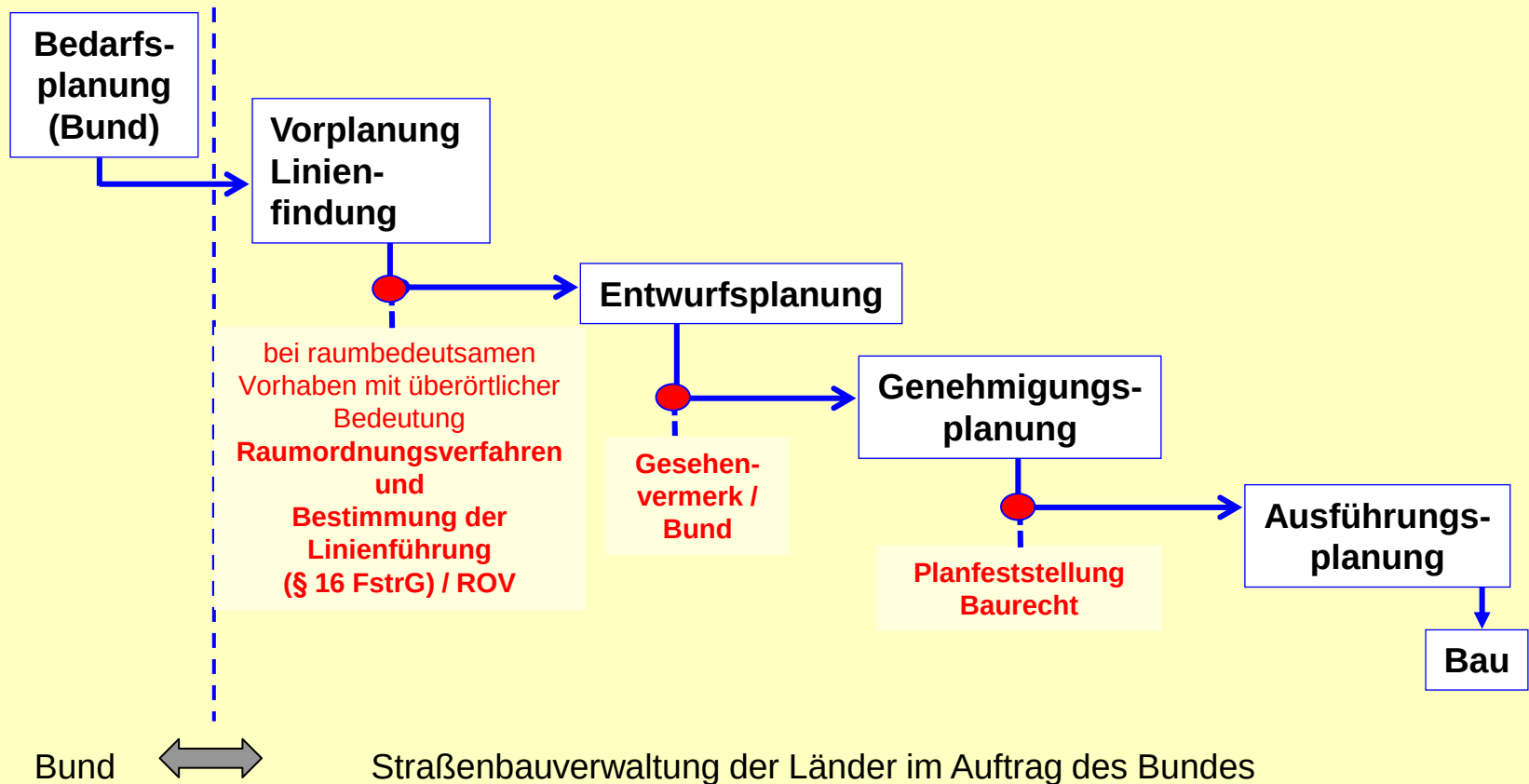


- Top 2: Rückblick 2014 bis heute -

Frau Ludwig



Ablauf der Bundesfernstraßenplanung





Planungsstufe „Vorplanung / Linienfindung“

- zentrale Planungsstufe

→ alle realistischen Lösungsmöglichkeiten prüfen

ZIEL: Variante, mit meisten Vorteilen und geringsten Nachteilen;
keine zulassungshemmende Sachverhalte



Anforderungen Bund an Linienfindung (Vorzugsvariante)

- Verkehr: **hohe Verkehrsqualität, d.h. leistungsfähige Nord-Süd-Achse**
- Technische Machbarkeit: **hohe Qualität**
- Kosten/Wirtschaftlichkeit: **knappe Finanzmittel optimal einsetzen**
- Umwelt/Mensch: **so umweltverträglich als möglich**
- Raumordnung/raumstrukturelle Belange: **kompatible Lösung**



Welche Ziele haben wir?

- **Ergebnisoffen**
- **Klarheit über die Unterschiedlichkeit der Varianten gewinnen**
- **Rechtssichere Lösung**
- **Planungsprozess transparent und im Dialog**



Projektablauf

2014

- Frühjahr Vorschlag „Korridor Mitte“
- PAK 3 (16.07.2014)
Beurteilung von Vorschlägen (1) aus der Raumschaft;
Vorstellung Korridor „Mitte“ neu
- Erhebungen Fauna und Flora für Korridor „Mitte“ (2014 – 2015/2016)
- Informationsveranstaltung für Anwohner von Brugg:
→ Vorstellung Korridor „Mitte“ (29.11.2014)
- Pressemitteilung: Vorstellung Korridor „Mitte“ ; Bitte um Ideen, Anregungen und Vorschläge (02.12.2014)



Projektablauf

2015

- Prüfen der Vorschläge aus der Raumschaft (2015-2016)
- Beantwortung von Fragen aus der Raumschaft
→ Veröffentlichung FAQ „30 Fragen-30 Antworten“ (08/2015)
- Befragung Bürgerschaft zur B 30 neu (Universität Hohenheim, Prof. Dr. F. Brettschneider)
- Vertiefte techn. Ausarbeitung Varianten „Ost“ und Varianten „Mitte“



Projektablauf

2016

- **Vertiefte techn. Ausarbeitung Varianten „Ost“ und Varianten „Mitte“**
- **Prüfen der Vorschläge aus der Raumschaft**
- **Durchführung Raumwirtschaftliche Untersuchung (Prognos)**
- **Öffentliche Informationsveranstaltung (03.05.2016)**
 - Ergebnisse der Befragung der Bürgerschaft
 - Vorschläge und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger
 - Kriterien, die für die Ermittlung einer Vorzugsvariante eine Rolle spielen
- **Öffentliche Informationsveranstaltung (26.11.2016)**
 - Verkehrsuntersuchung
 - Beantwortung von Fragen
- **Abschluss Verkehrsuntersuchung**
- **Auswahl der vertieft zu untersuchenden Varianten „West“, „Mitte“, „Ost“**
- **2017**



- Fragen aus der Raumschaft 2015 -



2015 - FAQ



B 30 Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg/Eschach

30 Fragen – 30 Antworten



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Stand: August 2015



- Bürgerbefragung 2015-

Ergebnisse der Umfrage zur B 30 neu

Informationsveranstaltung
zur B 30 neu

Meckenbeuren, 3. Mai 2016



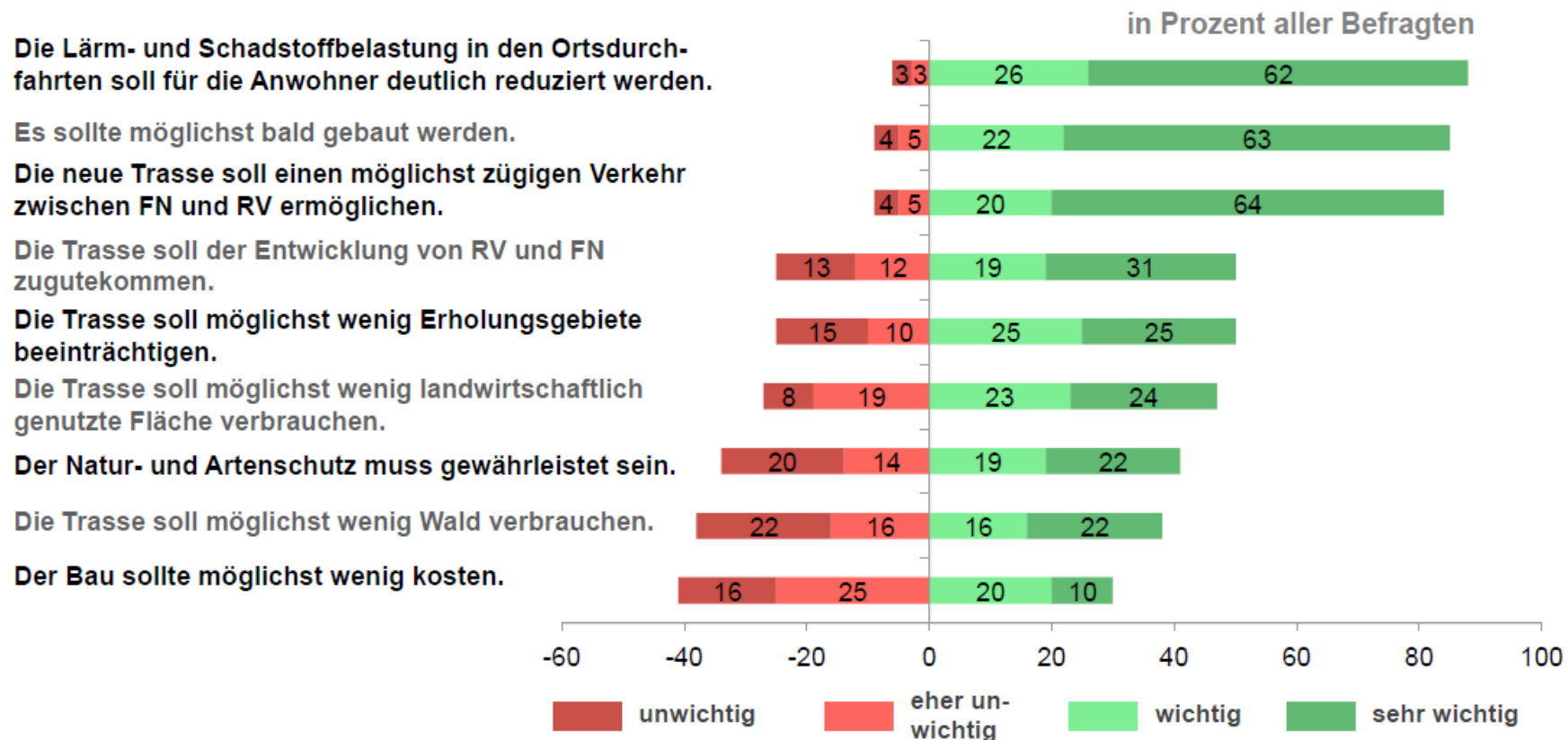
Gliederung

1. Beurteilung der aktuellen Verkehrssituation
2. Interesse an B 30 neu / Informationsbedarf zur B 30 neu
3. Kriterien für die Beurteilung der Trassen-Varianten

Ziel der Umfrage war es **nicht**, die *Einstellungen* der Bürger/innen zu den verschiedenen Trassen-Varianten zu erfassen.

Raumschaft: Die Wichtigkeit verschiedener Kriterien für die Beurteilung der Varianten.

„Für die neue B 30 zwischen Friedrichshafen und Ravensburg/Eschach kommen ja ganz unterschiedliche Varianten in Frage. Worauf sollte Ihrer Meinung nach geachtet werden, wenn man diese Varianten miteinander vergleicht? Sie finden hier eine Liste möglicher Kriterien für den Vergleich. Bitte geben Sie an, wie wichtig diese Kriterien für Sie persönlich sind.“



Die zu 100% fehlenden Werte entfallen auf die Antwort „teils/teils“.



Raumschaft: bald bauen, zügiger Verkehr und Entlastung der Ortsdurchfahrten sind die wichtigsten Kriterien.

„Schauen Sie sich die Kriterien bitte noch einmal an. Welcher Punkt ist für Sie persönlich bei der Entscheidung über den Verlauf der B 30 neu am wichtigsten? Und welcher Punkt ist Ihnen am zweitwichtigsten?“

Es sollte möglichst bald gebaut werden.

Die Lärm- und Schadstoffbelastung in den Ortsdurchfahrten soll für die Anwohner deutlich reduziert werden.

Die neue Trasse soll einen möglichst zügigen Verkehr zwischen FN und RV ermöglichen.

Die Trasse soll möglichst wenig Wald verbrauchen.

Die Trasse soll möglichst wenig Erholungsgebiete beeinträchtigen.

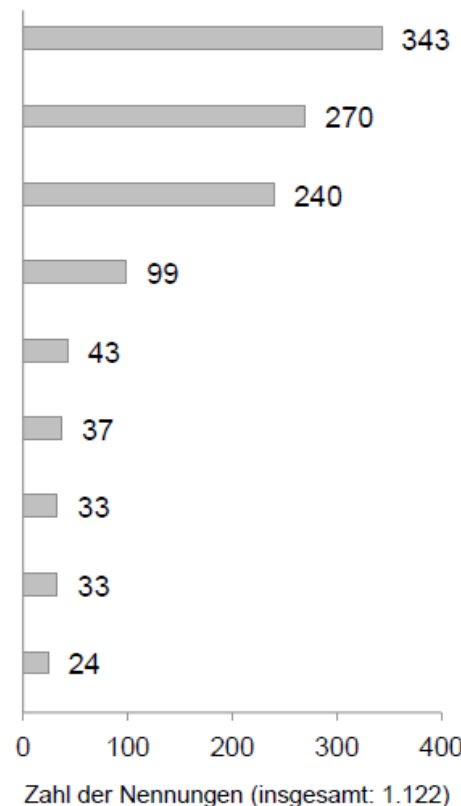
Die Trasse soll möglichst wenig landwirtschaftlich genutzte Fläche verbrauchen.

Der Natur- und Artenschutz muss gewährleistet sein.

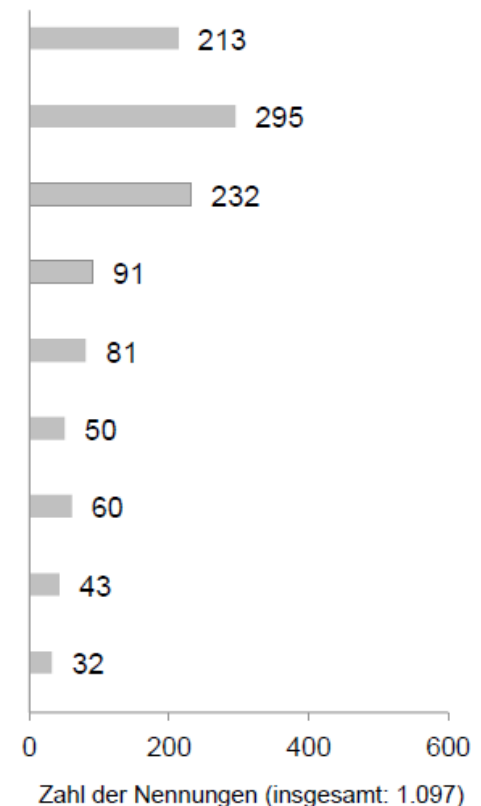
Der Bau sollte möglichst wenig kosten.

Die Trasse soll der Entwicklung von RV und FN zugutekommen.

Wichtigstes Kriterium



Zweitwichtigstes Kriterium



Die Differenz der Zahl der Nennungen zu 1.404 (sämtliche Befragte) entfällt auf andere Kriterien oder auf „keine Angabe“.

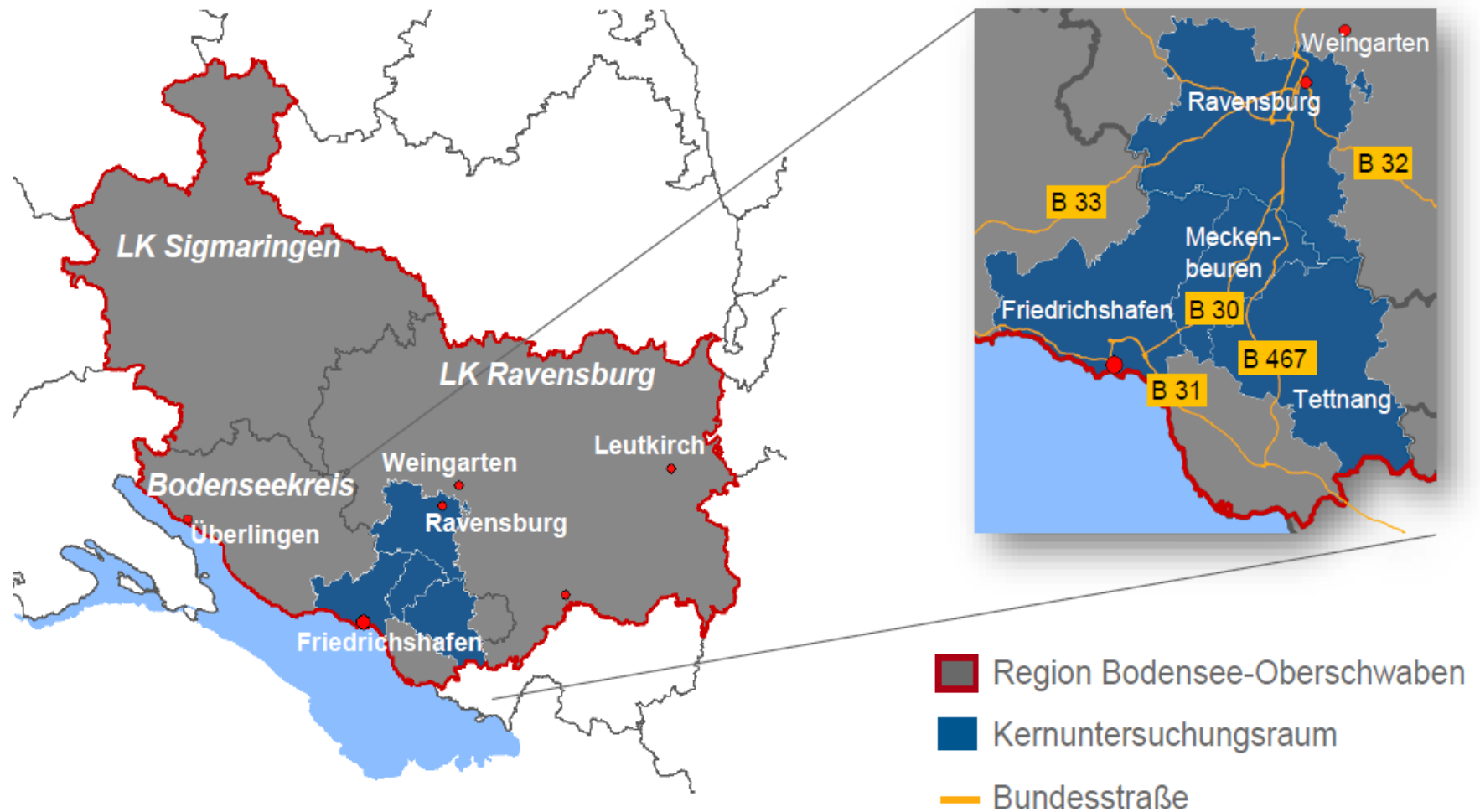


Prof. Dr. Frank Brettschneider



- Raumwirkungsanalyse (Prognos) 2016 -

Übersicht über den Untersuchungsraum der Raumwirkungsanalyse B 30 neu





Raumwirkungsanalyse für die B 30 neu

Themenfelder

- **Wirtschaft und Arbeitsmarkt**
- **Demographie**
- **Flächen- / Siedlungsstruktur, Erreichbarkeit, (Versorgungs-) Infrastruktur**
- **U.a. Expertengespräche**



- **Varianten aus der Bürgerschaft
Von 2015 bis 05/2016-**



Umgang mit den Vorschlägen zu Trassenvarianten

Untersuchung (grob) der Trassenvarianten:

Mensch u. Natur – Verkehr – Kosten – Raumstruktur

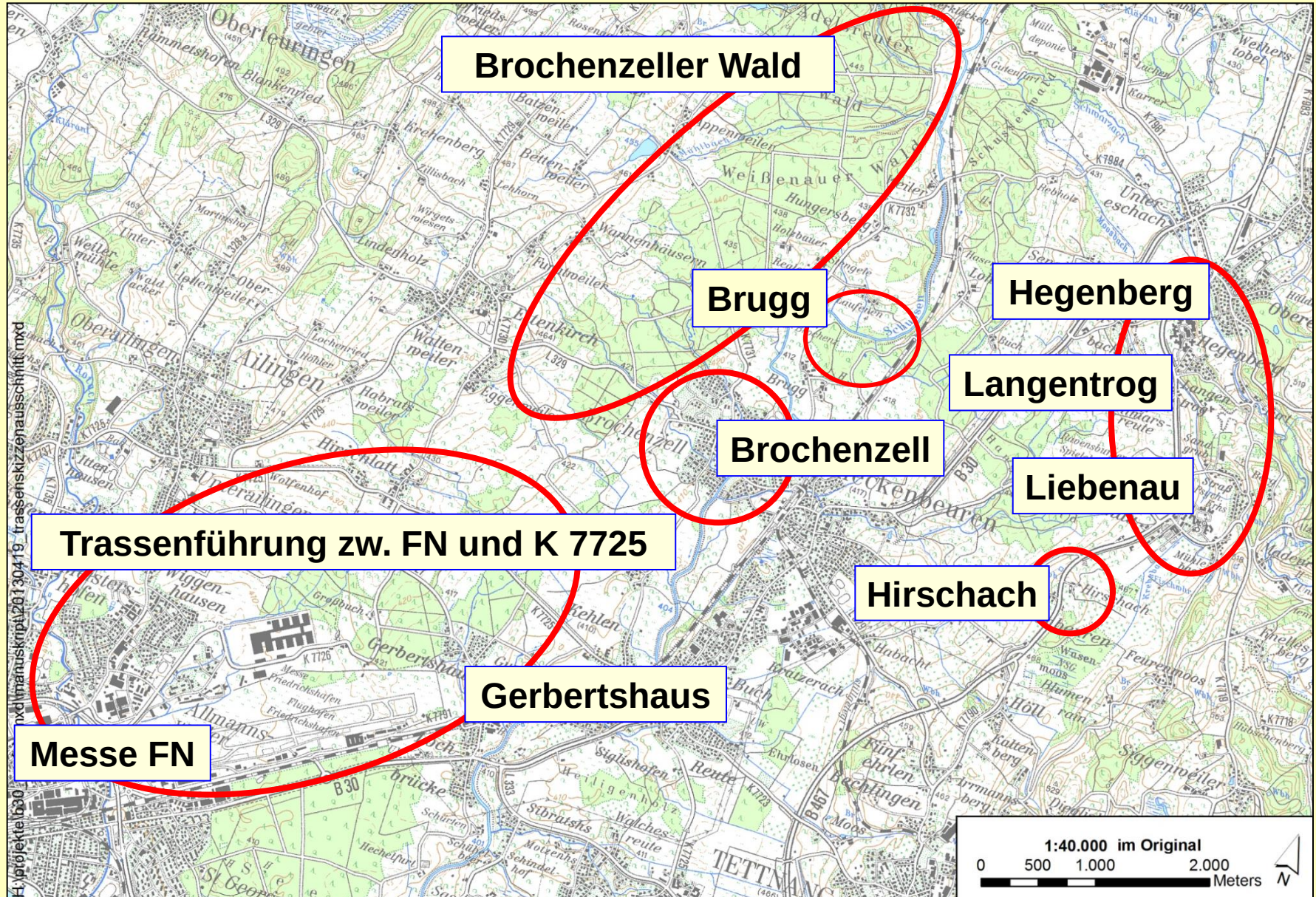
- **Grobtrassierung auf Basis der Bestandserhebung (UVS-Raumanalyse)**
- **Technisch machbar?**
- **Verkehrliche Zielerfüllung?**
- **Konflikte mit zulassungshemmenden Sachverhalten?**
- **Geeignet (ernst zu nehmen? Muss weiter untersucht werden?)**



Umgang mit den Vorschlägen zu Trassenvarianten

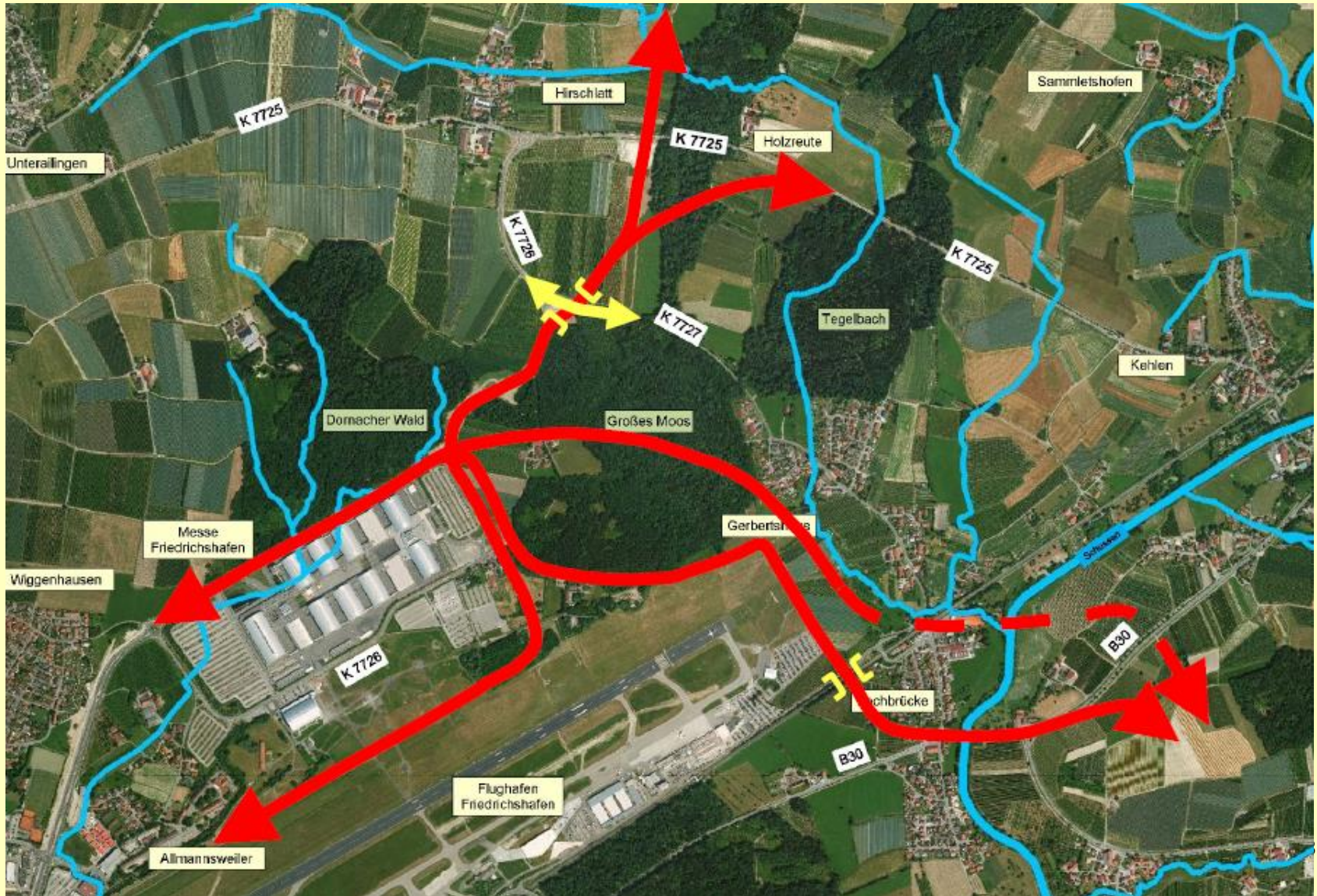
- Berücksichtigung, soweit für Planungsstufe „Vorplanung“ relevant
- Grobbeurteilung
 - Konfliktbeurteilung Schutzgüter
 - Technische Machbarkeit ? → Erarbeitung grober Trassenführung
 - Verkehrliche Zielerfüllung?
 - Konflikte mit zulassungshemmenden Sachverhalten?
 - Ggf. vertiefende Untersuchung, wenn nicht anhand Grobprüfung auszuschneiden

Umgang mit den Vorschlägen zu Trassenvarianten(Übersicht)



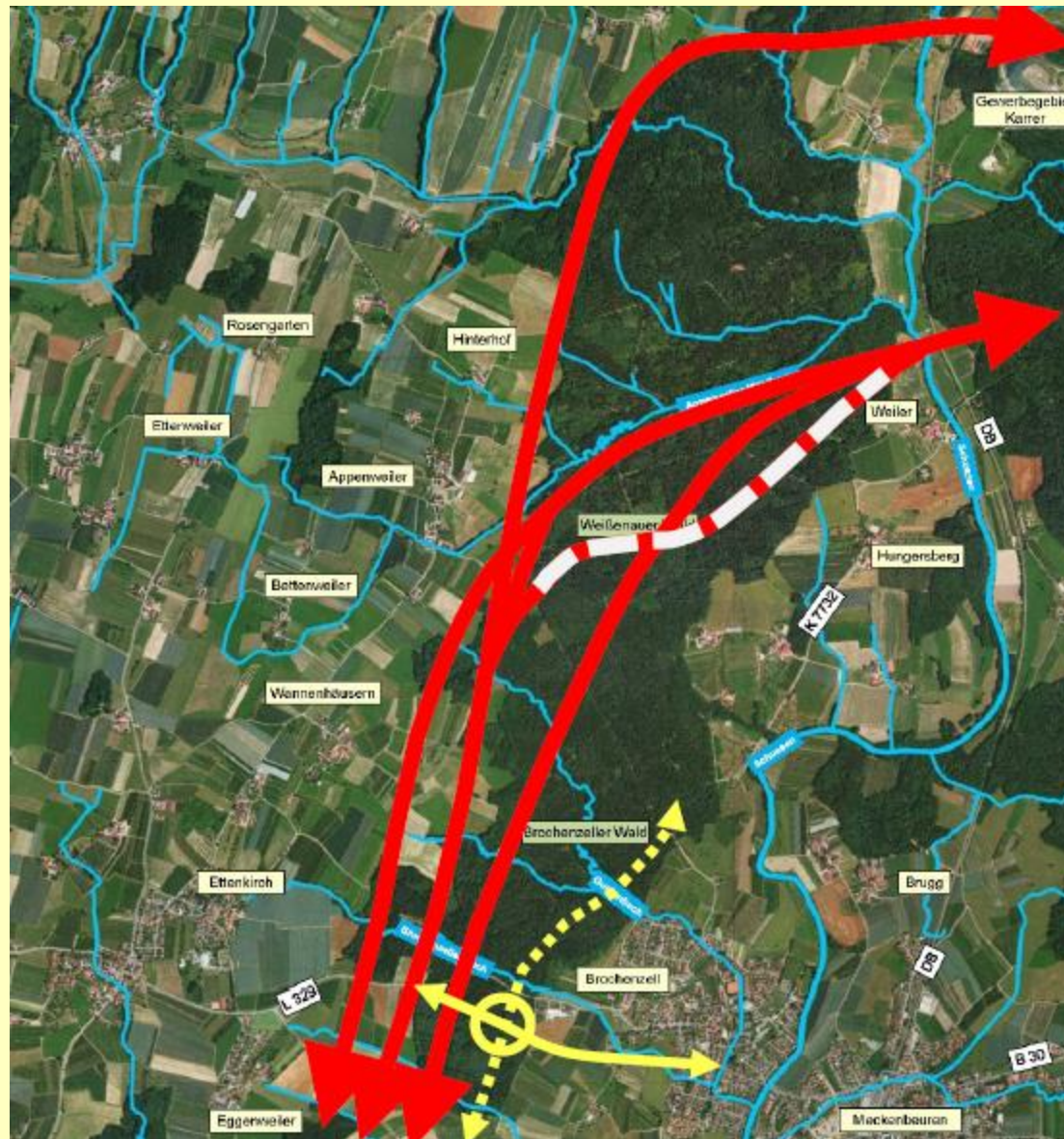


Führung der B 30 neu im Bereich Messe-Flughafen/Lochbrücke



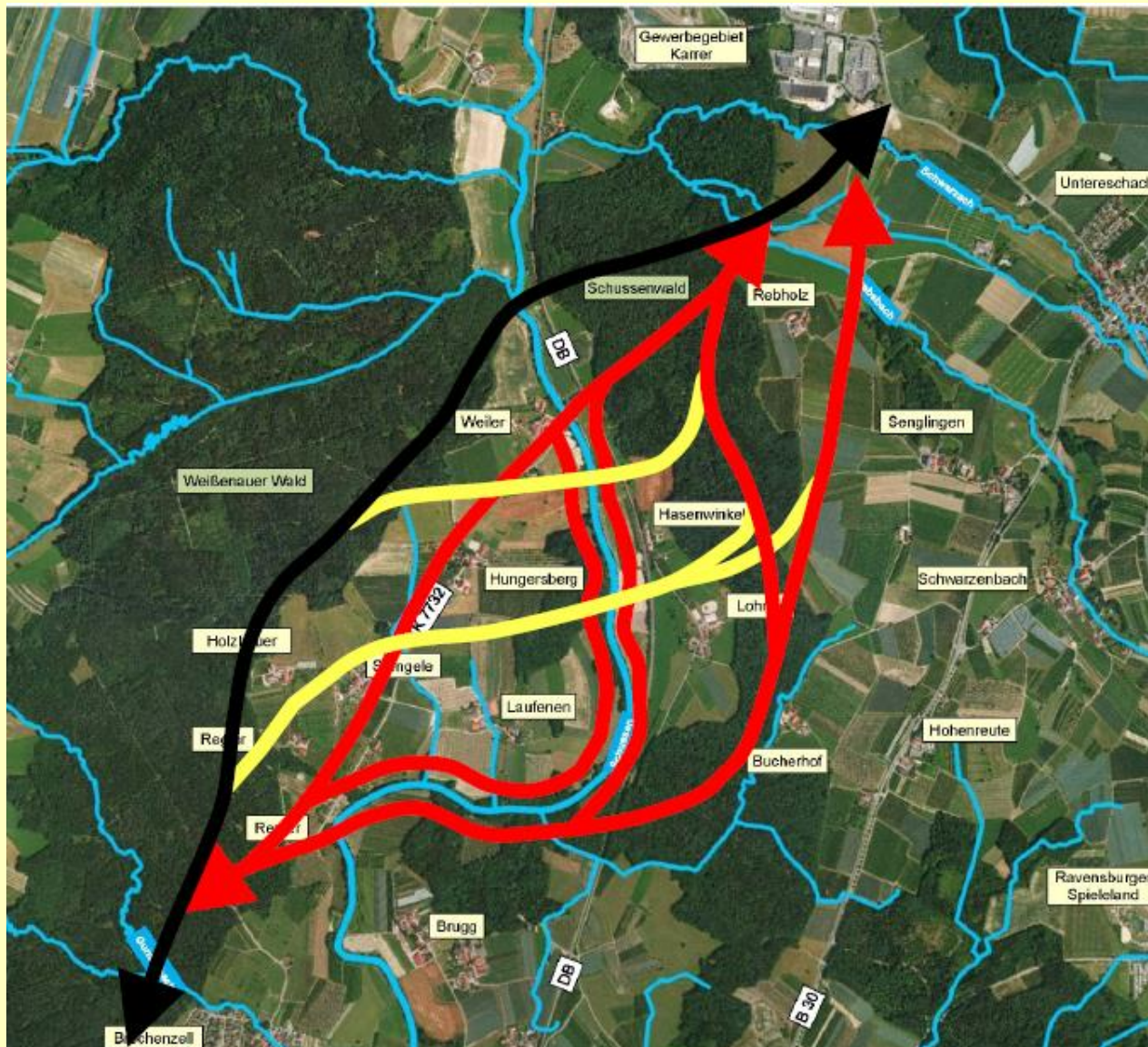


Bereich Brochenzeller Wald / Weißenauer Wald



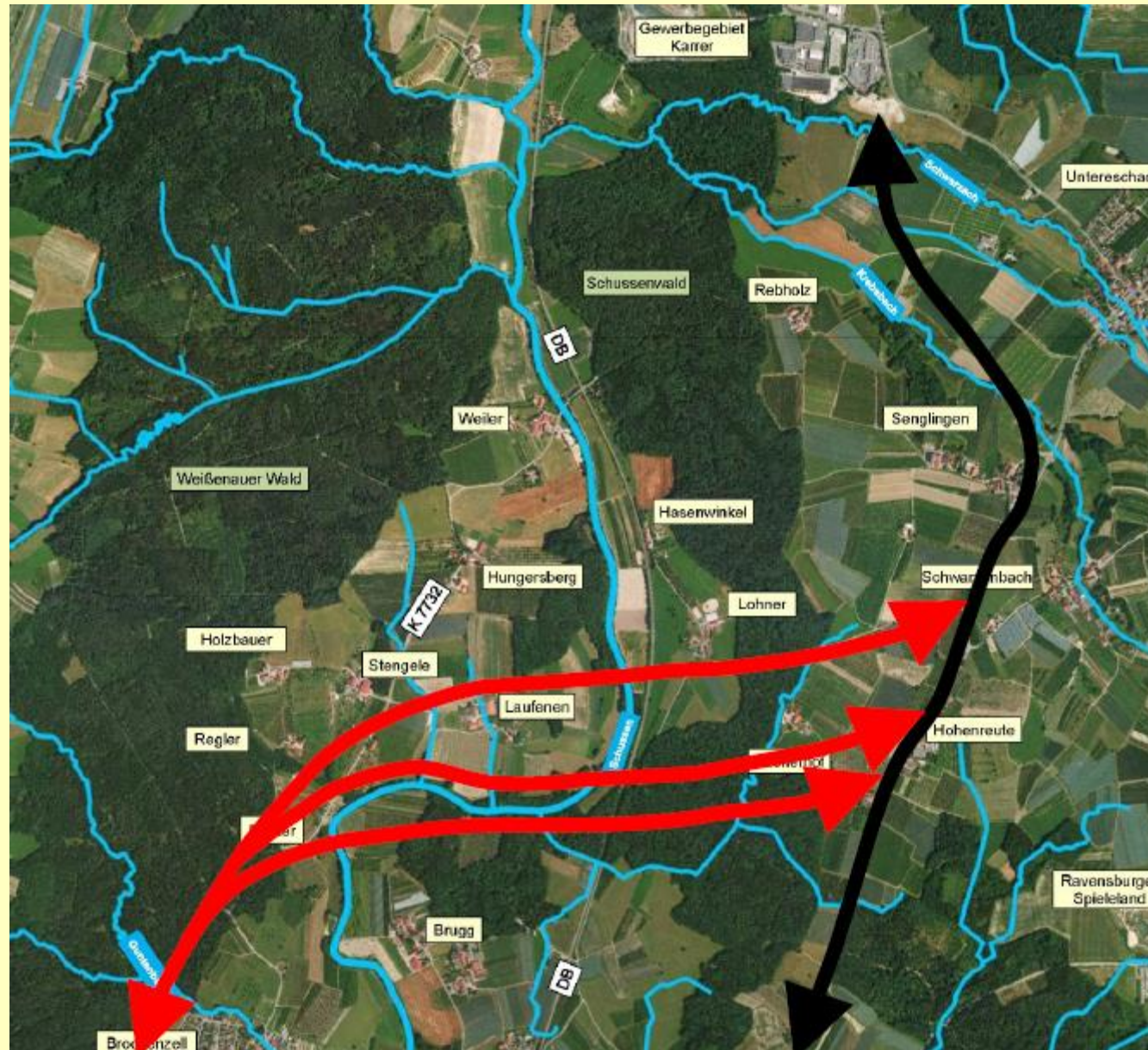


Modifizierung im Bereich nördlich von Brugg (West)



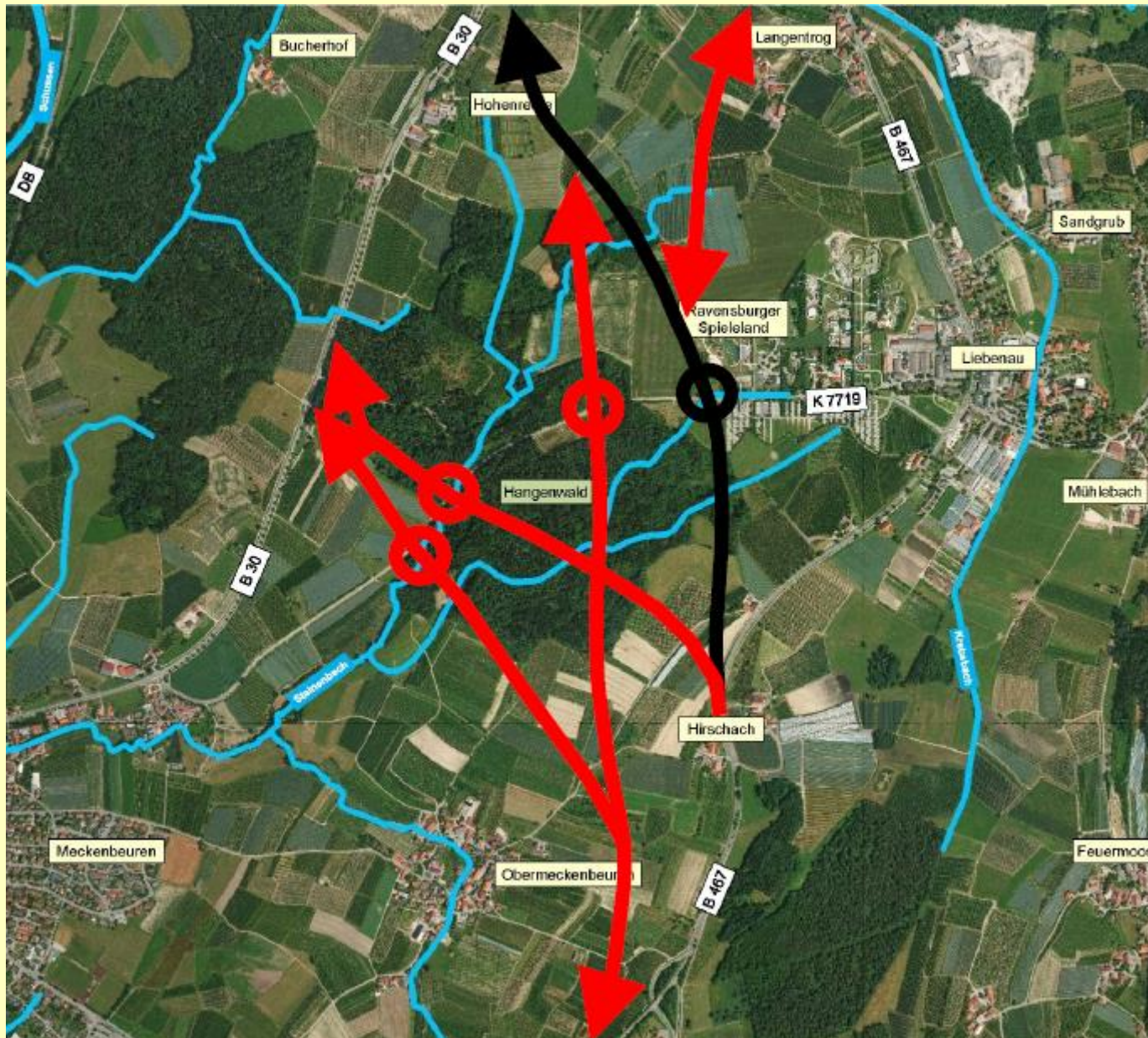


Modifizierung im Bereich nördlich von Brugg (Mitte)





Führung im Bereich Hirschach / Liebenau





- **Ermittlung Vorzugsvariante –
Bewertungskriterien -**



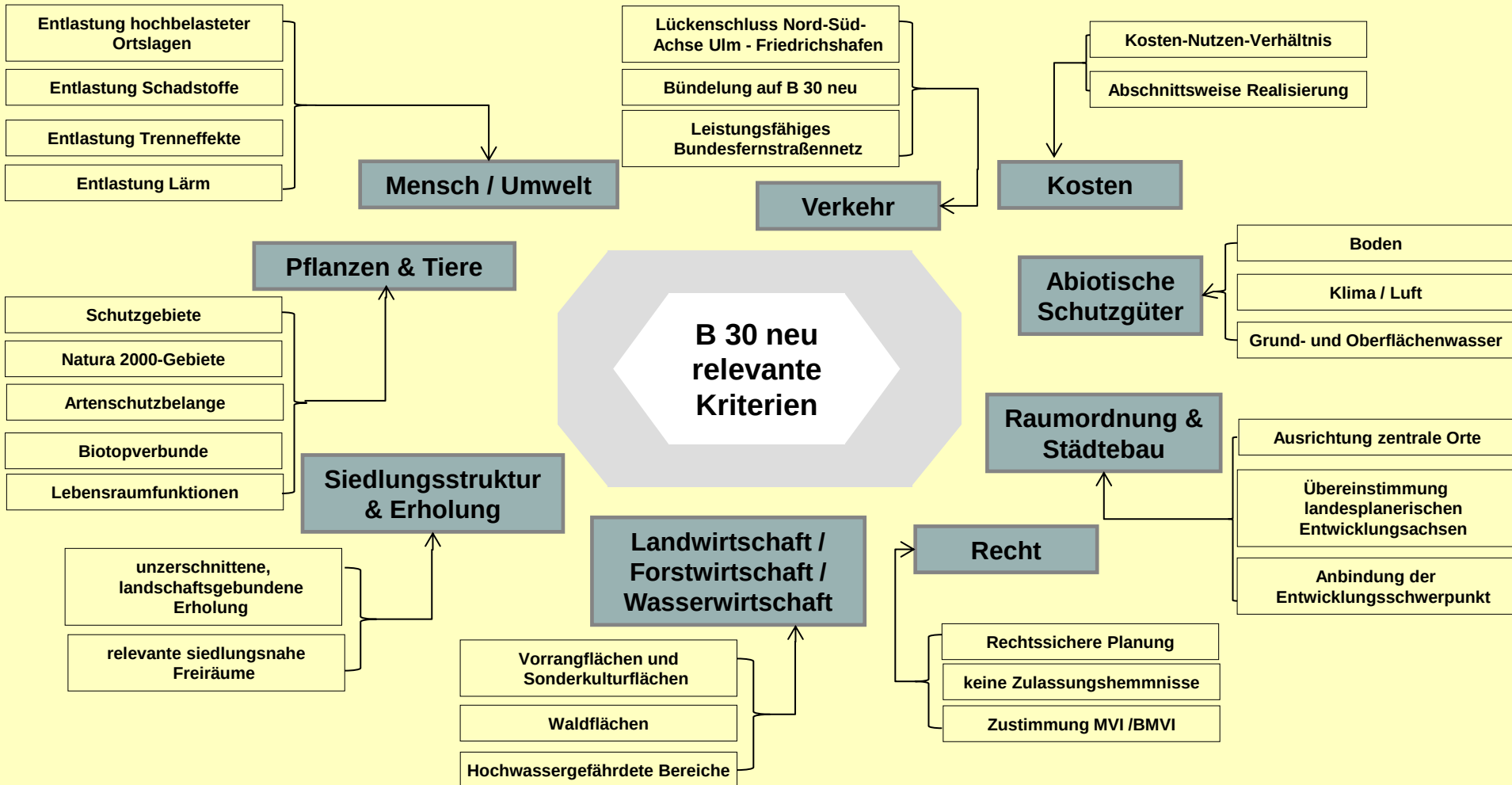
Variantenuntersuchung - Ermittlung der Vorzugsvariante

Was wird untersucht?

- Verkehr
- Technische Machbarkeit
- Mensch und Umwelt
- Raumordnung/raumstrukturelle Belange
- Kosten/Wirtschaftlichkeit



Bewertungskriterien





Ermittlung Vorzugsvariante - Anforderungen

- Verkehr: **möglichst hohe Verkehrsqualität**
- technische Machbarkeit: **hohe Qualität**
- Umwelt/Mensch: **so umweltverträglich als möglich**
 - **Keine zulassungshemmenden Sachverhalte**
- Raumordnung/raumstrukturelle Belange: **kompatible Lösung**
- Kosten/Wirtschaftlichkeit: **knappe Finanzmittel optimal einsetzen**

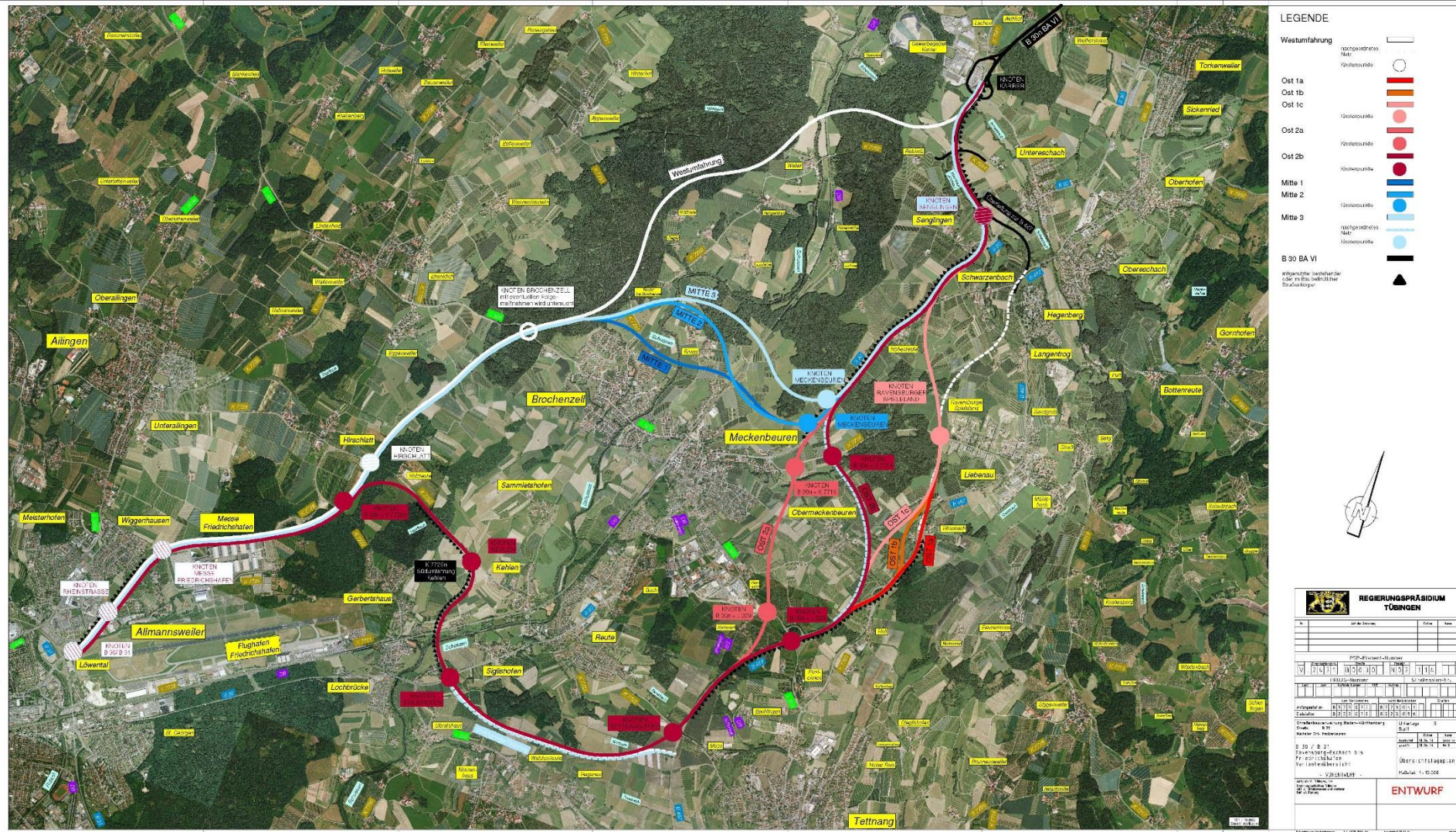


- Top 3: Entwicklung der Varianten und Anschlüsse -

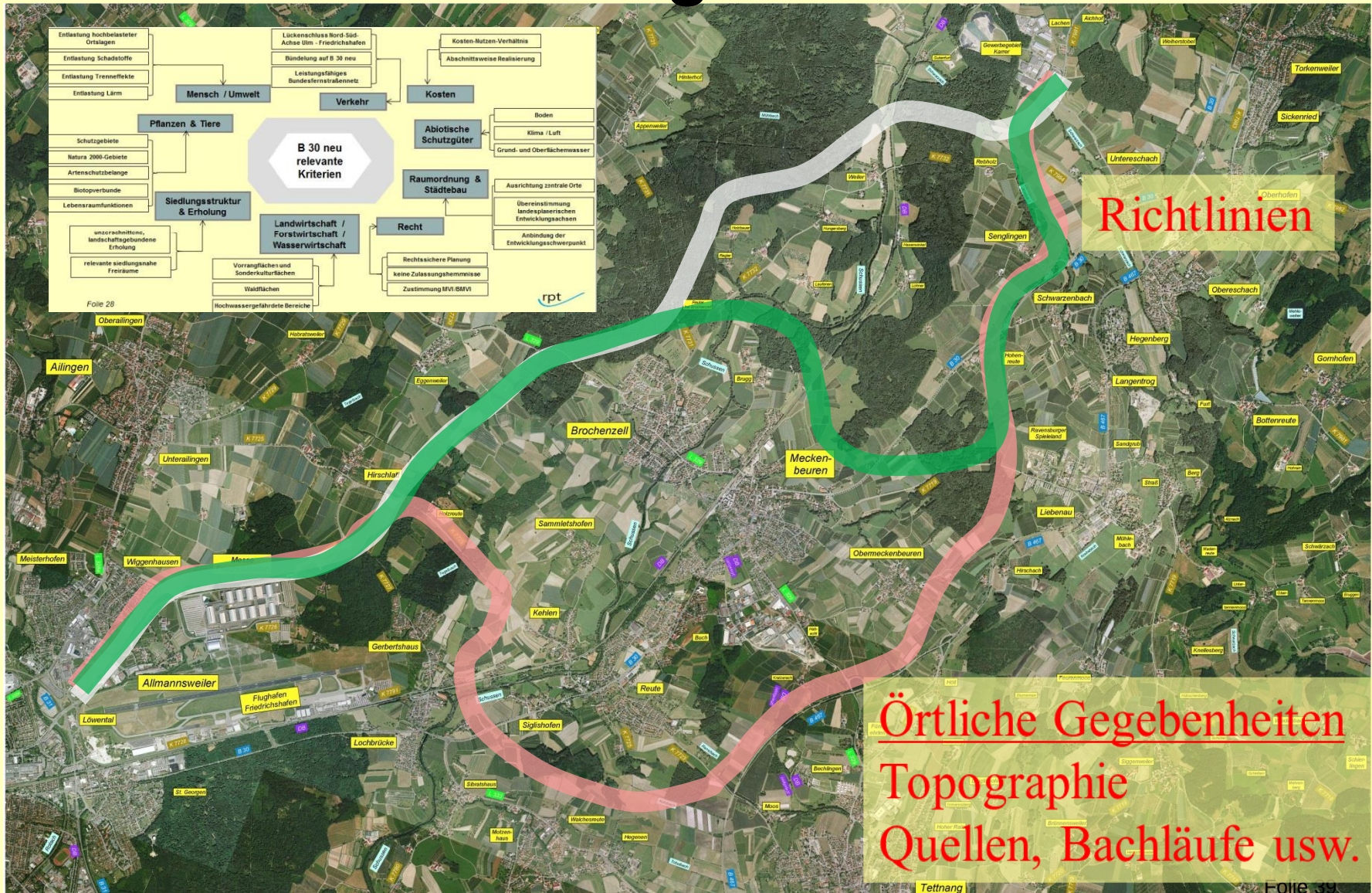
Herr Merk



Stand am 16.07.2014 im 3. projektbegleitenden Arbeitskreis



3 Planungskorridore

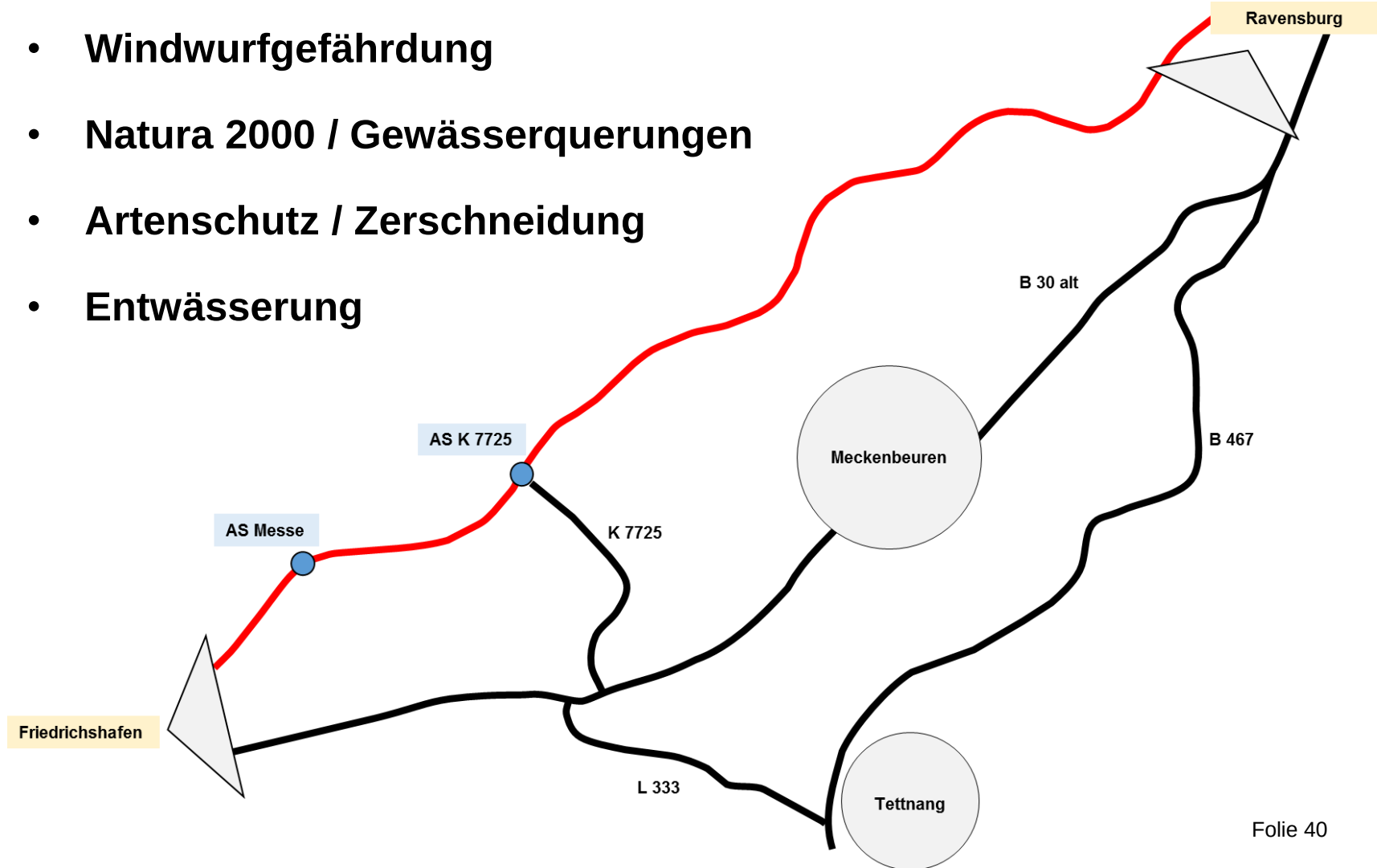




Westtrasse

Trassierung am Osttrauf des Brochenzeller / Weißenauer Waldes:

- Windwurfgefährdung
- Natura 2000 / Gewässerquerungen
- Artenschutz / Zerschneidung
- Entwässerung

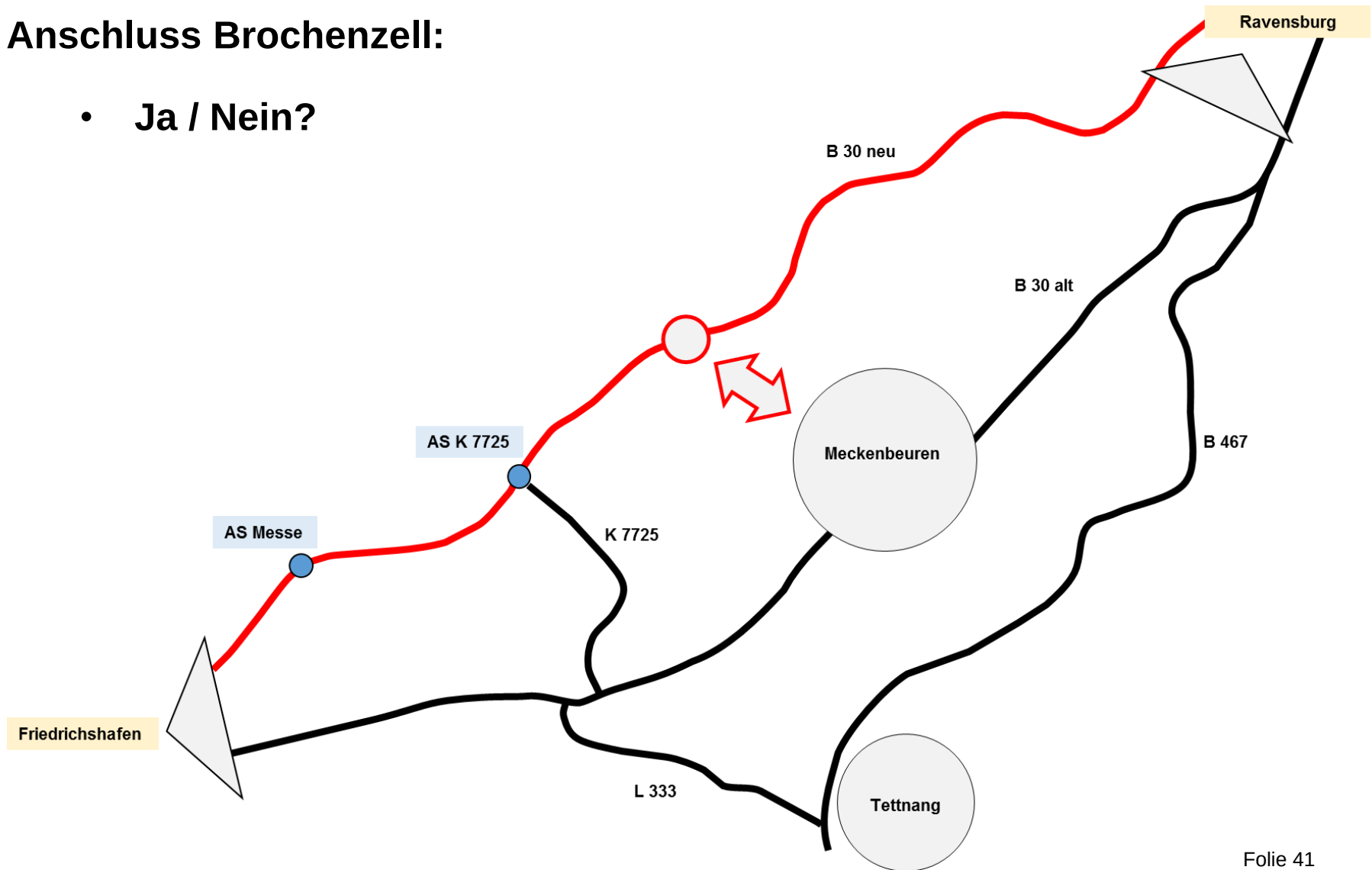




Westtrasse

Anschluss Brochenzell:

- Ja / Nein?

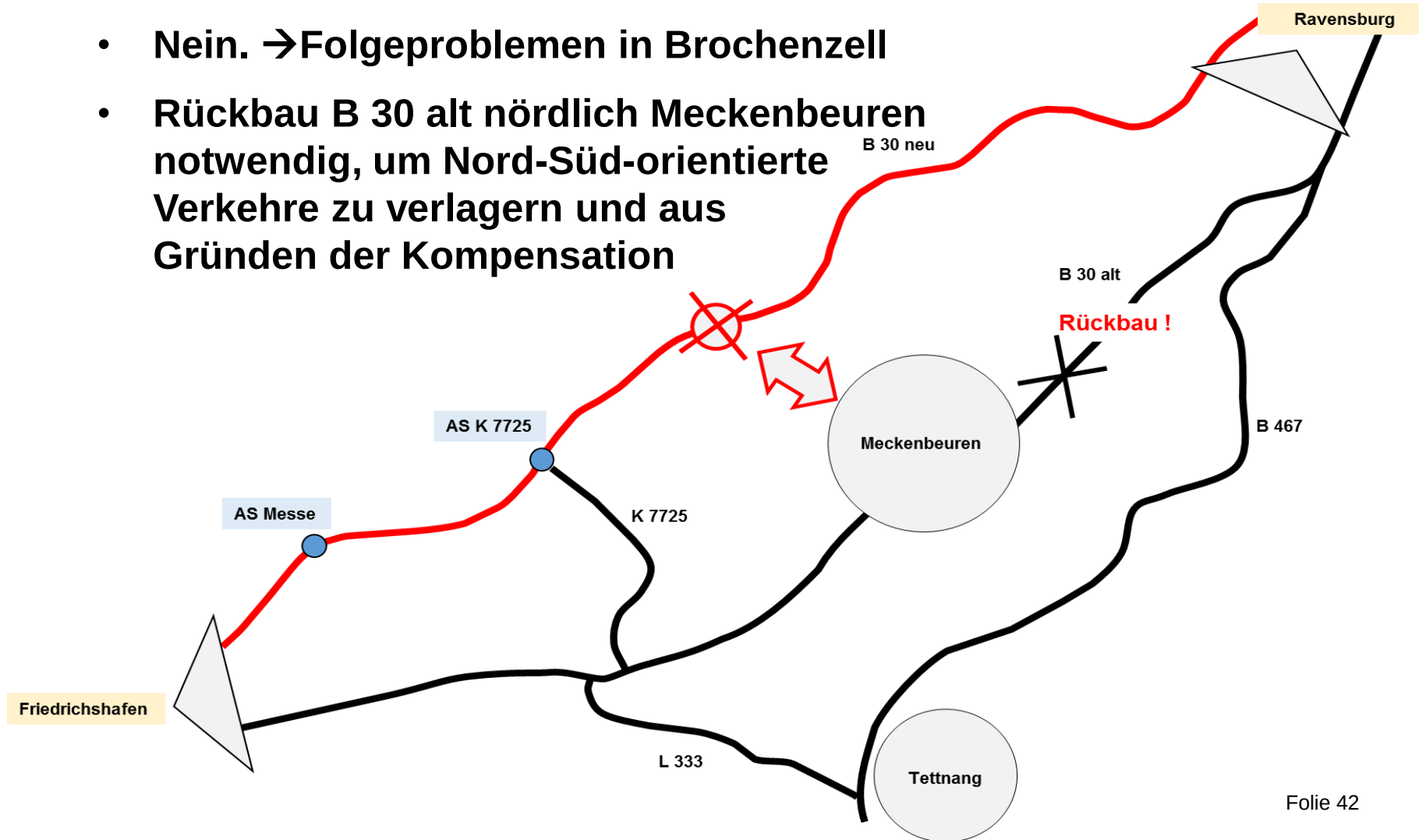




Westtrasse

Anschluss Brochenzell:

- Nein. → Folgeproblemen in Brochenzell
- Rückbau B 30 alt nördlich Meckenbeuren notwendig, um Nord-Süd-orientierte Verkehre zu verlagern und aus Gründen der Kompensation

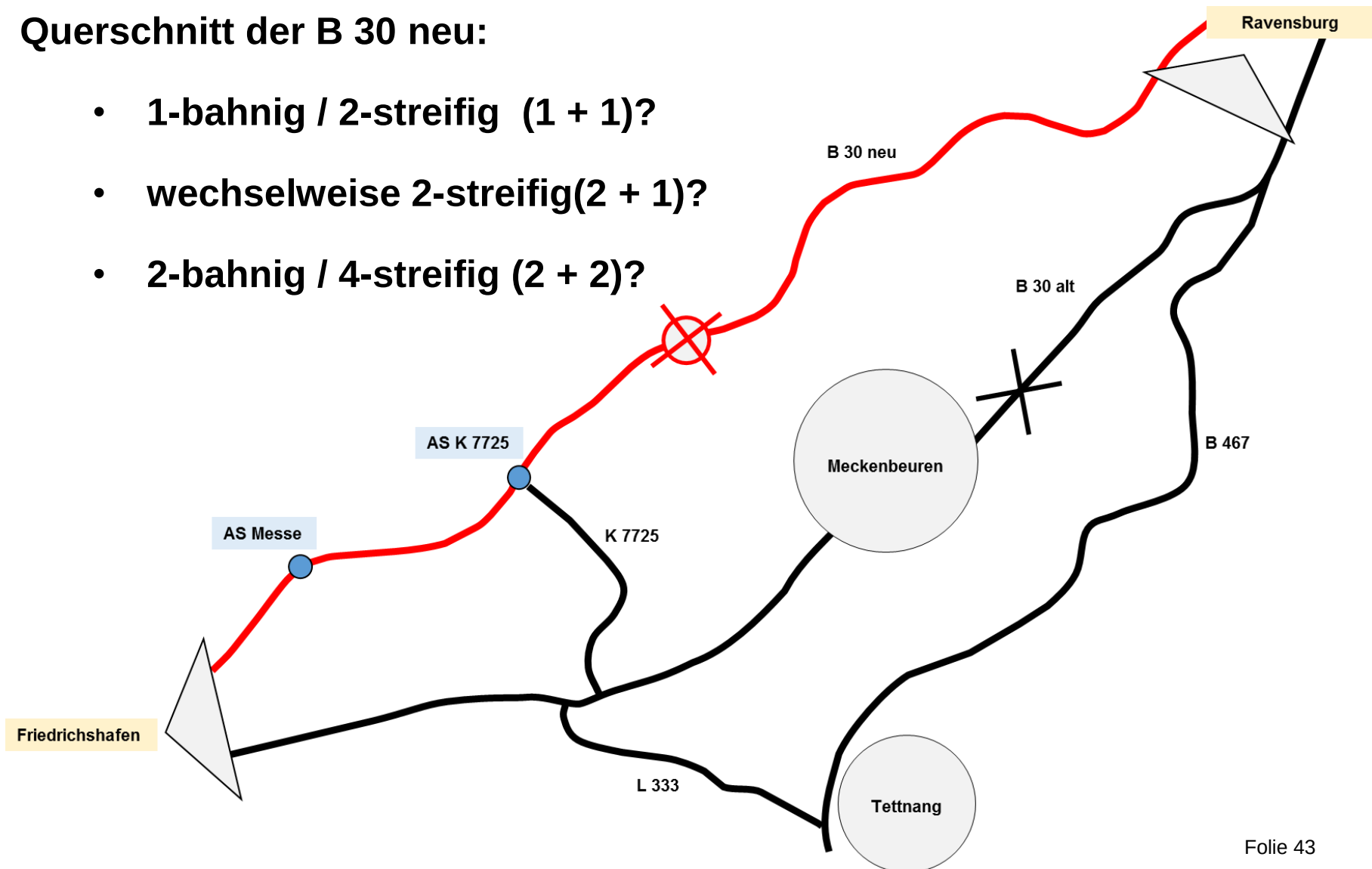




Westtrasse

Querschnitt der B 30 neu:

- 1-bahnig / 2-streifig (1 + 1)?
- wechselweise 2-streifig(2 + 1)?
- 2-bahnig / 4-streifig (2 + 2)?

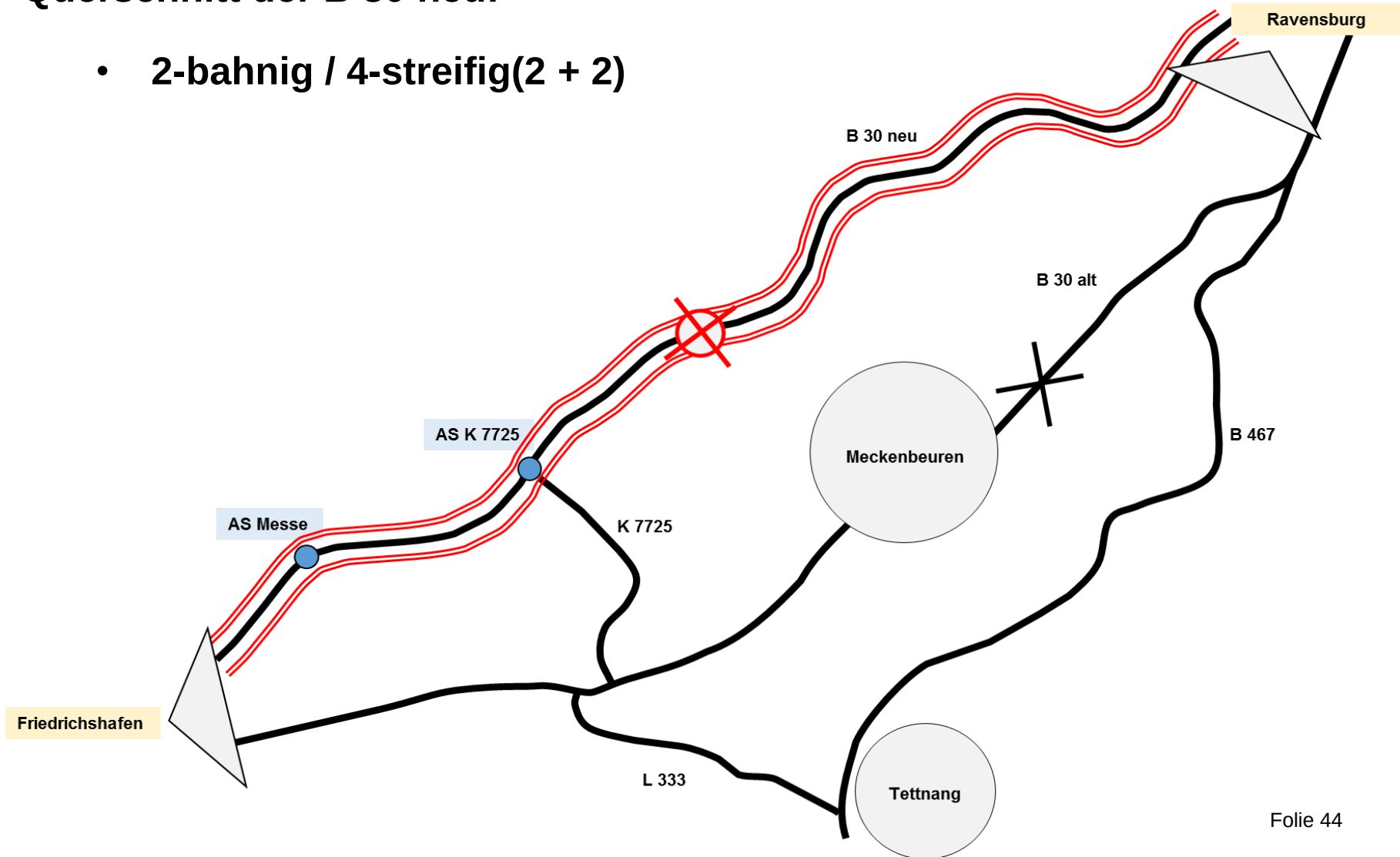




Westtrasse

Querschnitt der B 30 neu:

- 2-bahnig / 4-streifig(2 + 2)

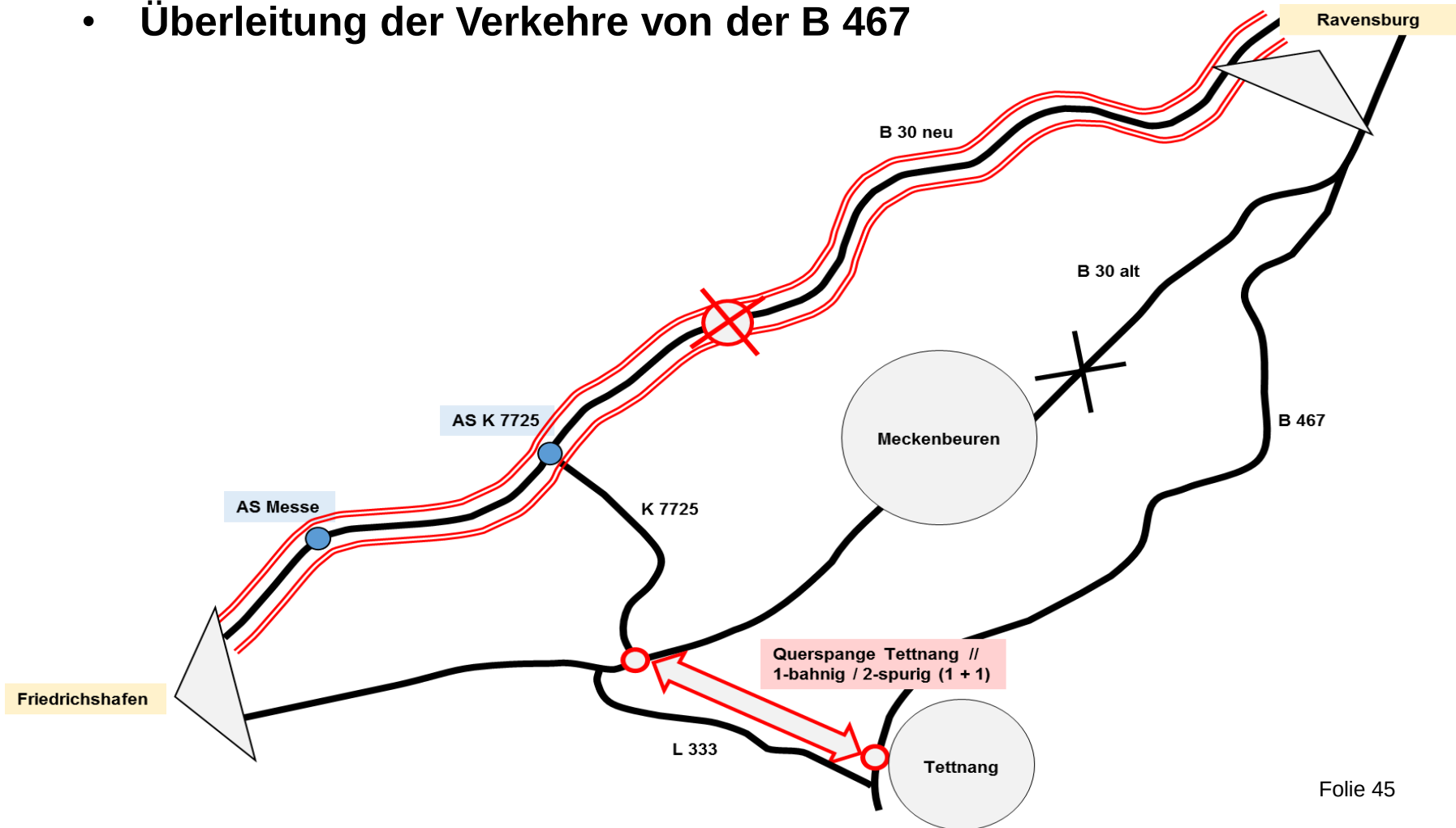




Westtrasse

Zusätzliche Variante / zusätzlicher Planfall:

- B 30 neu West + Querspange Tett nang
- Überleitung der Verkehre von der B 467





Westtrasse

Fazit:

- **Ohne AS L 329 / Brochenzell**
- **Durchgängig 2-bahnig (4-streifiger Querschnitt)**
- **Rückbau der B 30 alt nördlich Meckenbeuren**

zusätzlich zur Variante West:

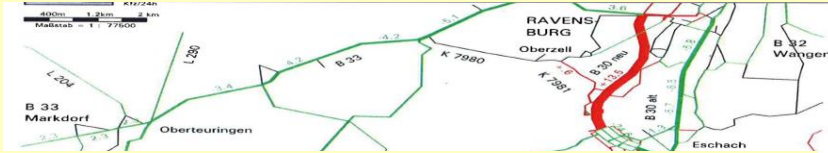
- **Querspange Tettnang (1-bahnig / 2-streifiger Querschnitt)**



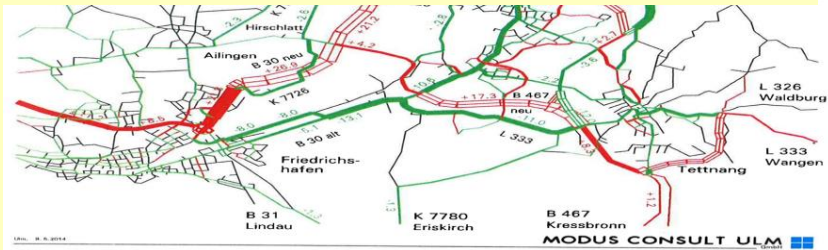
Westtrasse + Querspange Tettnang



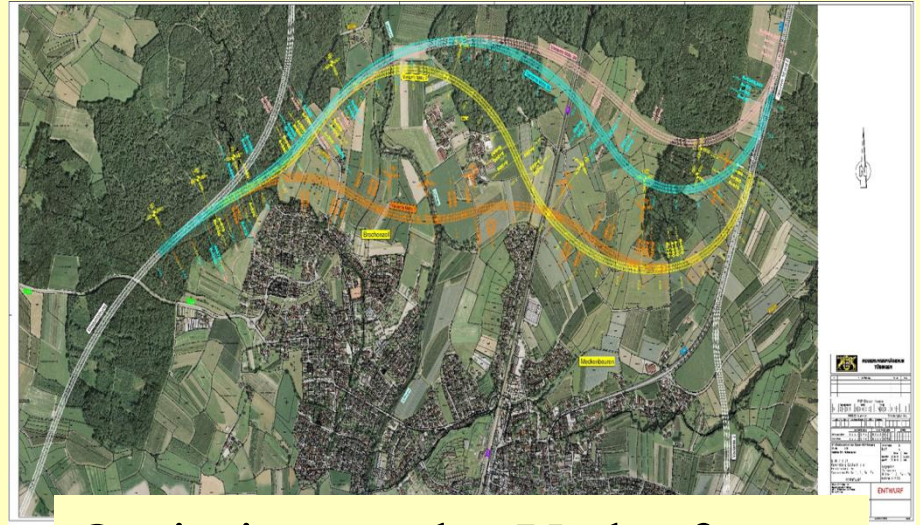
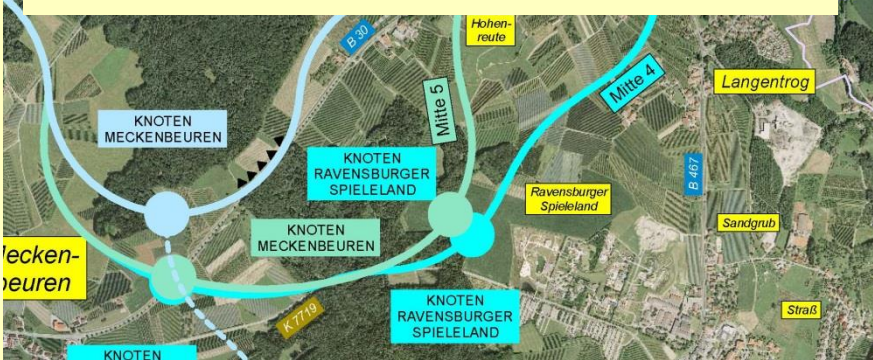
Planungskorridor Mitte



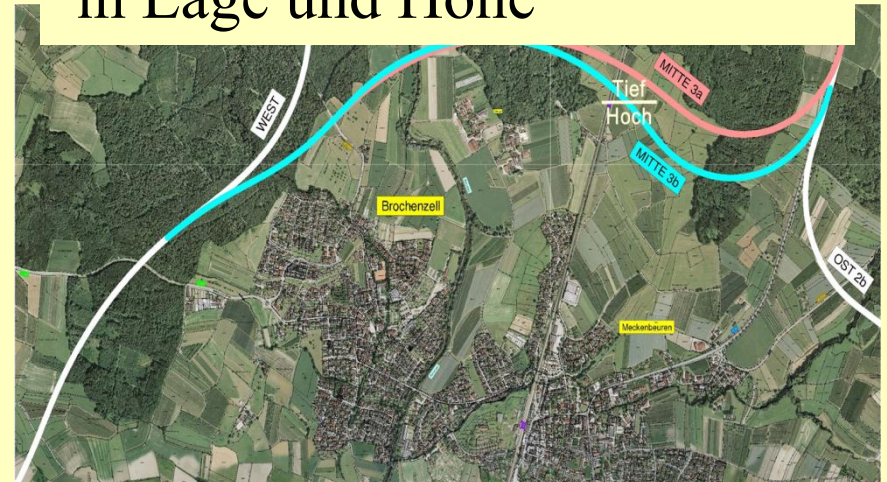
Anbindung an Meckenbeuren



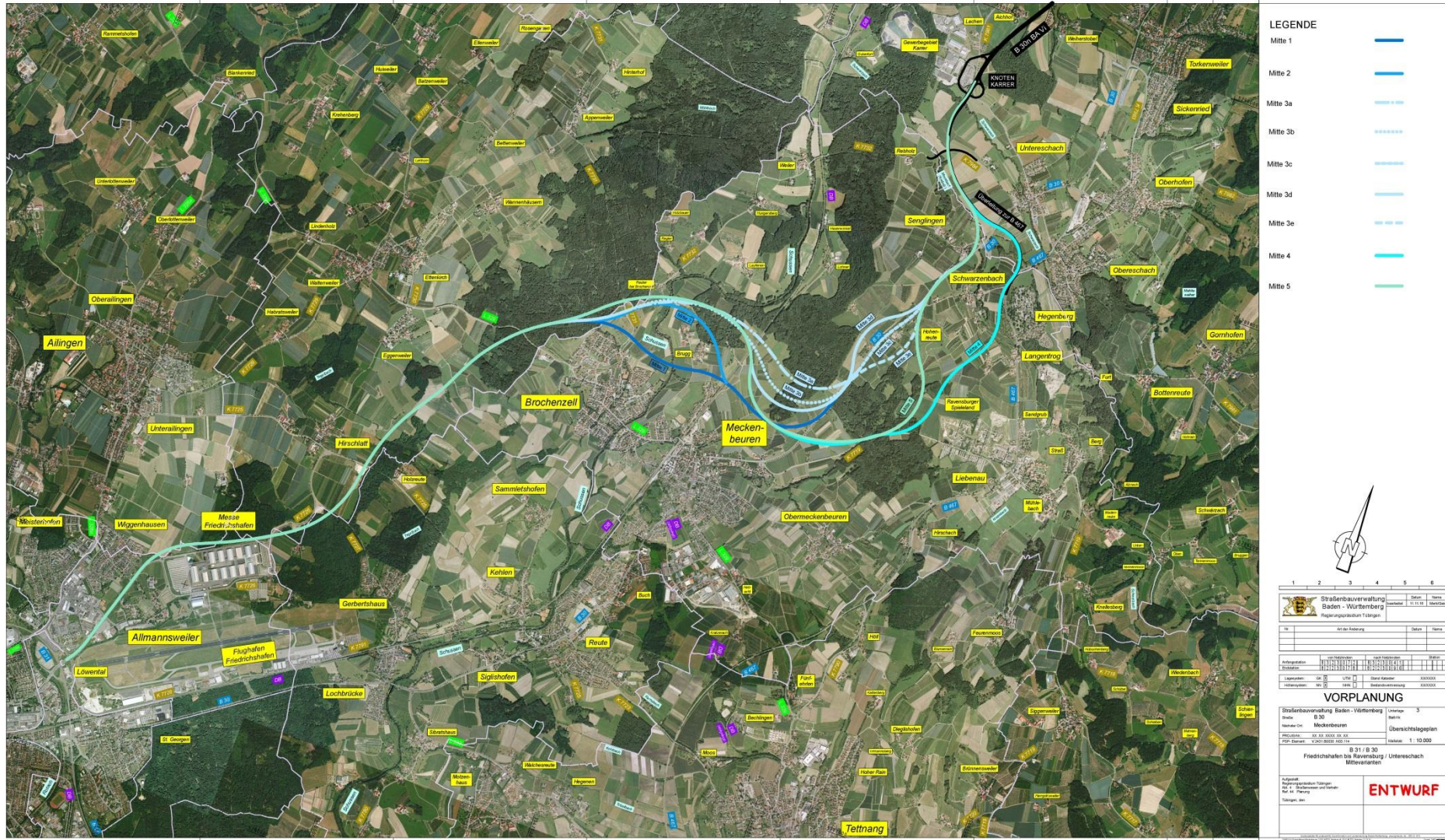
Anbindung östlich von Meckenbeuren



Optimierung des Verlaufs nördlich von Meckenbeuren in Lage und Höhe

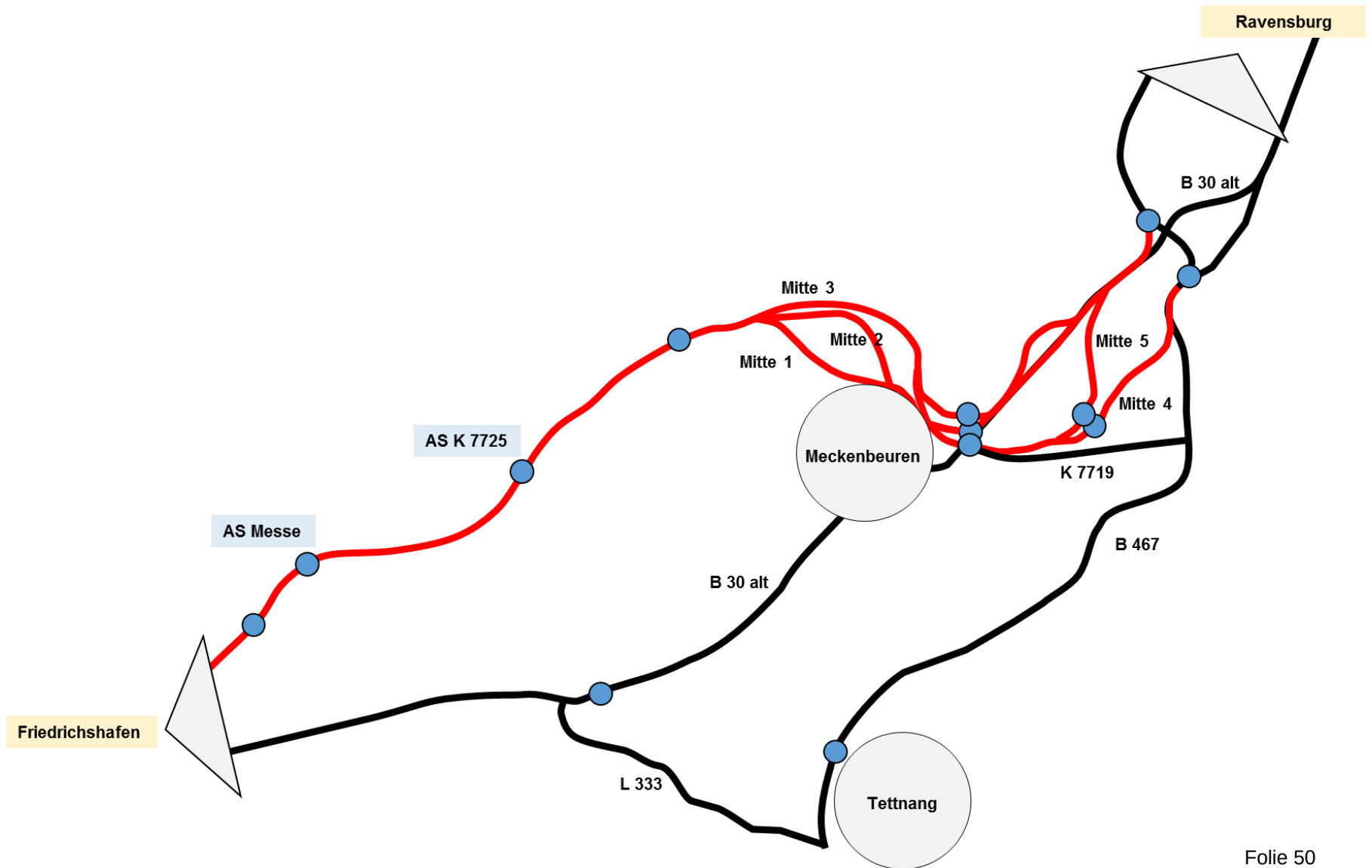


Planungskorridor Mitte





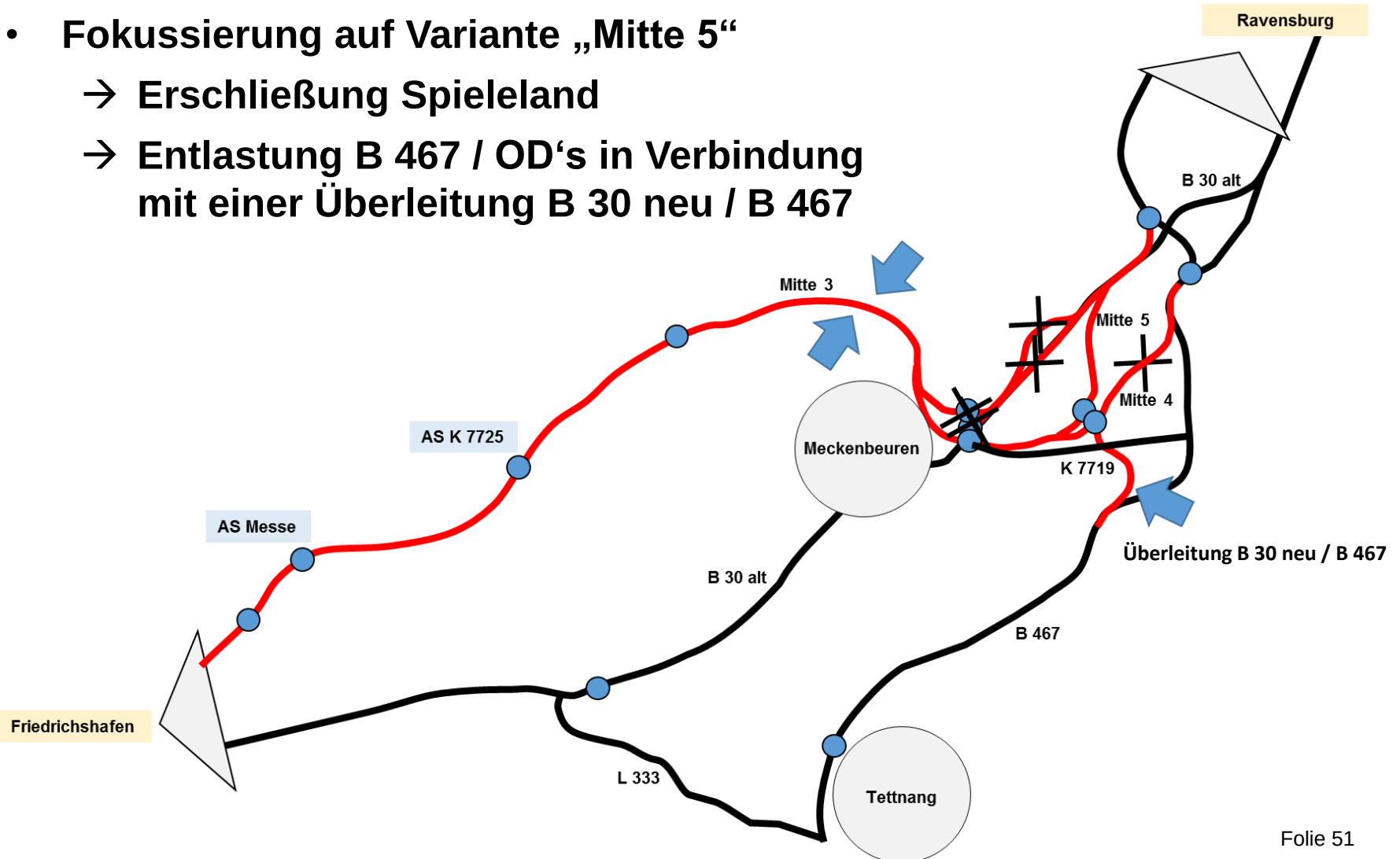
Mitteltrasse





Mitteltrasse

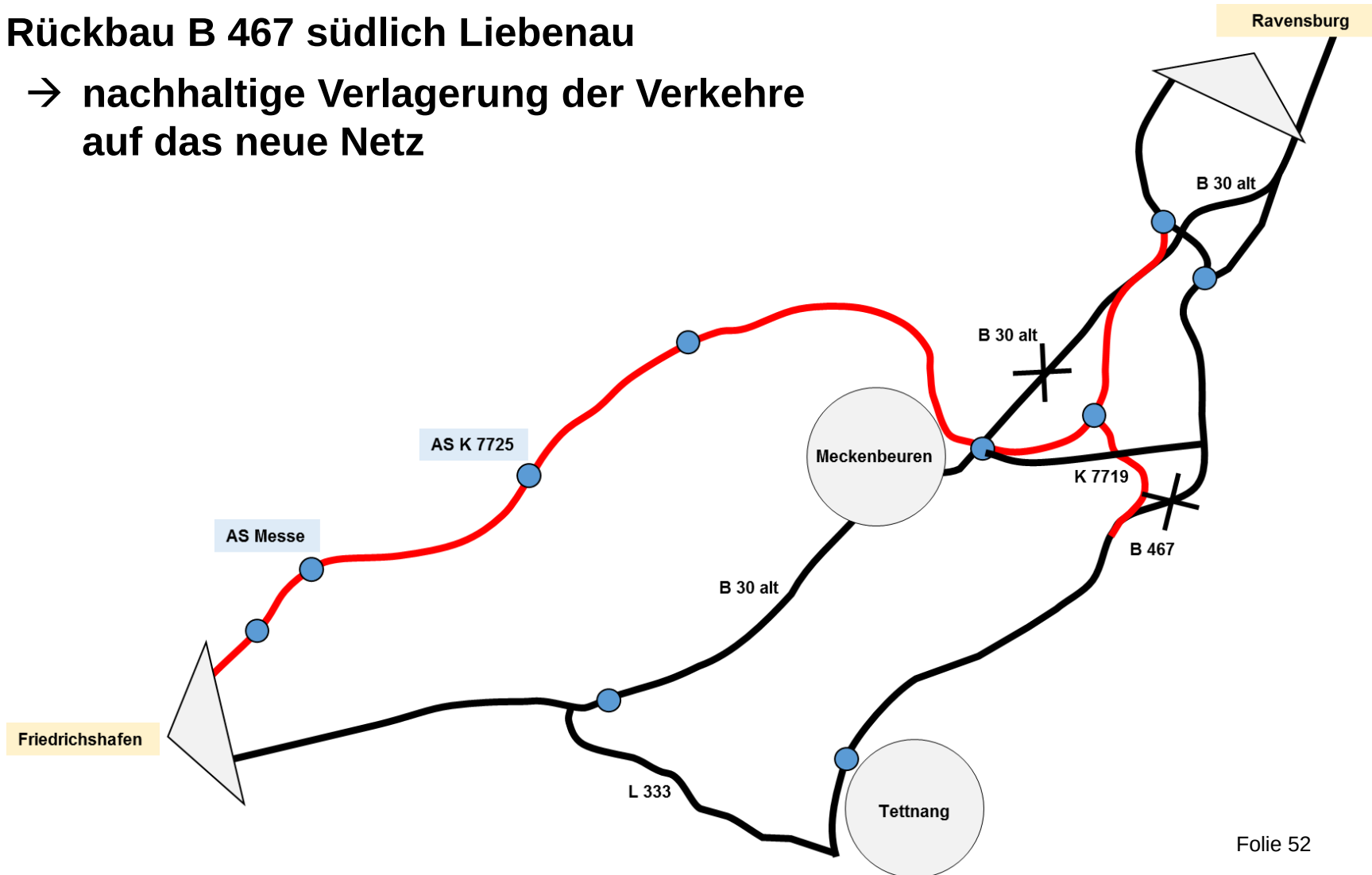
- Optimierung der Trassenführung nördlich Brugg
- Fokussierung auf Variante „Mitte 5“
 - Erschließung Spieleland
 - Entlastung B 467 / OD's in Verbindung mit einer Überleitung B 30 neu / B 467





Mitteltrasse

- Rückbau B 30 alt nördlich Meckenbeuren
- Rückbau B 467 südlich Liebenau
 - nachhaltige Verlagerung der Verkehre auf das neue Netz

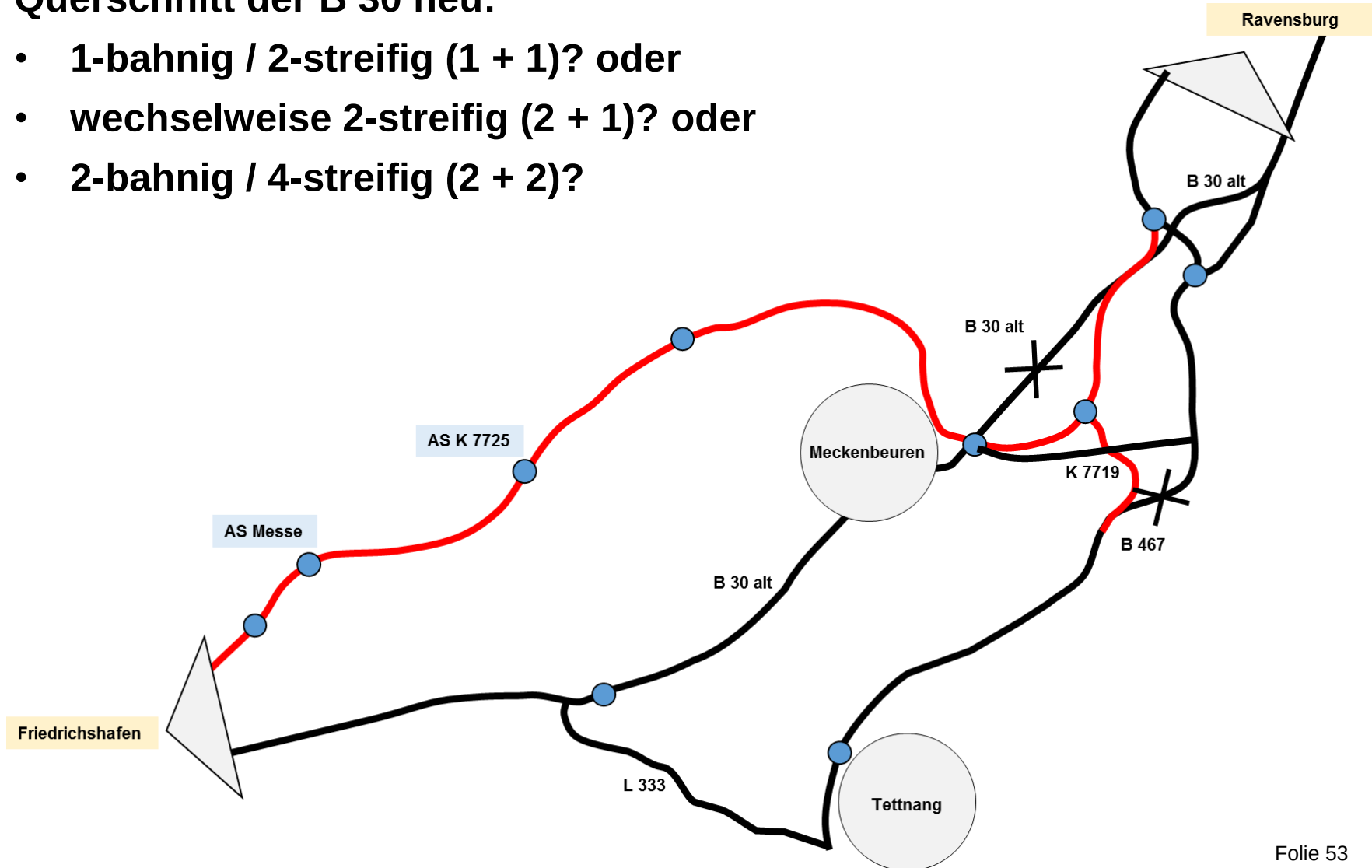




Mitteltrasse

Querschnitt der B 30 neu:

- 1-bahnig / 2-streifig (1 + 1)? oder
- wechselweise 2-streifig (2 + 1)? oder
- 2-bahnig / 4-streifig (2 + 2)?

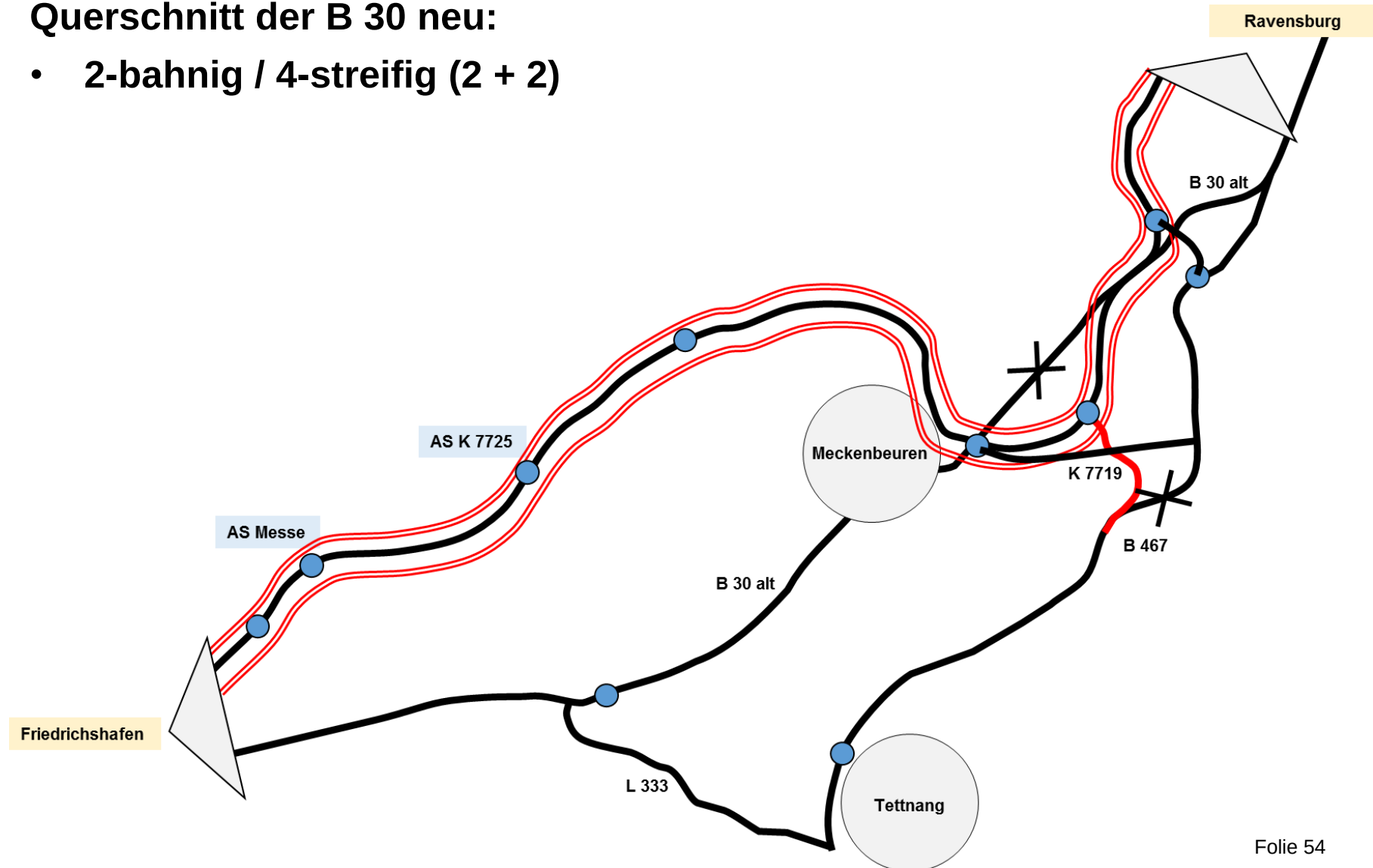




Mitteltrasse

Querschnitt der B 30 neu:

- 2-bahnig / 4-streifig (2 + 2)





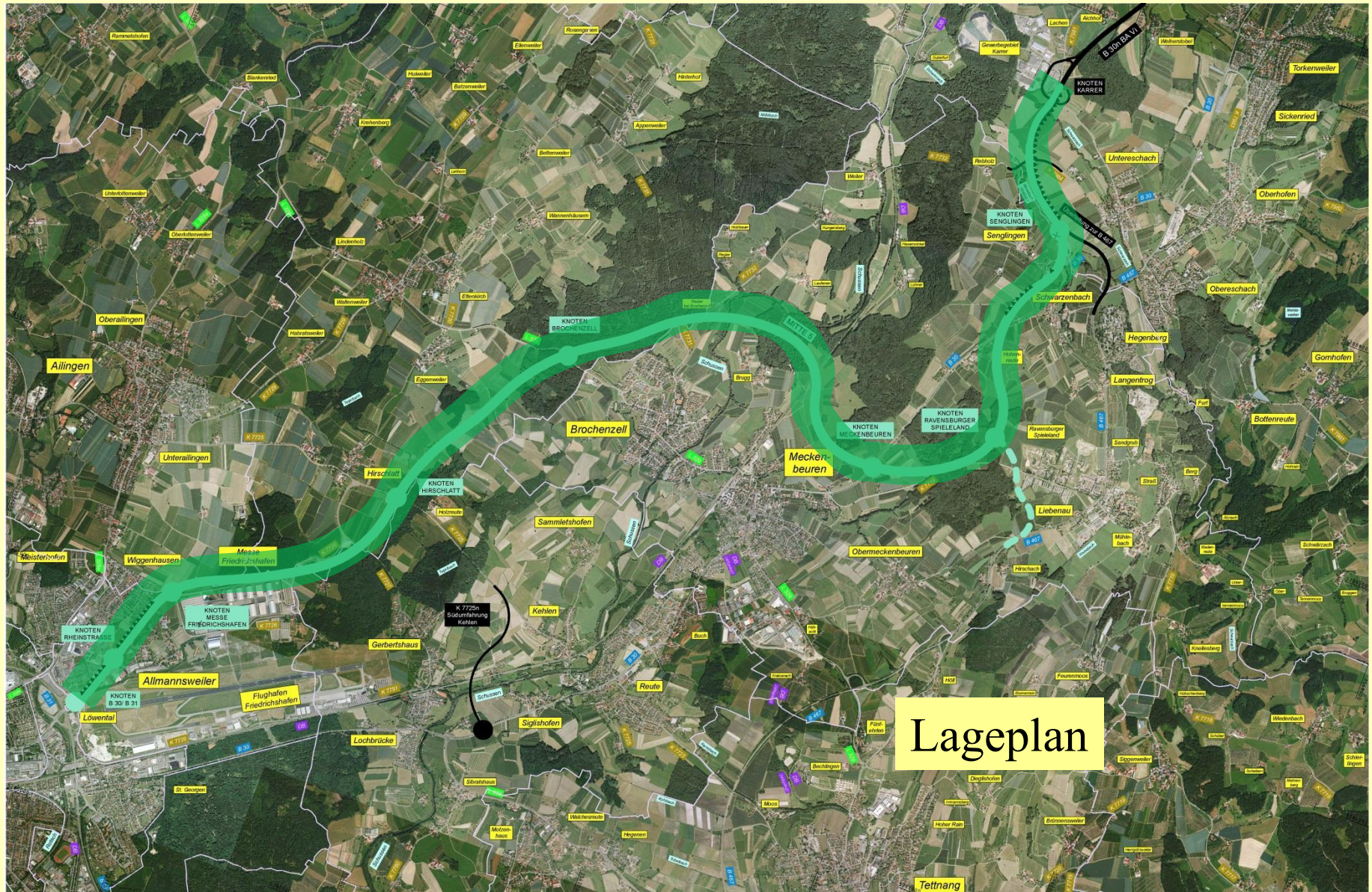
Mitteltrasse

Fazit:

- **Erschließung Spieleland**
- **Kurze Überleitung B 30 neu / B 467 südwestlich Spieleland zur Entlastung der OD's an der B 467**
- **Rückbau B 30 alt nördlich Meckenbeuren und B 467 südlich Liebenau**
- **Durchgängig 2-bahnig (4-streifiger Querschnitt)**

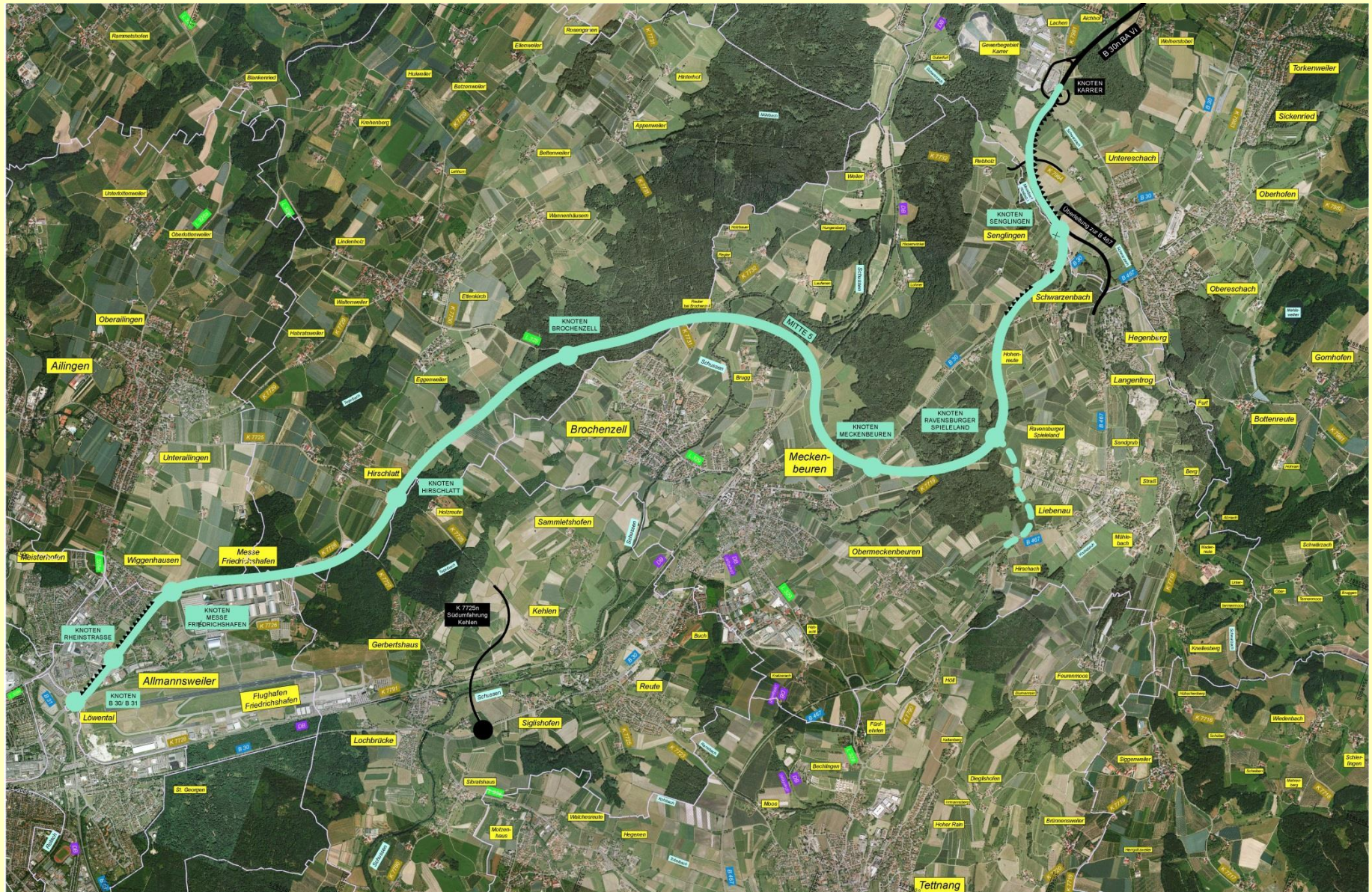


Mitteltrasse



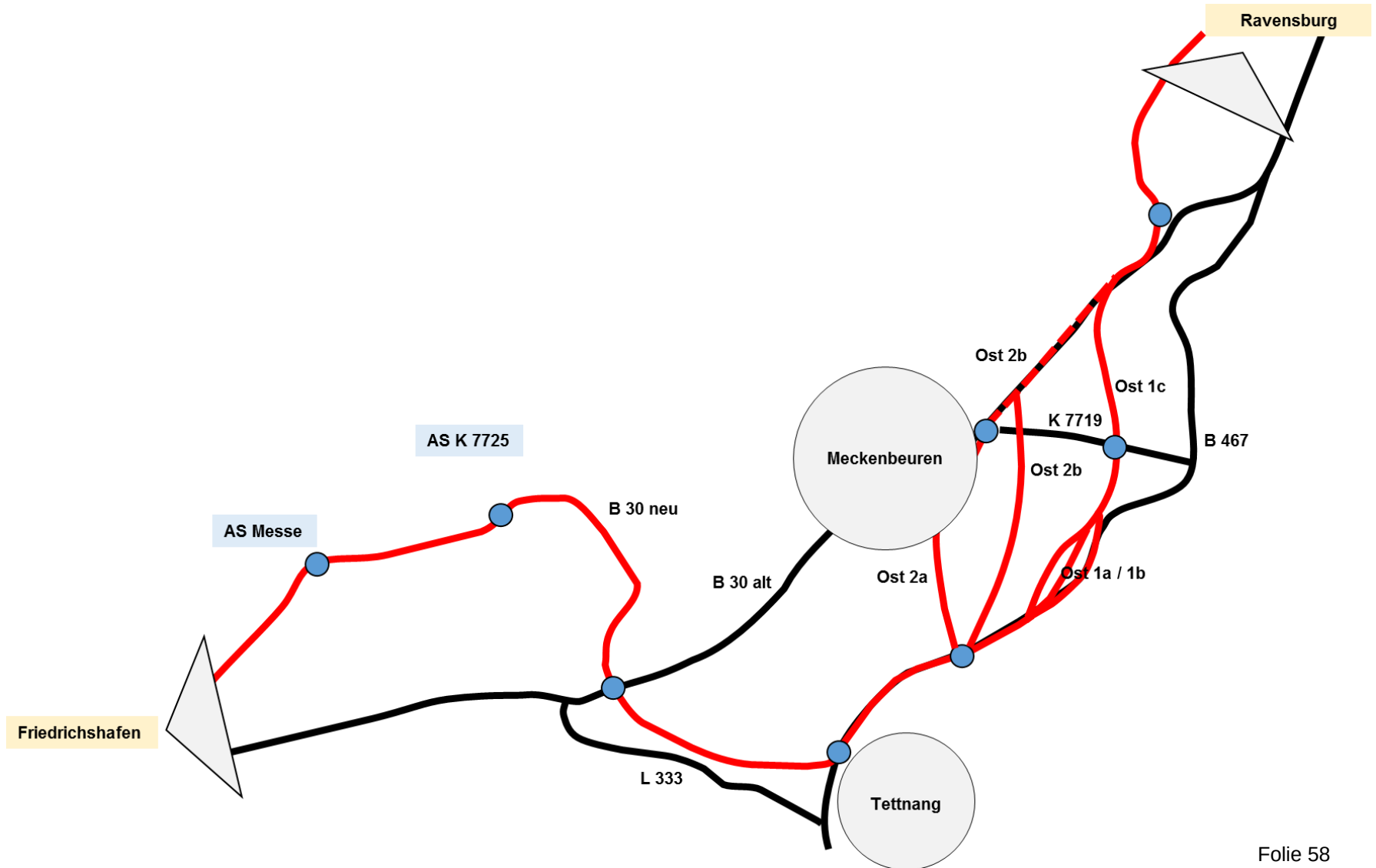


Mitteltrasse





Osttrasse

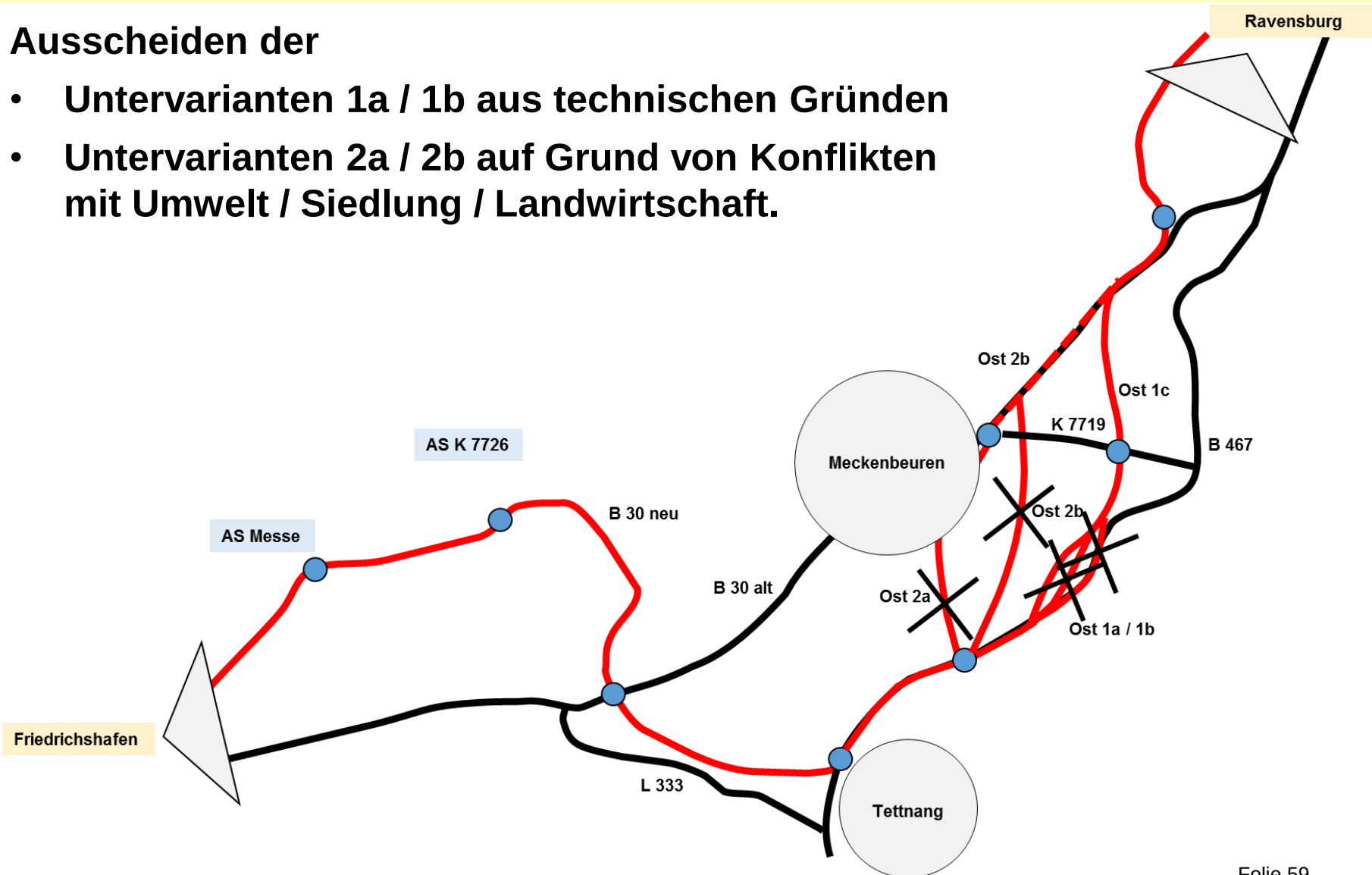




Osttrasse

Ausscheiden der

- Untervarianten 1a / 1b aus technischen Gründen
- Untervarianten 2a / 2b auf Grund von Konflikten mit Umwelt / Siedlung / Landwirtschaft.





Osttrasse

Vorzug der Variante 1c auf Grund

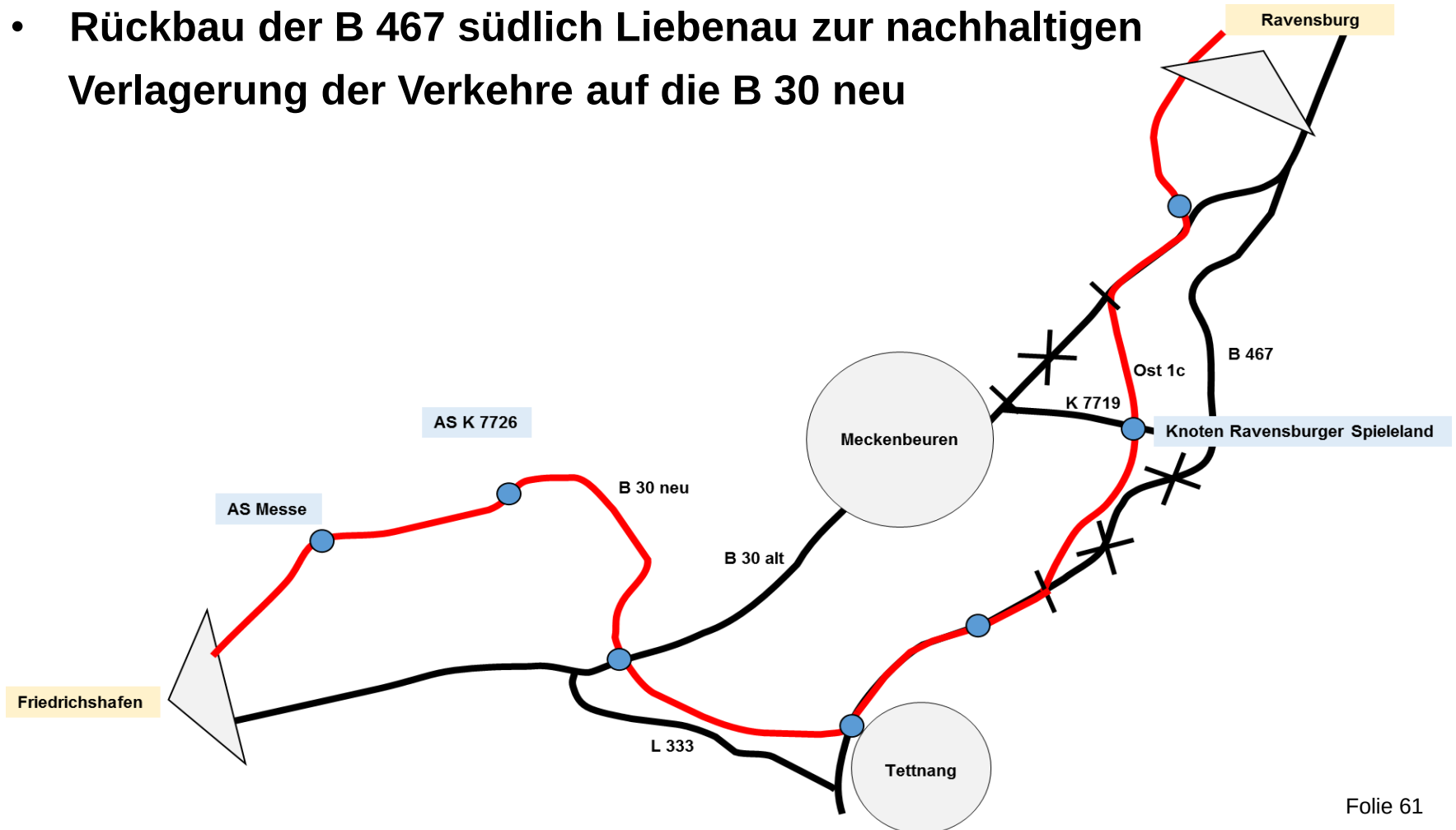
- der Anbindung des Ravensburger Spielelandes
- der Entlastung der OD's an der B 467
- der nachhaltigen Verlagerung von Verkehr auf den Neubaustreckenzug in Verbindung mit geeigneten Rückbaumaßnahmen im Netz





Osttrasse

- Rückbau der B 30 alt nördlich Meckenbeuren
- Rückbau der B 467 südlich Liebenau zur nachhaltigen Verlagerung der Verkehre auf die B 30 neu

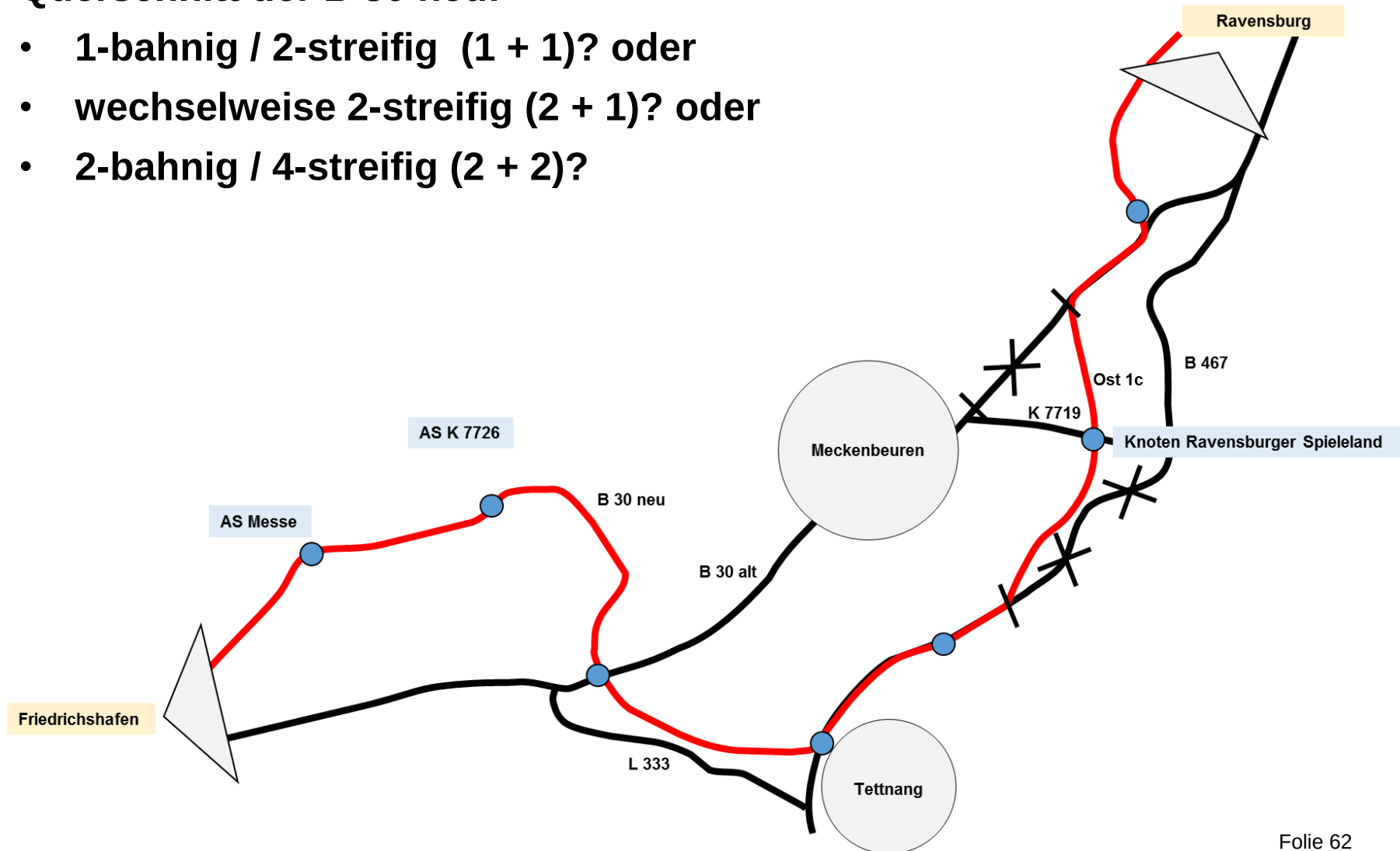




Osttrasse

Querschnitt der B 30 neu:

- 1-bahnig / 2-streifig (1 + 1)? oder
- wechselweise 2-streifig (2 + 1)? oder
- 2-bahnig / 4-streifig (2 + 2)?

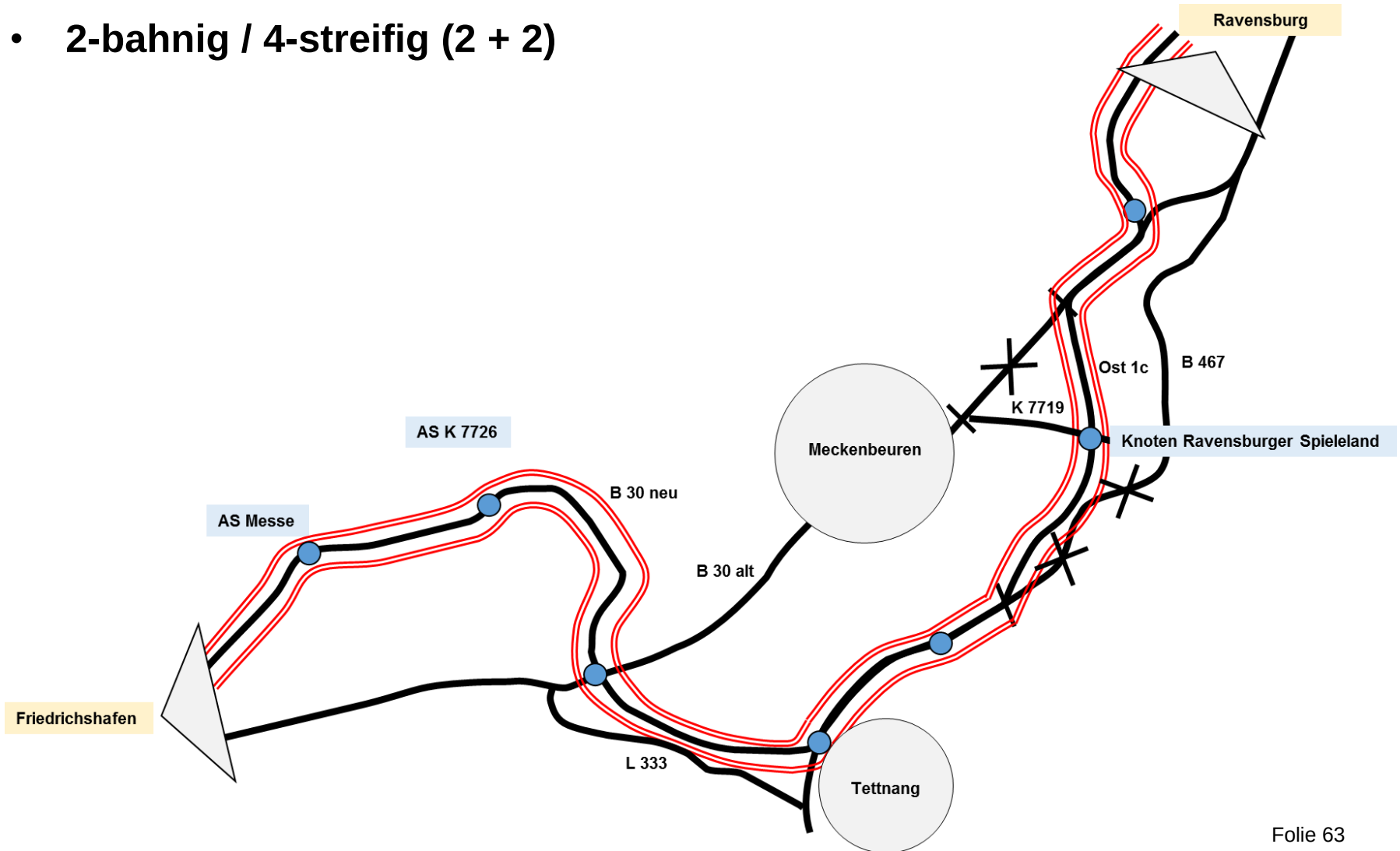




Osttrasse

Querschnitt der B 30 neu:

- 2-bahnig / 4-streifig (2 + 2)





Osttrasse

Fazit:

- **Anbindung der B 467 an die B 30 alt südwestlich des Spielelandes**
- **Rückbau der B 30 alt nördlich Meckenbeuren und Rückbau der B 467 südlich Liebenau**
- **Durchgängig 2-bahnigen / 4-streifig Querschnitt.**
- **[Integrativer Bestandteil der Osttrasse sind**
- **die Querspange Tettnang / Verlegung der L 333**
- **eine Umfahrung von Liebenau].**

Osttrasse





- Top 4: Verkehrsuntersuchung -

Herr Kiener



„Verkehr“ → Verkehrsuntersuchung: **Funktion**

- Zielerfüllung von Varianten (**Lückenschluss, Bündelung, Entlastung**)
- Auswahl von Varianten
- Dimensionierung (technische Machbarkeit, Ausbaustandard)
- Konkrete verkehrliche Anforderungen wie Verknüpfungspunkte
- Auswirkungen: Flächenbeanspruchung, Lärm, Schadstoffe
(Datenlieferant für andere Gutachten)



Inhalt

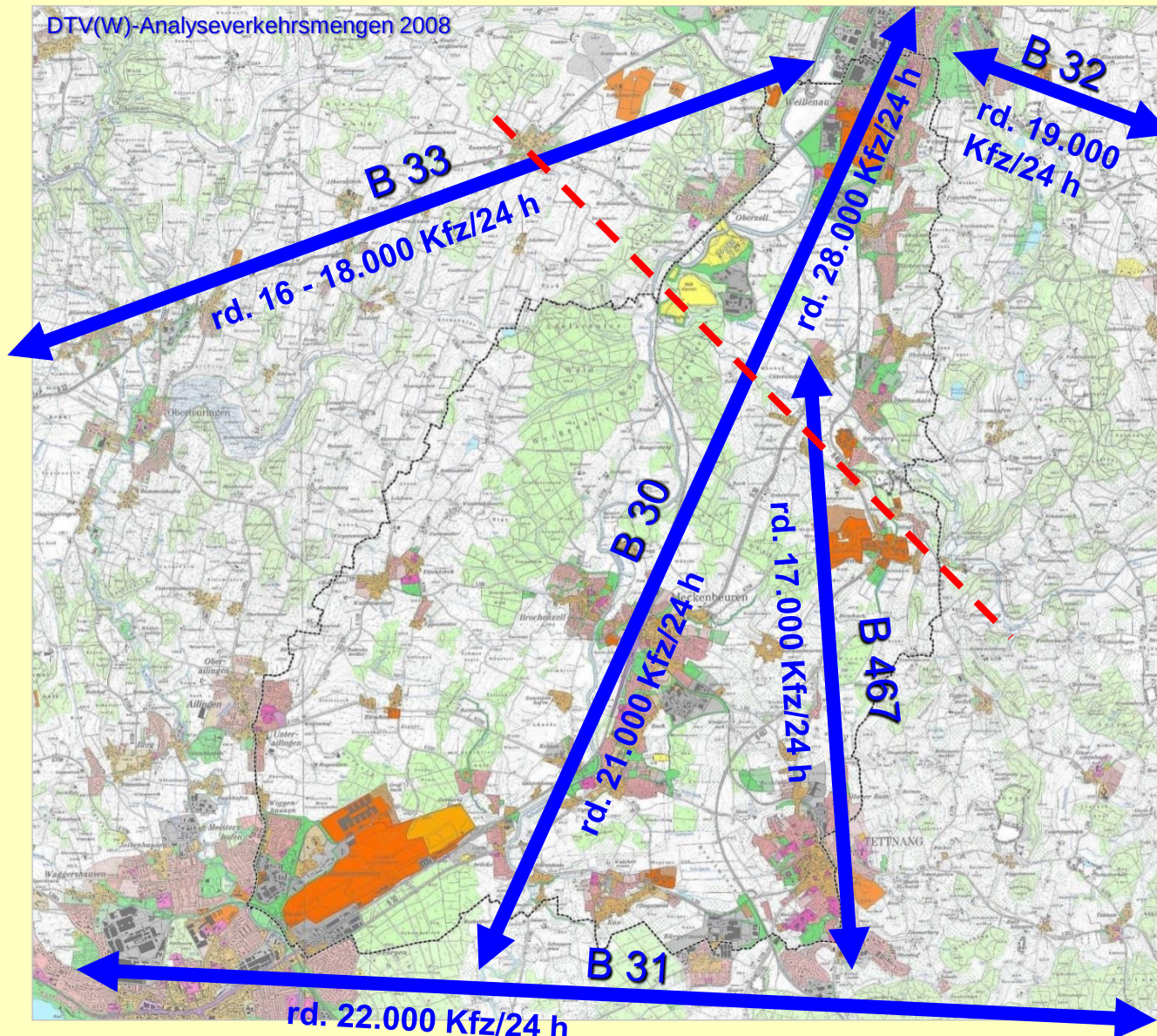
- Analyse-Nullfall 2008
- Prognose-Nullfall (Minus) 2025
- Prognose-Nullfall (Bezugsfall) 2025
- Prognose-Planfälle WEST
- Prognose-Planfälle MITTE
- Prognose-Planfälle OST



- Analyse-Nullfall 2008 -

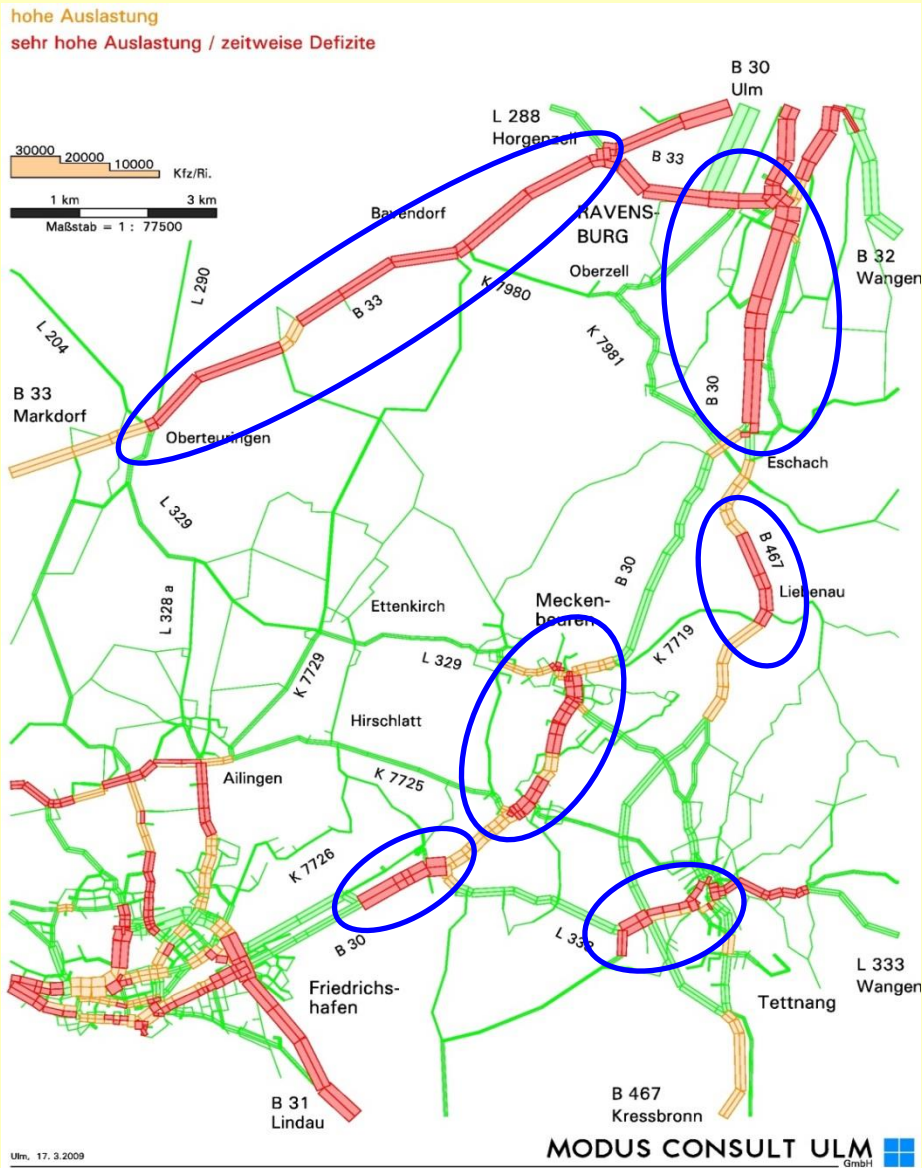


DTV(W)-Analyseverkehrsmengen 2008



Analyse-Nullfall 2008 (Bestandsaufnahme):

- B 30 RV-Süd
rd. 28.000 Kfz/24 h
- B 30 OD Meckenbeuren
rd. 21.000 Kfz/24 h
- B 31 FN-Ost
rd. 22.000 Kfz/24 h
- B 32 RV-Ost
rd. 19.000 Kfz/24 h
- B 33 Ortsdurchfahrten
rd. 16 - 18.000 Kfz/24 h
- B 467 OD Liebenau
rd. 17.000 Kfz/24 h
- **Screenline RV-FN**
rd. 45.000 Kfz/24 h



Mängelanalyse/Brennpunkte:

- B 30 Ravensburg-Süd
- B 30 OD Meckenbeuren
- B 30 Meckenbeuren – FN
- B 33 Ortsdurchfahrten
- B 467 OD Liebenau
- L 333 Bürgermoos/OD Tettwang

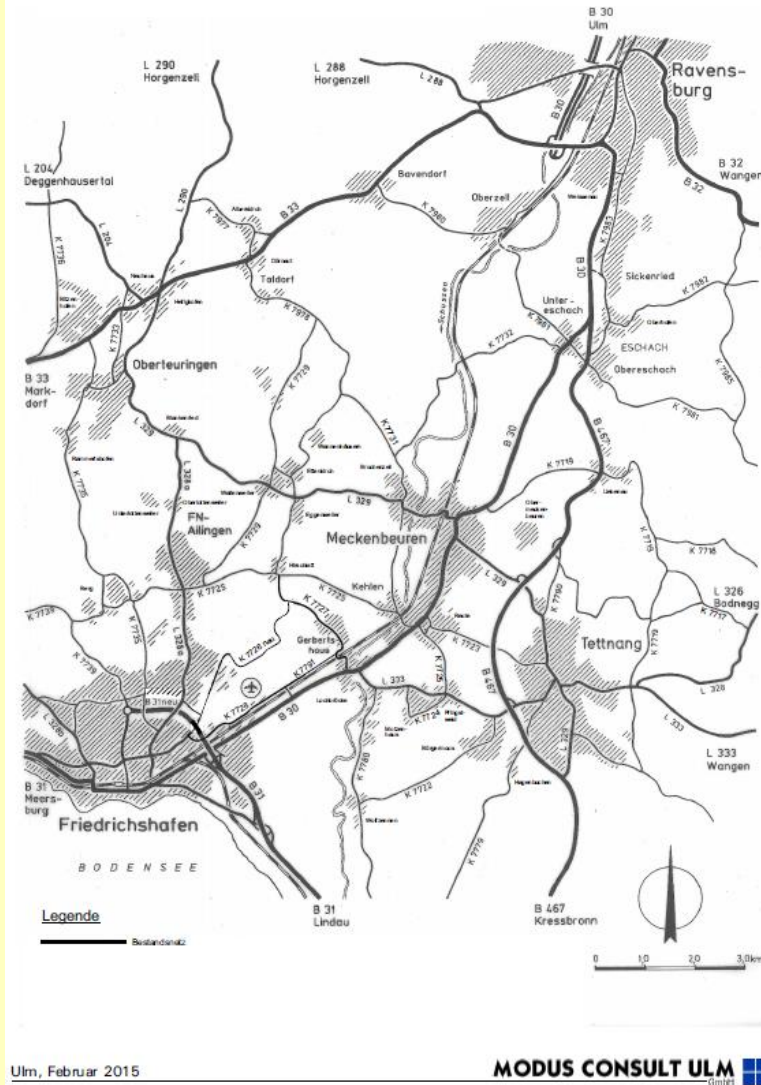


- Prognose-Nullfall 2025 -



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen
Straßennetz Prognose-Nullfall Minus

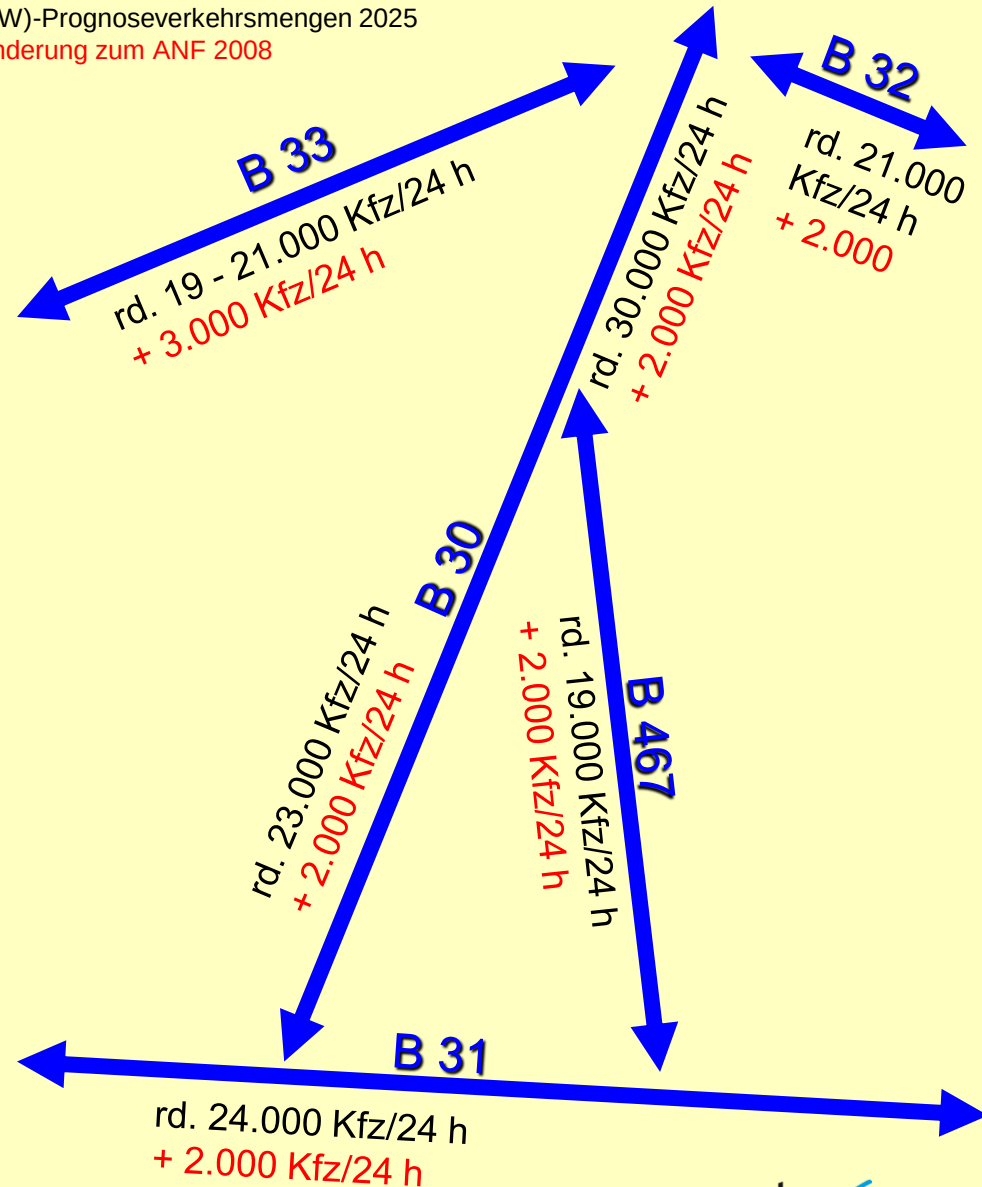
Plan 3.1.0



Ulm, Februar 2015

MODUS CONSULT ULM

DTV(W)-Prognoseverkehrsmengen 2025
Veränderung zum ANF 2008



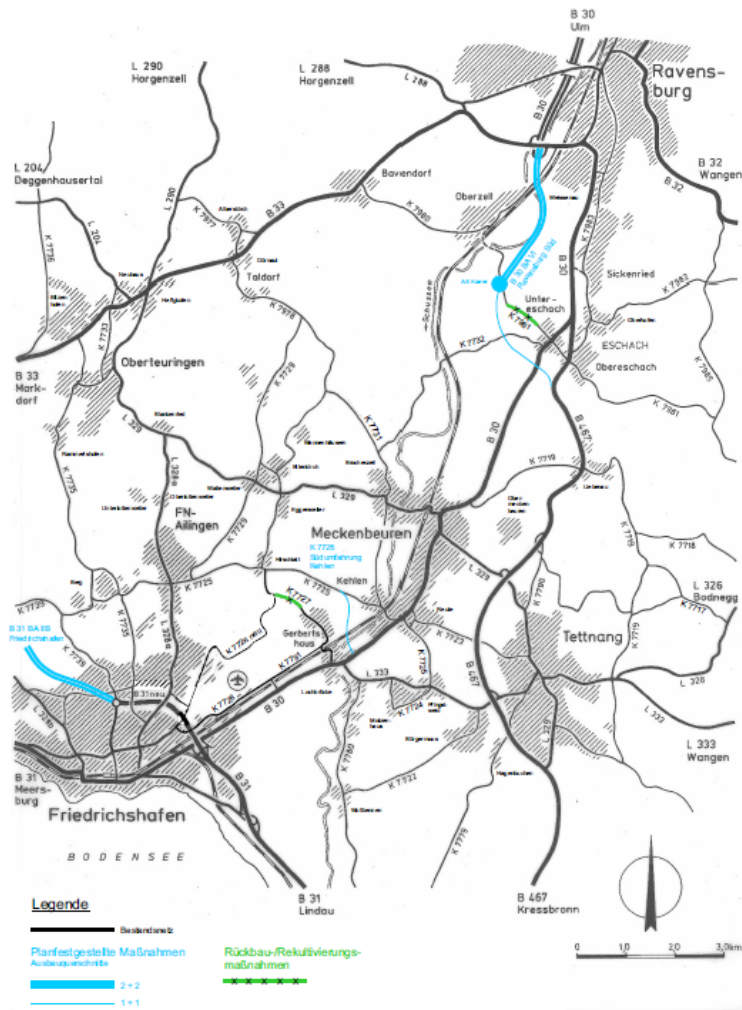


- Prognose-Bezugsfall 2025 -



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen Straßennetz Prognose-Nullfall 2025 (Bezugsfall)

Plan 3.2.0



Ulm, Februar 2015

MODUS CONSULT ULM

Verkehrsuntersuchung B 30 neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

Plan 3.2.1

Prognose-Nullfall

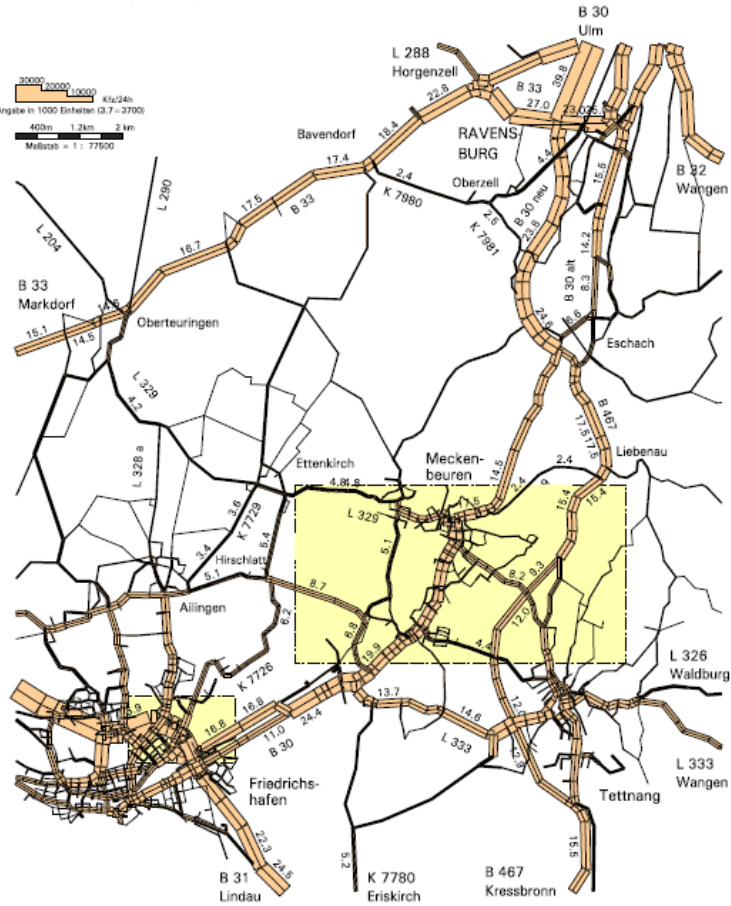
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte

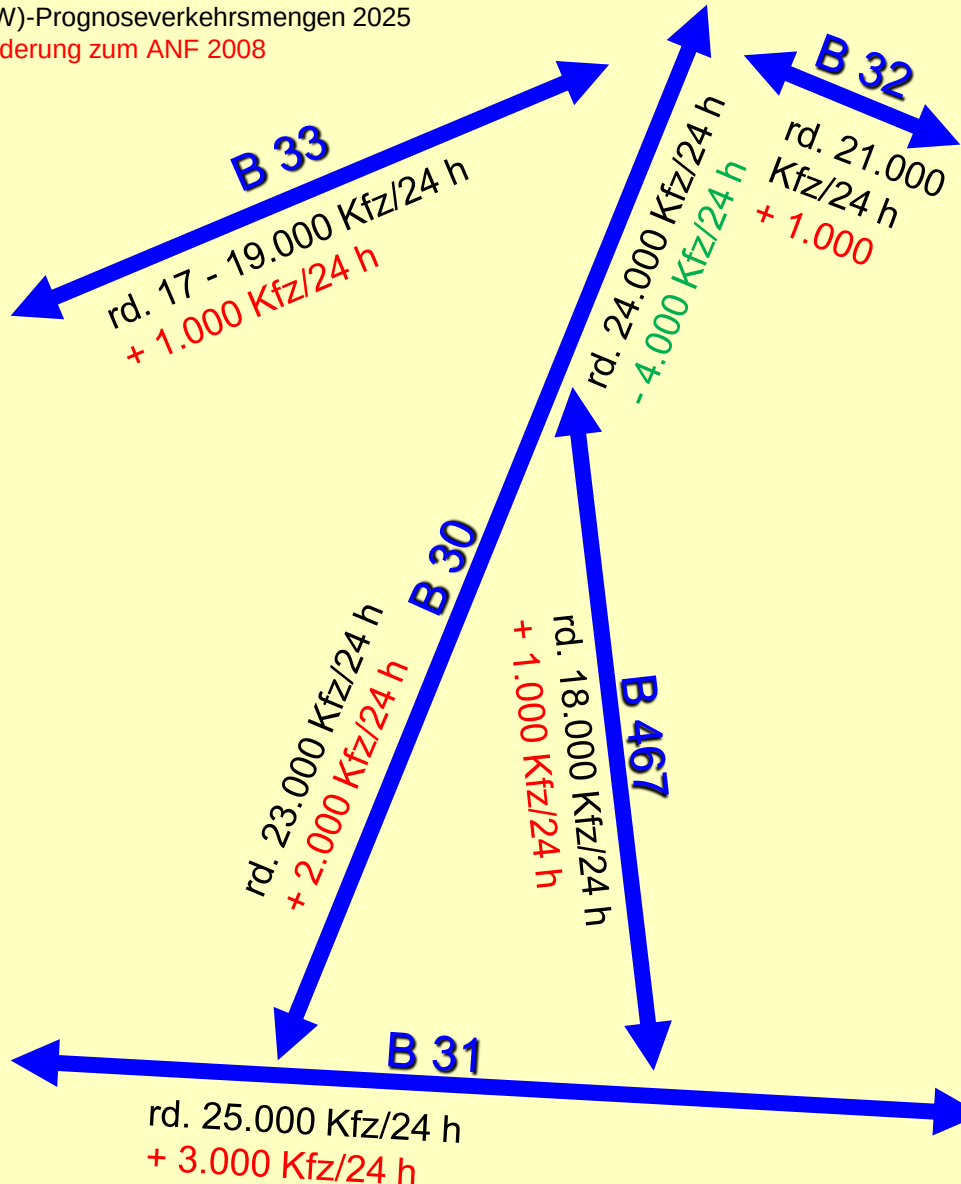


Ulm, 20.6.2015

MODUS CONSULT ULM



DTV(W)-Prognoseverkehrsmengen 2025
Veränderung zum ANF 2008



Prognose-Nullfall 2025 (= Bezugsfall)

- Bestandsstraßennetz
- + B 30 BA VI RV-Süd
- + B 31 BA IIB Friedrichshafen
- + K 7742 SU Kehlen

STECKBRIEF Prognose-Nullfall 2025

		PNF (Bezugsfall)	
Screnline "RV-FN"		Kfz/24 h	SV/24 h
1	Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	1.960
2	Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	140
3	Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	1.000
4	Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	1.340
5	Neubau, B 30 neu	0	0

		PNF (Bezugsfall)	
Veränderung Ortsdurchfahrten		Kfz/24 h	SV/24 h
6	B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380
7	B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990
8	B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130
9	B 467 OD Liebenau	17.900	1.370
10	L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620
11	L 329 OD Brochenzell West	3.800	230
12	L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530

Leistungsfähigkeit Neubautrasse			
13	Mittel über alle Abschnitte	-/-	
14	Schlechtester Einzelabschnitt	-/-	

Fahrleistung		Kfz-km	SV-km
15	Fahrzeug-km * 100	8.672	569

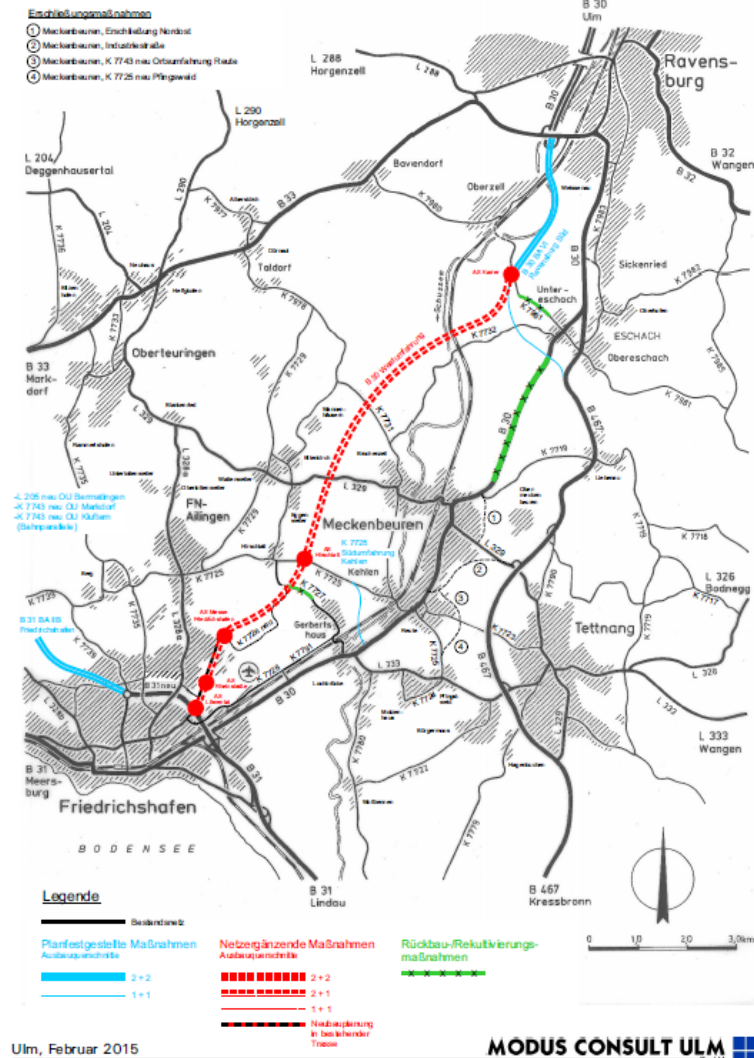


- Variante WEST-



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen Planungsfall 4.1

Plan 4.1.0



Verkehrsuntersuchung B 30 neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

Plan 4.1.1

PF Var. West Zwischenzustand (2 + 2)

Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



Verkehrsuntersuchung B 30 neu Ravensburg S04 - Friedrichshafen

Plan 4.1.11

PF Var. West Zwischenzustand (2+2)

Differenz zum Prognose-Nullfall

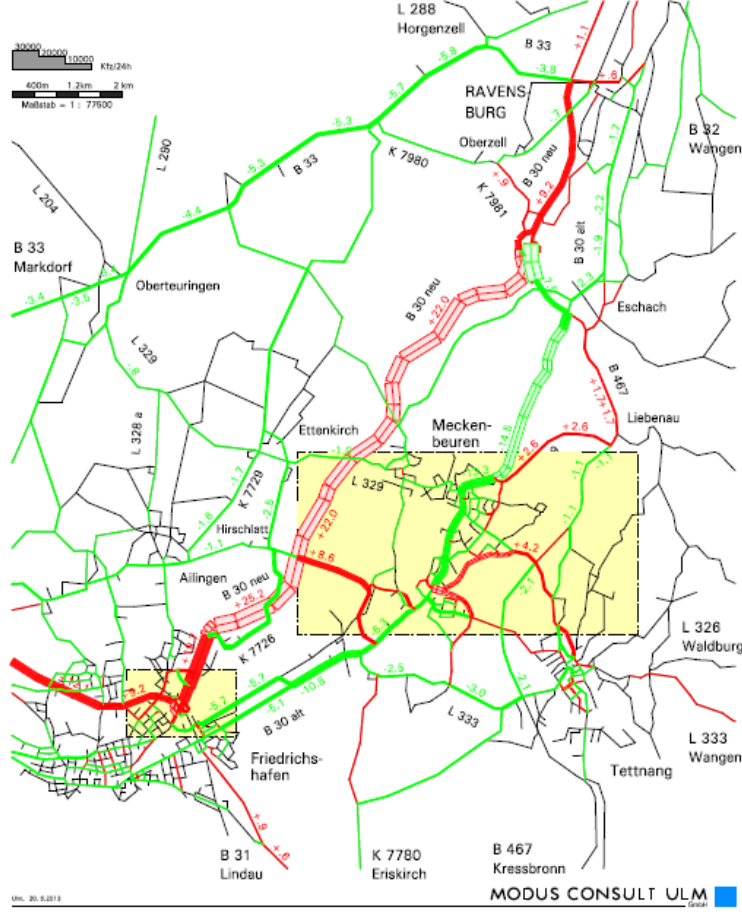
Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

+ = Zunahme

- = Abnahme



Planungsfall 4.1

- Neubautrasse Variante WEST 1
- ohne Anschluss L 329 Brochenzell
- Vollausbau (Querschnitt 2+2)
- mit Entnahme B 30 alt aus dem Netz

STECKBRIEF Planungsfall 4.1

Screnline "RV-FN"	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 4.1			
	Kfz/24 h	Verteilung	SV/24 h	Verteilung	Kfz/24 h	Bündelung	SV/24 h	Bündelung
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	12.100	22%	1.480	31%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	700	1%	40	1%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	19.200	36%	1.550	32%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	22.000	41%	1.750	36%

Veränderung Ortsdurchfahrten	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 4.1					
	Kfz/24 h	SV/24 h	Kfz/24 h	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)	SV/24 h	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	13.400	-10.000	-43%	640	-740	-54%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	8.800	-10.300	-54%	290	-700	-71%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	18.200	-4.400	-19%	730	-400	-35%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	19.400	1.500	8%	1.550	180	13%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.700	-1.000	-9%	540	-80	-13%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	3.900	100	3%	220	-10	-4%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	10.600	-2.400	-18%	430	-100	-19%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse

		Strecken-Leistungsfähigkeit nach HBS 2015	
		B	B
13 Mittel über alle Abschnitte	-/-	B	B
14 Schlechtester Einzelabschnitt	-/-	B	B

Fahrleistung	Kfz-km	SV-km	Kfz-km	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)	SV-km	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)
15 Fahrzeug-km * 100	8.672	569	9.548	876	10%	661	92	16%

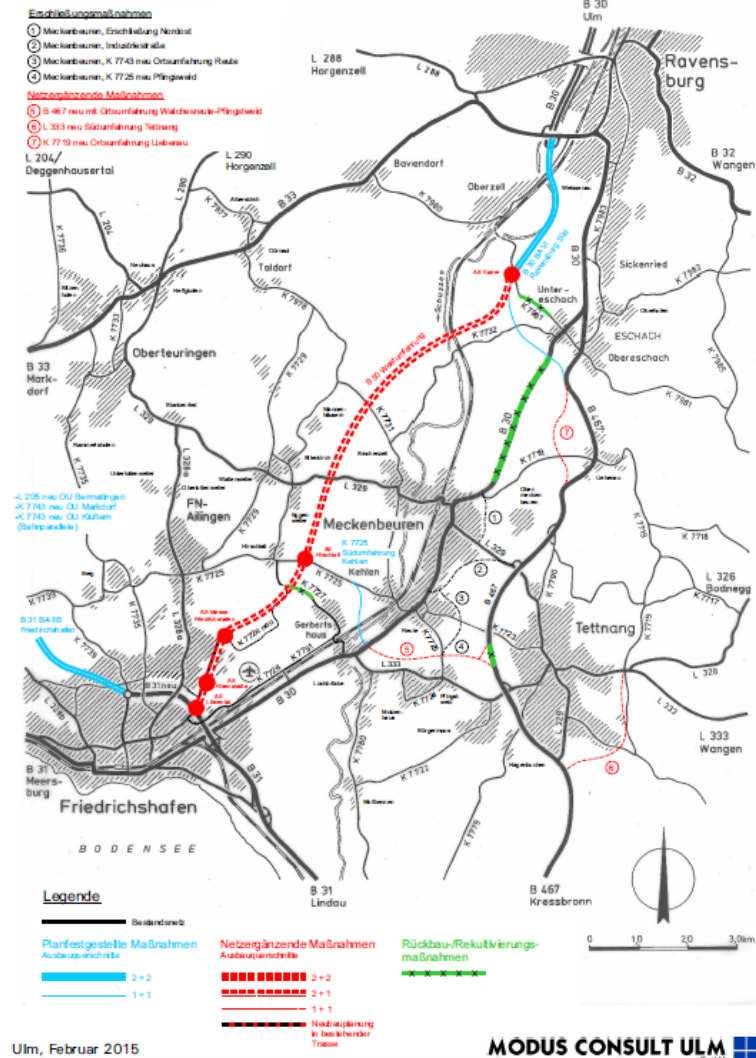
Prüfung Untervarianten WEST-Neubau

- PF 4.1 A PF 4.1 ohne Entnahme B 30 alt aus dem Netz
 - keine Kompensation
 - geringere Entlastung in den Ortsdurchfahrten
- PF 4.2 PF 4.1 mit reduziertem Querschnitt 2+1
 - geringere Leistungsfähigkeit Neubautrasse
 - höhere Belastungen im nachgeordneten Netz
- PF 4.3 PF 4.1 mit Anschluss L 329 Brochenzell
 - deutliche Verkehrszunahmen in der OD Brochenzell-West
- PF 4.3 A PF 4.3 ohne Entnahme B 30 alt aus dem Netz
 - keine Kompensation
 - geringere Entlastung in den Ortsdurchfahrten
- PF 4.4 PF 4.3 mit reduziertem Querschnitt 2+1
 - geringere Leistungsfähigkeit Neubautrasse
 - höhere Belastungen im nachgeordneten Netz



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen Planungsfall 5.1

Plan 5.1.0



Verkehrsuntersuchung B 30 neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

Plan 5.1.1

PF Var. West Endzustand (2 + 2)

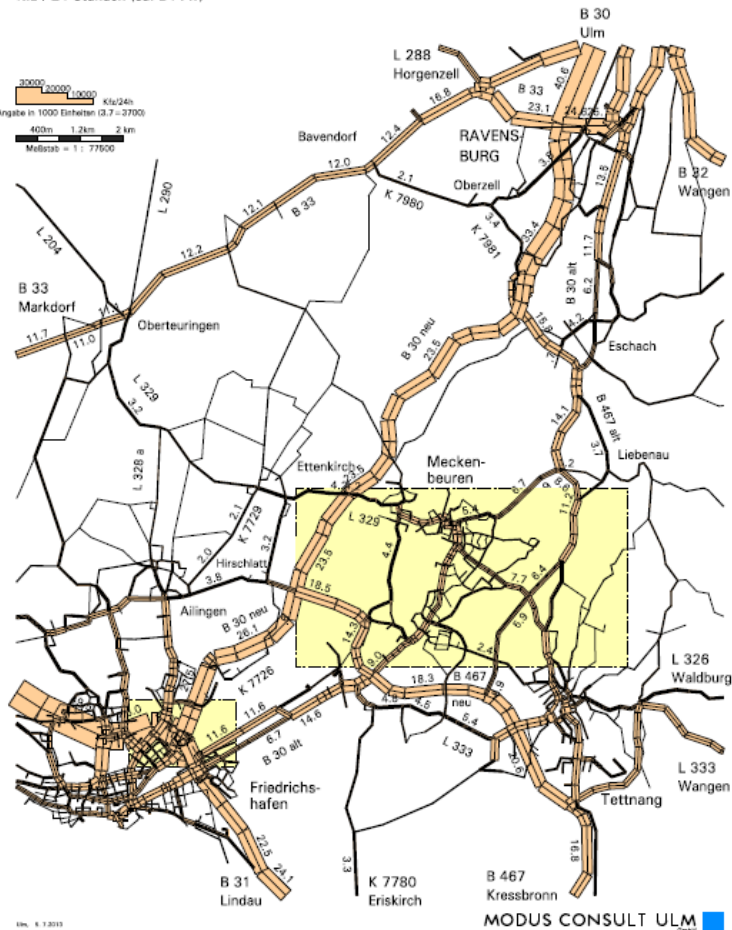
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

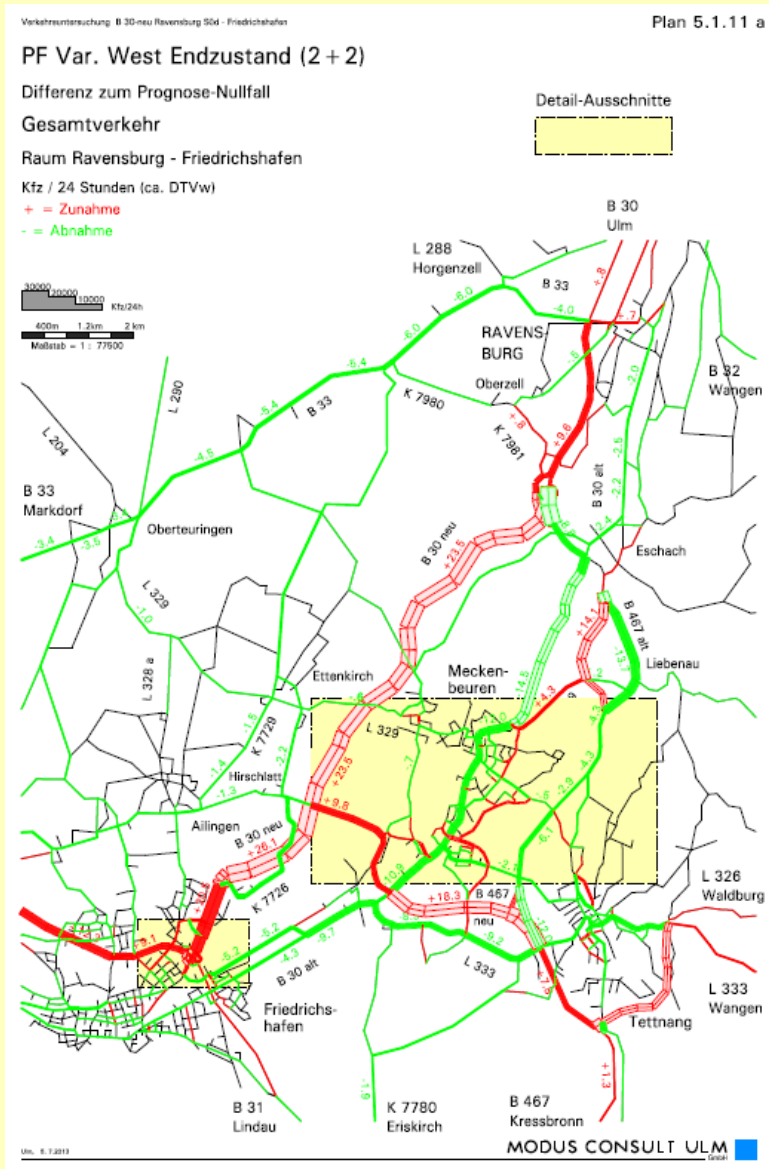
Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



Ulm, 6.1.2015

MODUS CONSULT ULM



Planungsfall 5.1

- Neubautrasse Variante WEST 1
+ OU Liebenau
+ Querspange Walchesreute-Pfingstweid
+ Südumfahrung Tettnang
- ohne Anschluss L 329 Brochenzell
- Vollausbau (Querschnitt 2+2)
- mit Entnahme B 30 alt aus dem Netz

STECKBRIEF Planungsfall 5.1

Scrennline "RV-FN"	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 5.1			
	Kfz/24 h	Verteilung	SV/24 h	Verteilung	Kfz/24 h	Bündelung	SV/24 h	Bündelung
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	12.000	30%	1.510	40%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	600	2%	30	1%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	3.700	9%	340	9%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	23.500	59%	1.910	50%

Veränderung Ortsdurchfahrten	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 5.1					
	Kfz/24 h	SV/24 h	Kfz/24 h	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)	SV/24 h	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	13.600	-9.800	-42%	620	-760	-55%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	9.700	-9.400	-49%	330	-660	-67%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	12.500	-10.100	-45%	400	-730	-65%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	3.800	-14.100	-79%	310	-1.060	-77%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.300	-1.400	-13%	500	-120	-19%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	4.300	500	13%	210	-20	-9%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	4.500	-8.500	-65%	250	-280	-53%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse		Strecken-Leistungsfähigkeit nach HBS 2015	
13 Mittel über alle Abschnitte	-/-	B	
14 Schlechtester Einzelabschnitt	-/-	B	

Fahrleistung		Kfz-km	SV-km	Kfz-km	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)	SV-km	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)
15 Fahrzeug-km * 100		8.672	569	9.570	898	10%	664	95	17%



Prüfung Untervarianten WEST-Netzbetrachtung

- PF 5.1 A PF 5.1 ohne OU Liebenau
- PF 5.2 PF 5.1 mit reduziertem Querschnitt 2+1
 - geringere Leistungsfähigkeit Neubautrasse
 - höhere Belastungen im nachgeordneten Netz
- PF 5.3 PF 5.1 mit Anschluss L329 Brochenzell
 - deutliche Verkehrszunahmen in der OD Brochenzell-West
- PF 5.4 PF 5.1 mit reduziertem Querschnitt 2+1
 - geringere Leistungsfähigkeit Neubautrasse
 - höhere Belastungen im nachgeordneten Netz

Zusammenfassung WEST

- direkteste Verbindung RV - FN
- durchgängig 2-bahnig / 4-streifiger Querschnitt empfohlen
- mit Rückbau B 30 alt nördlich Meckenbeuren
- bei Anschluss L 329 Brochenzell deutliche Verkehrsverlagerungen in die OD L 329 Brochenzell
- ohne Anschluss L 329 Brochenzell nur AS Hirschlatt (über K 7725) im Süden und AS Karrer (über K 7719 Liebenau)
- Neubautrasse West beinhaltet weder OU Liebenau noch Querspange Walchesreute-Pfingstweid
- Trasse West 1 (2+2) ohne AS Brochenzell, mit Rückbau B 30 alt als vertieft zu untersuchende Variante der Neubautrasse (PF 4.1)
- Trasse West 1 (2+2) ohne AS Brochenzell, mit Rückbau B 30, mit Querspange Walchesreute-Pfingstweid als vertieft zu untersuchende Variante der Netzbetrachtung (PF 5.1 A)



- Variante MITTE-

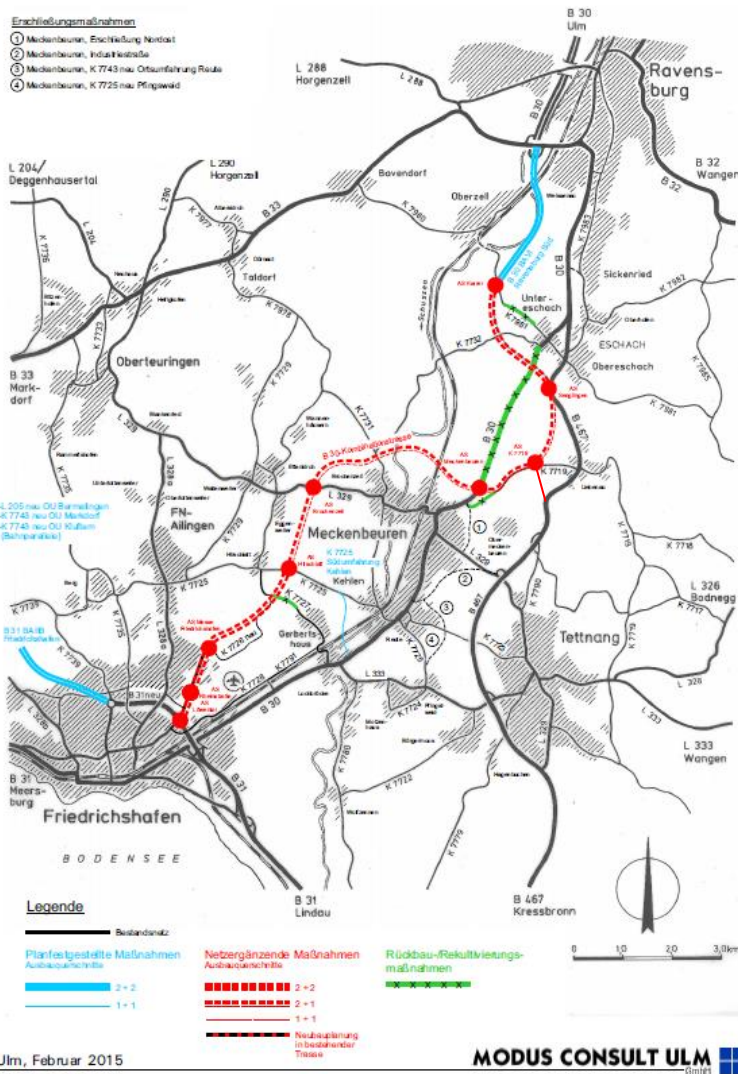


B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen Planungsfall 8.6

Plan 8.6.0

Erschließungsmaßnahmen

- 1 Meckenbeuren, Erschließung Nordost
- 2 Meckenbeuren, Indelferstraße
- 3 Meckenbeuren, K 7743 neu Ortsumfahrung Route
- 4 Meckenbeuren, K 7725 neu Ringwald



Verkehrsuntersuchung B 30 neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

Plan 8.6.A.1

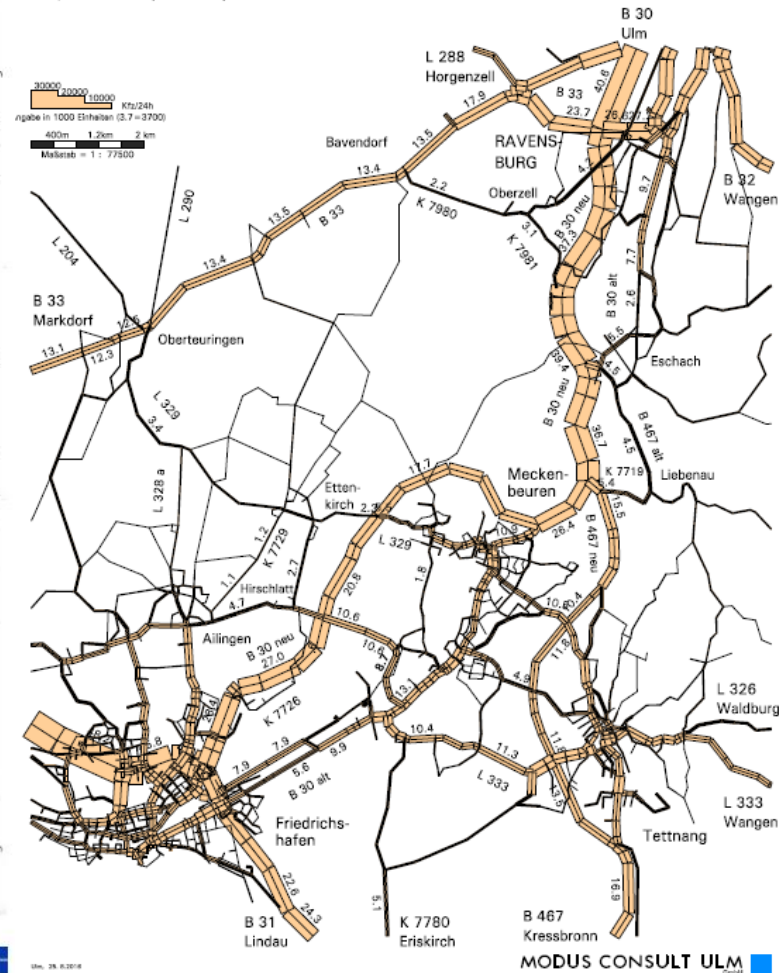
Planungsfall 8.6 A

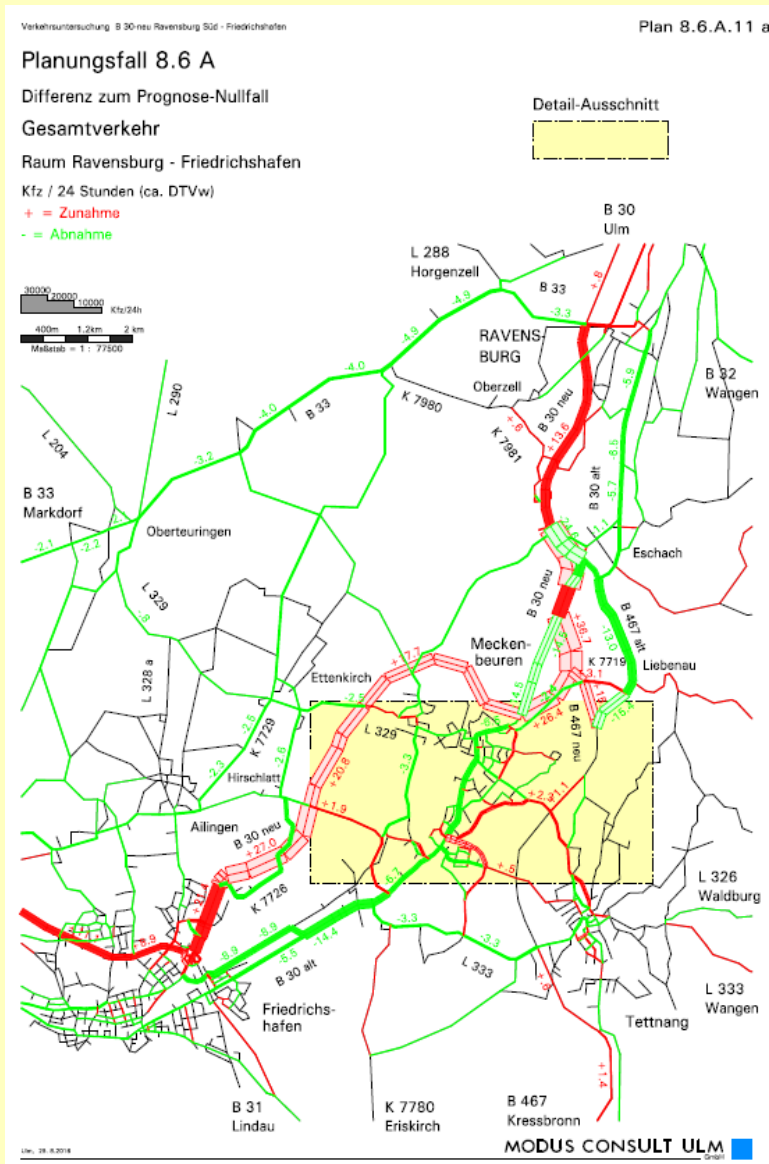
Straßenbelastung 2030

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)





Planungsfall 8.6 A

- Neubautrasse Variante MITTE 5 + Anbindung B 467 südl. Liebenau
- mit Anschluss L 329 Brochenzell
- Vollausbau (Querschnitt 2+2)
- mit Entnahme B 30 alt aus dem Netz

STECKBRIEF Planungsfall 8.6 A

Scrennline "RV-FN"	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 8.6 A			
	Kfz/24 h	Verteilung	SV/24 h	Verteilung	Kfz/24 h	Bündelung	SV/24 h	Bündelung
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	13.400	24%	1.800	36%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	200	0%	0	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	4.500	8%	350	7%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	36.700	67%	2.800	57%

Veränderung Ortsdurchfahrten	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 8.6 A					
	Kfz/24 h	SV/24 h	Kfz/24 h	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)	SV/24 h	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	16.300	-7.100	-30%	800	-580	-42%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	11.500	-7.600	-40%	500	-490	-49%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	17.300	-5.300	-23%	700	-430	-38%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	5.400	-12.500	-70%	500	-870	-64%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.500	-1.200	-11%	200	-420	-68%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	5.300	1.500	39%	200	-30	-13%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	10.200	-2.800	-22%	400	-130	-25%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse		Strecken-Leistungsfähigkeit nach HBS 2015					
13 Mittel über alle Abschnitte	-/-	B					
14 Schlechtester Einzelabschnitt	-/-	B					

Fahrleistung		Kfz-km	SV-km	Kfz-km	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)	SV-km	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)
15 Fahrzeug-km * 100		8.672	569	8.236	-436	-5%	556	-13	-2%



Prüfung Untervarianten MITTE-Neubau

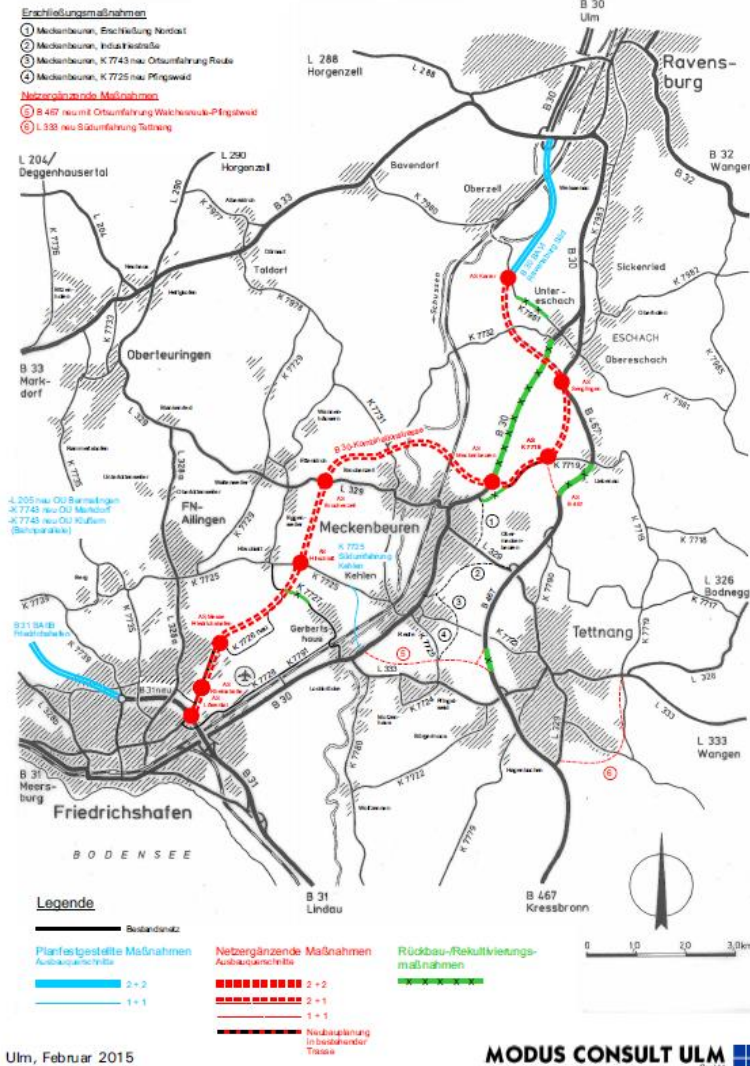
- PF 8.1 Trasse Mitte 3c/d,
PF 8.2 mit/ohne AS Brochenzell, ohne AS B 467,
PF 8.3 Vollausbau (2+2) und reduzierter Querschnitt (2+1)
→ Trassenoptimierung → Mitte 4

- PF 8.6 Trasse Mitte 4,
PF 8.7 mit/ohne AS Brochenzell, mit/ohne AS B 467,
PF 8.7 A Vollausbau (2+2) und reduzierter Querschnitt (2+1)
→ Trassenoptimierung → Mitte 5



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen Planungsfall 8.8

Plan 8.8.0



Planungsfall 8.8 A

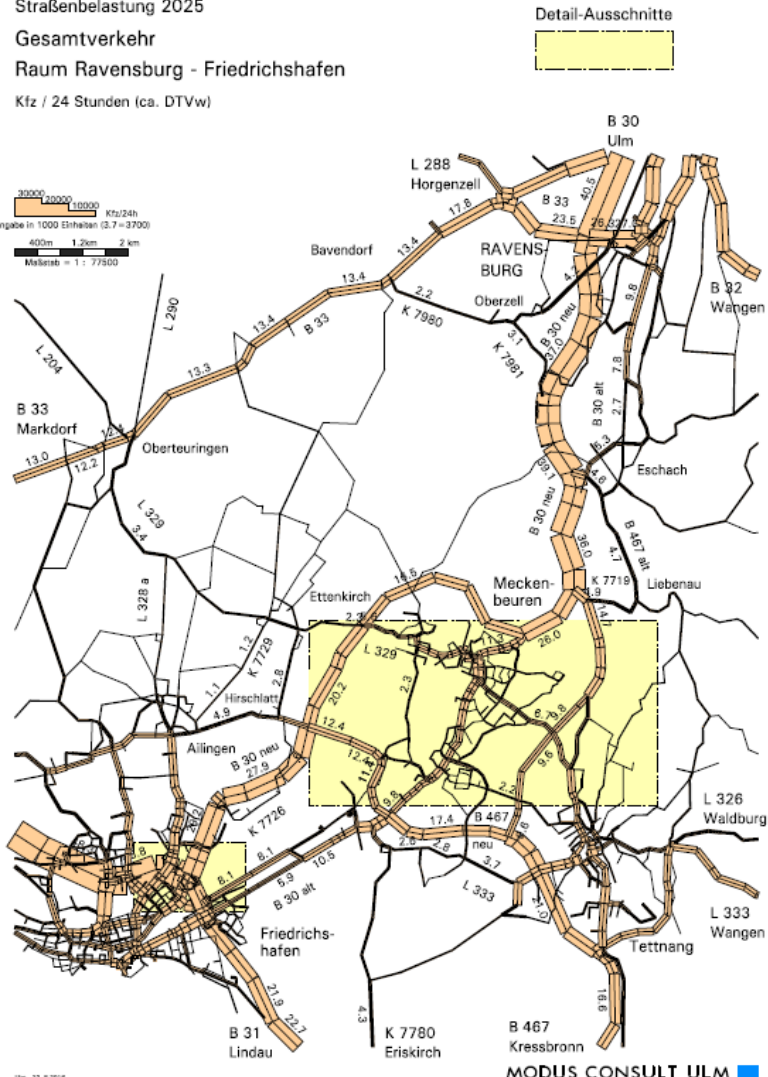
Straßenbelastung 2025

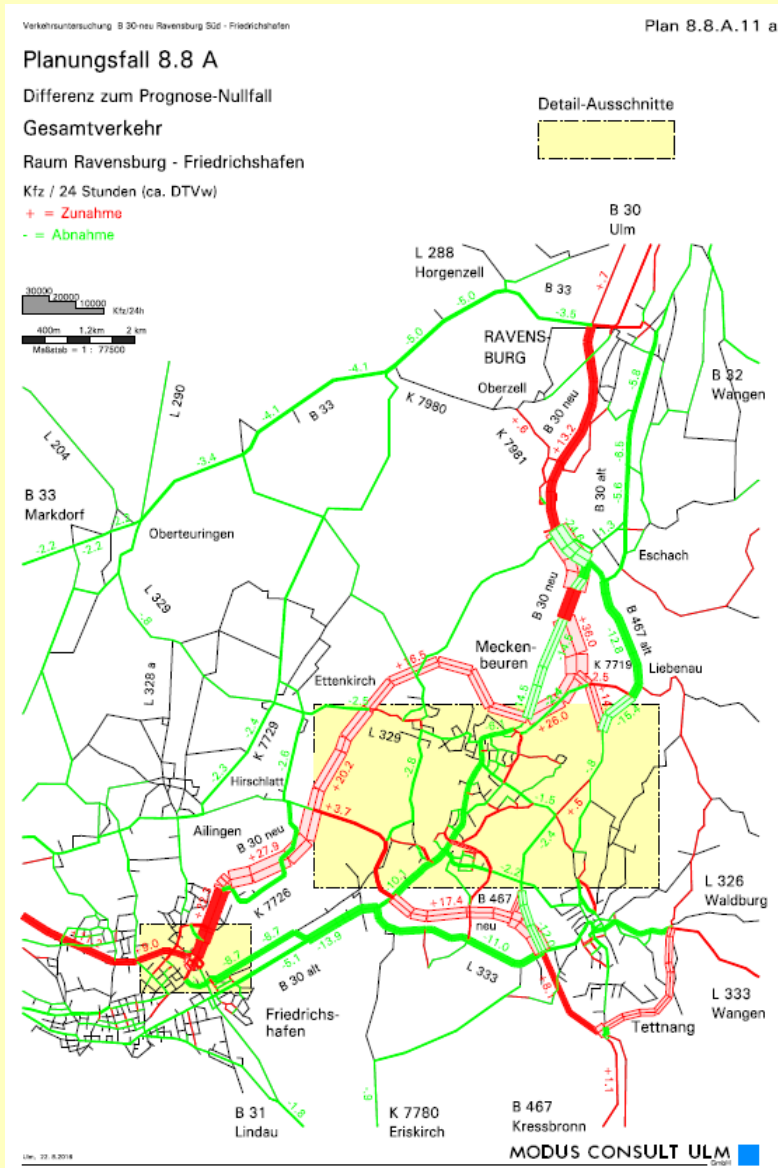
Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Plan 8.8.A.1





Planungsfall 8.8 A

- Neubautrasse Variante MITTE 5
+ Anbindung B 467
+ Querspange Walchesreute-Pfingstweid
+ Südumfahrung Tettnang
- mit Anschluss L 329 Brochenzell
- Vollausbau (Querschnitt 2+2)
- mit Entnahme B 30 alt aus dem Netz

STECKBRIEF Planungsfall 8.8 A

Screnline "RV-FN"	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 8.8 A			
	Kfz/24 h	Verteilung	SV/24 h	Verteilung	Kfz/24 h	Bündelung	SV/24 h	Bündelung
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	13.400	25%	1.700	36%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	200	0%	0	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	4.700	9%	370	8%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	36.000	66%	2.700	57%

Veränderung Ortsdurchfahrten	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 8.8 A					
	Kfz/24 h	SV/24 h	Kfz/24 h	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)	SV/24 h	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	16.200	-7.200	-31%	800	-580	-42%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	11.900	-7.200	-38%	500	-490	-49%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	12.700	-9.900	-44%	500	-630	-56%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	4.900	-13.000	-73%	400	-970	-71%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.100	-1.600	-15%	200	-420	-68%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	5.400	1.600	42%	200	-30	-13%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	2.800	-10.200	-78%	100	-430	-81%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	Strecken-Leistungsfähigkeit nach HBS 2015						
13 Mittel über alle Abschnitte	-/-	B					
14 Schlechtester Einzelabschnitt	-/-	B					

Fahrleistung	Kfz-km	SV-km	Kfz-km	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)	SV-km	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)
15 Fahrzeug-km * 100	8.672	569	8.344	-328	-4%	584	15	3%



Prüfung Untervarianten MITTE-Netzbetrachtung

- PF 8.4 Trasse Mitte 3c/d, mit Querspange und SU Tettnang,
PF 8.5 mit AS Brochenzell, mit AS B 467,
Vollausbau (2+2) und reduzierter Querschnitt (2+1)
→ Trassenoptimierung → Mitte 4
- PF 8.8 Trasse Mitte 4, mit Querspange und SU Tettnang,
PF 8.9 mit/ohne AS Brochenzell, mit/ohne AS B 467,
Vollausbau (2+2) und reduzierter Querschnitt (2+1)
→ Trassenoptimierung → Mitte 5



Zusammenfassung MITTE

- durchgängig 2-bahnig / 4-streifiger Querschnitt empfohlen
- mit Rückbau B 30 alt nördlich Meckenbeuren
- Anschluss L 329 Brochenzell möglich, da Verkehrsverlagerungen in die OD L 329 Brochenzell in vertretbaren Größenordnungen
- durch drei Anschlüsse Meckenbeuren „Nord“ (K 7719), „Mitte“ (L 329) und „Süd“ (K 7725) Reduzierung der Gesamtfahrleistung (Kfz-km) möglich
- Anschluss K 7719 (Spieleland) westlich Liebenau
- durch Lückenschluss zur B 467 südlich Liebenau Entlastung der Ortsdurchfahrten im Zuge B 467, Rückbau B 467 südl. Liebenau
- Querspange Walchesreute-Pfingstweid als mögliche Netzergänzung zur Entlastung der Ortsdurchfahrten im Zuge L 333
- Trasse Mitte 5 (2+2) mit AS Brochenzell, mit Rückbau B 30 alt, mit Anschluss B 467 als vertieft zu untersuchende Variante der Neubautrasse (PF 8.6 A)

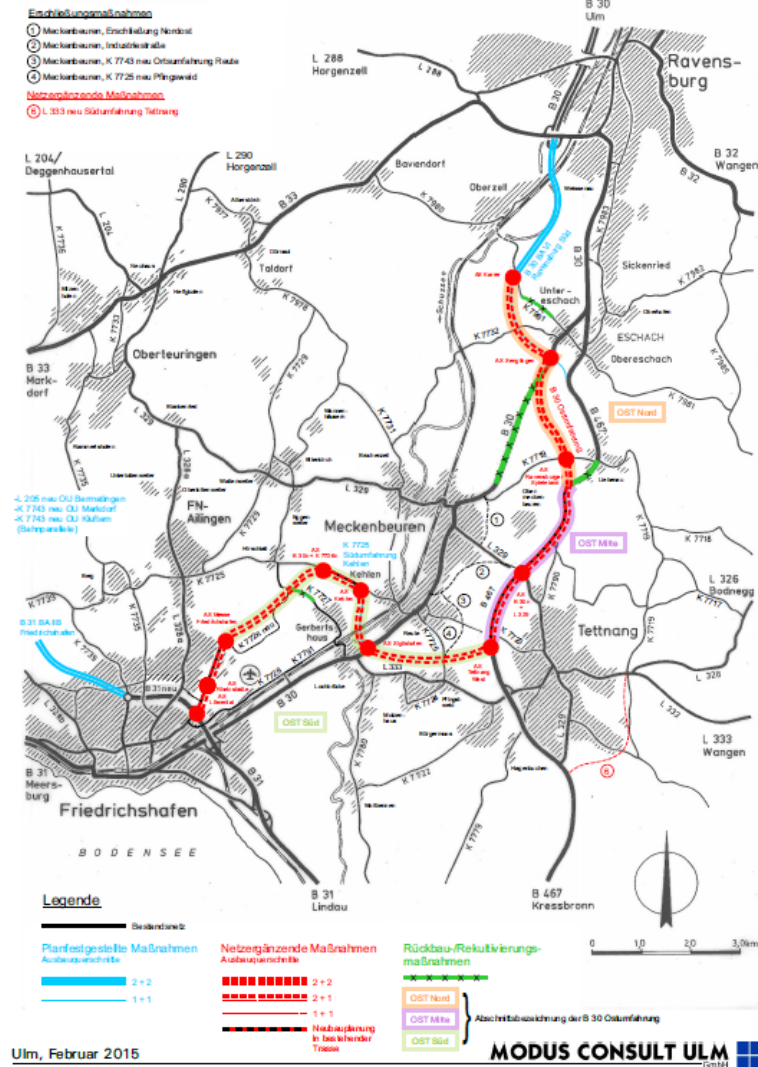


- Variante OST-



B 30 neu Ravensburg-Süd - Friedrichshafen Planungsfall 6.4

Plan 6.4.0



Verkehrsuntersuchung B 30 neu Ravensburg Süd - Friedrichshafen

Plan 6.4.1

PF Var. Ost Endzustand

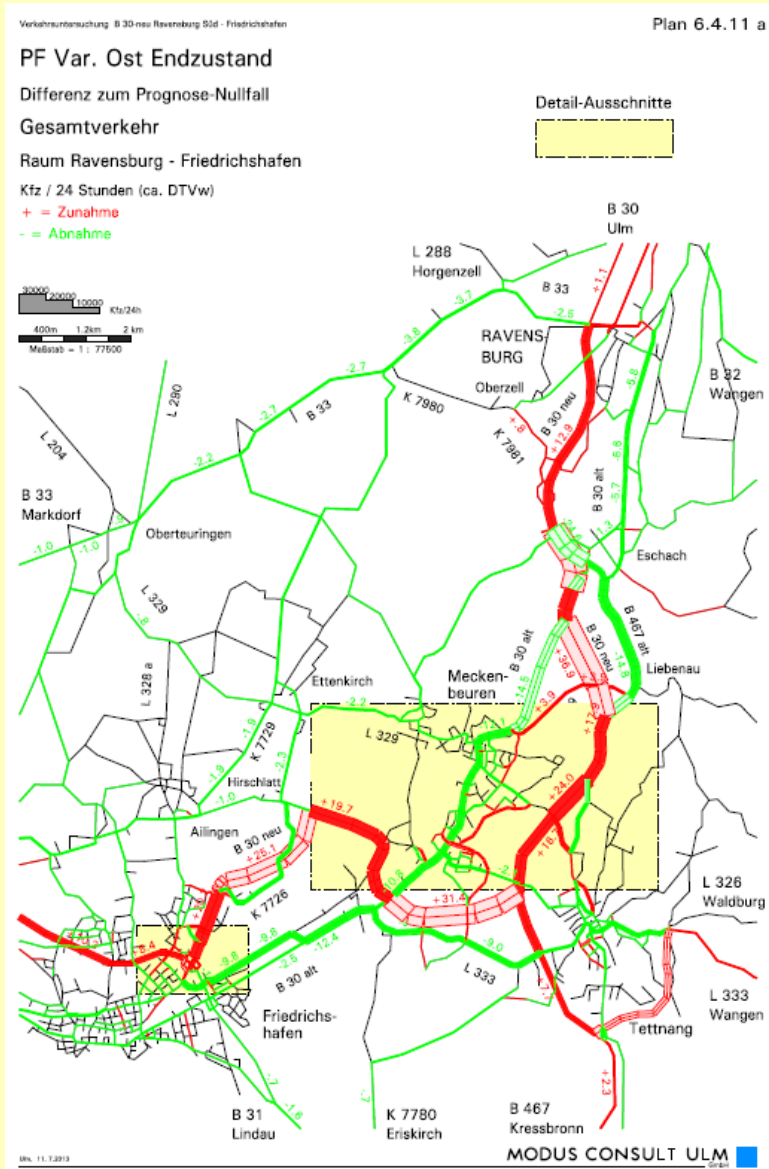
Straßenbelastung 2025

Gesamtverkehr

Raum Ravensburg - Friedrichshafen

Kfz / 24 Stunden (ca. DTVw)

Detail-Ausschnitte



Planungsfall 6.4

- Neubautrasse Variante OST 1c
Neubauabschnitt „Nord“ (2+2)
Ausbauabschnitt „Mitte“ (2+2)
Neu-/Ausbauabschnitt „Süd“ (2+2)
+ Südumfahrung Tettnang
- Vollausbau (Querschnitt 2+2)
- mit Entnahme B30 alt aus dem Netz

STECKBRIEF Planungsfall 6.4

Scrennline "RV-FN"	PNF (Bezugsfall)				Planungsfall 6.4			
	Kfz/24 h	Verteilung	SV/24 h	Verteilung	Kfz/24 h	Bündelung	SV/24 h	Bündelung
1 Bestand, B 33 westl. Bavendorf	17.400	34%	1.960	44%	14.800	27%	1.870	38%
2 Bestand, K 7732 östl. Bahn	2.000	4%	140	3%	500	1%	20	0%
3 Bestand, B 30 nördl. Meckenb.	14.500	28%	1.000	23%	0	0%	0	0%
4 Bestand, B 467 nördl. Liebenau	17.500	34%	1.340	30%	2.700	5%	270	5%
5 Neubau, B 30 neu	0	0%	0	0%	36.900	67%	2.810	57%

Veränderung Ortsdurchfahrten	PNF (Bezugsfall)		Planungsfall 6.4					
	Kfz/24 h	SV/24 h	Kfz/24 h	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)	SV/24 h	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)
6 B 30 OD Meckenbeuren Nord	23.400	1.380	13.000	-10.400	-44%	620	-760	-55%
7 B 30 OD Meckenbeuren Mitte	19.100	990	9.400	-9.700	-51%	340	-650	-66%
8 B 30 OD Meckenbeuren Süd	22.600	1.130	11.400	-11.200	-50%	370	-760	-67%
9 B 467 OD Liebenau	17.900	1.370	6.100	-11.800	-66%	430	-940	-69%
10 L 329 OD Brochenzell Ost	10.700	620	9.200	-1.500	-14%	500	-120	-19%
11 L 329 OD Brochenzell West	3.800	230	2.800	-1.000	-26%	160	-70	-30%
12 L 333 Walchesreute/Pfingstweid	13.000	530	4.300	-8.700	-67%	130	-400	-75%

Leistungsfähigkeit Neubautrasse	Strecken-Leistungsfähigkeit nach HBS 2015						
13 Mittel über alle Abschnitte	-/-	B					
14 Schlechtester Einzelabschnitt	-/-	B					

Fahrleistung	Kfz-km	SV-km	Kfz-km	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)	SV-km	ΔPNF (abs.)	ΔPNF (ant.)
15 Fahrzeug-km * 100	8.672	569	8.887	215	2%	712	143	25%

Prüfung Untervarianten OST 1c

- PF 6.1 Ausbauabschnitt Nord (2+2)
- PF 6.2 Ausbauabschnitt Süd (2+2)
- PF 6.3 Ausbauabschnitte Nord + Süd (2+2)
 - mangelhafte Leistungsfähigkeit Gesamtstrecke (Qualitätsstufe „E“)
- PF 6.5 PF 6.4 mit bestehendem Querschnitt 1+1
 - ungenügende Leistungsfähig Gesamtstrecke (Qualitätsstufe „F“)
- PF 6.6 Nord + Mitte (1+1), Süd (2+1)
- PF 6.7 Nord + Mitte + Süd (2+1)
- PF 6.8 Nord (2+2), Mitte (2+1), Süd (2+1/2+2)
- PF 6.9 Nord + Mitte (2+2), Süd (2+1)
 - ungenügende Leistungsfähig Gesamtstrecke (Qualitätsstufe „F“)
- PF 6.10 Nord (2+2), Mitte + Süd (2+1)
 - ausreichende Leistungsfähig Gesamtstrecke (Qualitätsstufe „D“)
 - höheres Fahrtenaufkommen (Kfz-km) als PF 6.4



Zusammenfassung OST

- Ausbau in Teilabschnitten (Nord, Mitte, Süd) möglich
- durchgängig 2-bahnig / 4-streifiger Querschnitt
- reduzierte Querschnitte nicht ausreichend leistungsfähig
- Trasse Ost 1c als vertieft zu untersuchende Variante (PF 6.4)
- beinhaltet OU Liebenau und Querspange Walchesreute-Pfingstweid
- Anschluss K 7719 (Spieleland) westlich Liebenau
- Rückbau B 30 alt nördlich Meckenbeuren
- Rückbau B 467 südlich Liebenau



- Zusammenfassung -

Zusammenfassung (1)

■ Prognose-Nullfall 2025

- klassische Nullvariante, ggf. Optimierungen im Bestandsnetz
- Bezugsfall (Vergleichsfall) für die Bewertung von Netzergänzungen

■ Variante WEST

- direkteste Verbindung RV – FN
- Anschluss L 329 Brochenzell / Rückbau B 30 / RV über K 7719
- Trasse West 1 (2+2) ohne AS Brochenzell, mit Rückbau B 30 alt als vertieft zu untersuchende Variante der Neubautrasse (PF 4.1)
- Trasse West 1 (2+2) ohne AS Brochenzell, mit Rückbau B 30, mit Querspange Walchesreute-Pfingstweid als vertieft zu untersuchende Variante der Netzbetrachtung (PF 5.1 A)

Zusammenfassung (2)

■ Variante MITTE

- Anschluss Brochenzell möglich
- Reduzierung der Gesamtfahrleistung (Kfz-km)
- durch Lückenschluss zur B 467 südlich Liebenau Entlastung der Ortsdurchfahrten im Zuge B 467, Rückbau B 467 südl. Liebenau
- Trasse Mitte 5 (2+2) mit AS Brochenzell, mit Rückbau B 30 alt, mit Anschluss B 467 als vertieft zu untersuchende Variante der Neubautrasse (PF 8.6 A)
- Querspange Walchesreute-Pfingstweid als mögliche Netzergänzung zur der Entlastung der Ortsdurchfahrten im Zuge L 333

■ Variante OST

- Ausbau in Teilabschnitten (Nord, Mitte, Süd) möglich
- Trasse Ost 1c als vertieft zu untersuchende Variante (PF 6.4)
- beinhaltet OU Liebenau und Querspange Walchesreute-Pfingstweid



- 10 min Pause und danach Fragen -

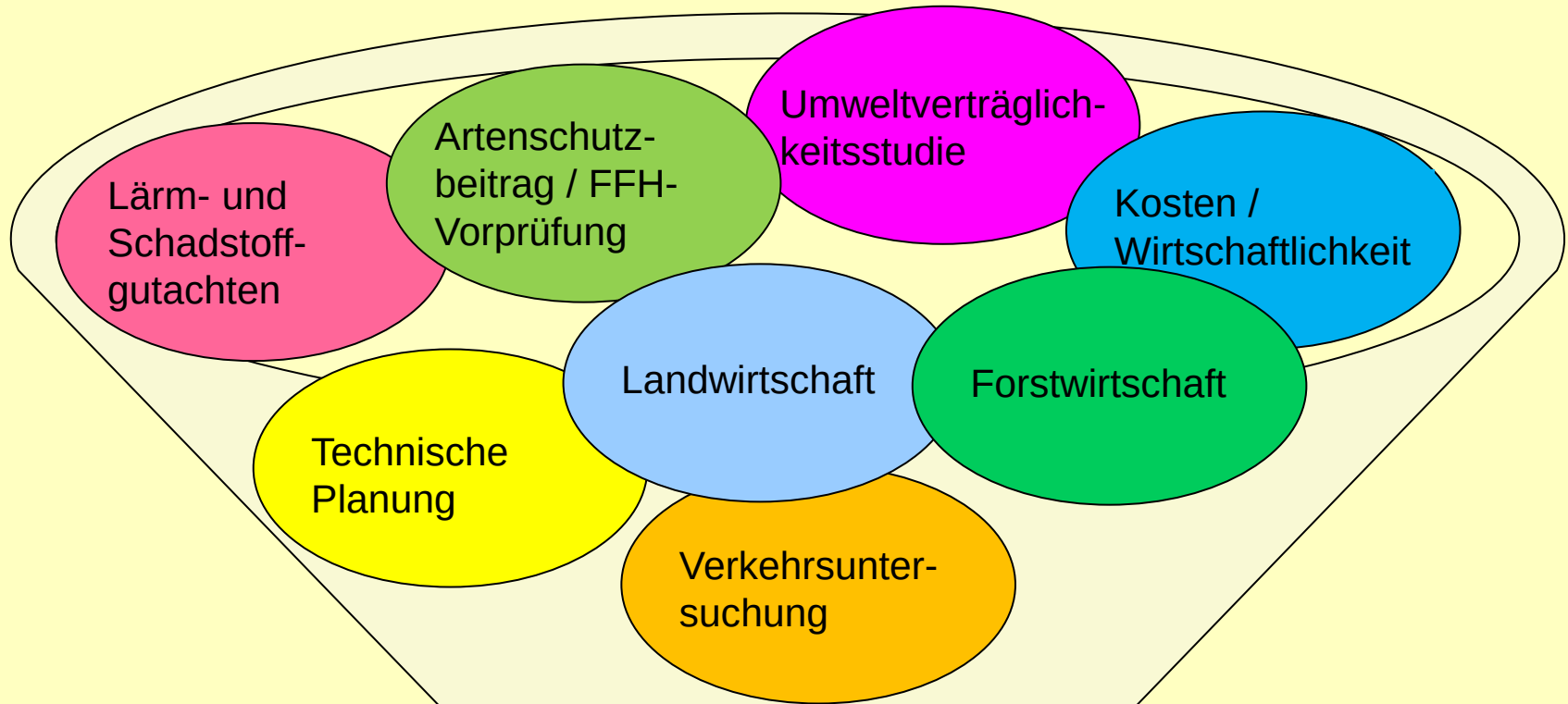


- Top 5: Stand der Gutachten-

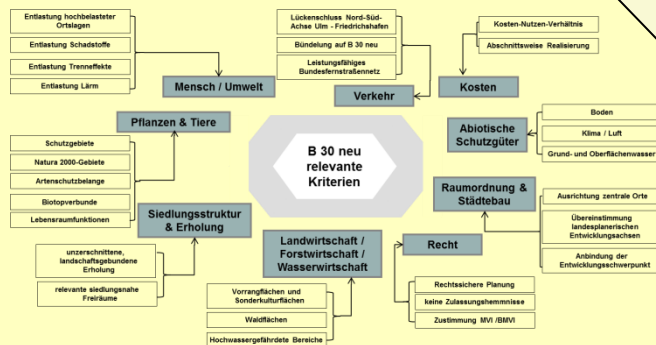
Frau Ludwig



Was wird untersucht?



Planungsbeiträge





Anforderungen an Linienfindung **(Vorzugsvariante)** (→RE-2012, Richtlinie zum Planungsprozess)

Rechts- und Richtlinienkonform planen

- **Fachgesetze (Bund / Land)**
- **Fachplanerische Regelwerke (z.B. RUVS*)**
- **Technische Regelwerke**
- **Anerkannte Fachkonventionen**

***Richtlinie für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau 2008**



- Vorgehensweise Lärm- und Schadstoffberechnung -

Herr Merk



Lärmgutachten

- unmittelbare Auswirkungen nach 16 BImSchV und RLS 90
- mittelbare Auswirkungen

Luft- und Schadstoffgutachten

- Grenz- und Prüfwerte nach RLuS 2012 u. 39 BImSchV

Stickstoffdeposition

- Berechnung des verkehrsbedingten Stickstoffeintrags in empfindliche Vegetationsflächen bzw. FFH-Gebiete für die Linienfindung



Mensch und Umwelt: Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Was wird untersucht?

Schutzgüter	
Lebensumfeld Mensch Wohnen/Wohnumfeld (wohnungsnahe Erholung) Städtebauliche Nutzung	Betroffenheit der Schutzgüter - möglichst vermeiden und minimieren -
Umweltnutzungen Land, Forstwirtschaft, Wasserwirtschaft, Naturschutz	↓ Ziel: umweltverträglichste Variante
Pflanzen / Tiere, Boden, Wasser, Klima / Luft, Landschaft (Landschaftsbild, Ruhe)	
Kultur / Sachgüter	



Mensch und Umwelt

Planungsbeitrag: Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Ziel:

- Ermittlung der relativ umweltverträglichsten Variante
- Hinweis auf zulassungshemmende Risiken



Mensch und Umwelt: UVS - Raumanalyse (UVS) ✓

2012-2016

Was?

- Bestandserhebung Schutzgüter nach § 2 UVPG und Umweltnutzungen (Land-und Forstwirtschaft)

Input:

- Fachgutachten Fauna – Flora (2012 – 2016) ✓

Funktion im Planungsprozess der B 30 neu:

- sensible Bereiche erkennen
- Entwicklung von techn. Trassenvorschlägen (Ost/Mitte)
- überprüfen von Vorschlägen aus der Raumschaft;
- vertiefte technische Ausarbeitung (Mitte)
- Auswahl der vertieft zu untersuchende Trassenvarianten
- Grundlage für die UVS- Risikoanalyse



Mensch und Umwelt: UVS - Risikoanalyse(UVS)

[2016]/2017

Was?

- Auswirkungen auf Mensch und Umwelt analysieren, bewerten, vergleichen (bau-, anlage-, betriebsbedingt Projektwirkungen)

Input:

- Lärmgutachten West, Mitte, Ost einschl. Netz (2016/2017)
- Schadstoffgutachten West, Mitte, Ost einschl. Netz (2016/2017)
- **Artenschutzfachliche/-rechtliche Beurteilung** West, Mitte, Ost
 - Beurteilung der Auswirkungen auf besonders geschützte Arten (2016/2017)
 - Anforderungen zur Vermeidung/Minimierung artenschutzrelevanter Konflikte
- **Betroffenheit von Natura 2000** (2017)

Funktion im Planungsprozess der B 30 neu:

- relativ umweltverträglichsten Variante
- zulassungskritischer Sachverhalte
- Realisierung von Vermeidungs-/Ausgleichmaßnahmen im räumlich-funktionalen Zusammenhang?
(Eingriffsregelung, Artenschutz, Natura 2000, Forst Ersatzaufforstungen)



Mensch und Umwelt: FFH- Verträglichkeitsprüfung (§ 34 ff BNatSchG)

2017

Was?

- erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes?
- Schadensbegrenzungsmaßnahmen?
- Wenn nein: FFH- Ausnahmeprüfung.

Input:

- bau-, anlage-, betriebsbedingte Projektwirkungen West, Mitte, Ost
- Fauna-Flora-Gutachten

Funktion im Planungsprozess der B 30 neu:

- Zulassungshemmende Sachverhalte?



Mensch und Umwelt: Artenschutzfachliche/-rechtliche Beurteilung (§ 44 ff BNatSchG)

Was?

- Verbotstatbestände?
- Vermeidung von Verbotstatbeständen durch vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF)?
- Wenn nein: Ausnahme möglich?

Input:

- bau-, anlage-, betriebsbedingte Projektwirkungen West, Mitte, Ost
- Fauna-Flora-Gutachten

Funktion im Planungsprozess der B 30 neu:

- Zulassungshemmende Sachverhalte?



Raumwirtschaftliche Untersuchung

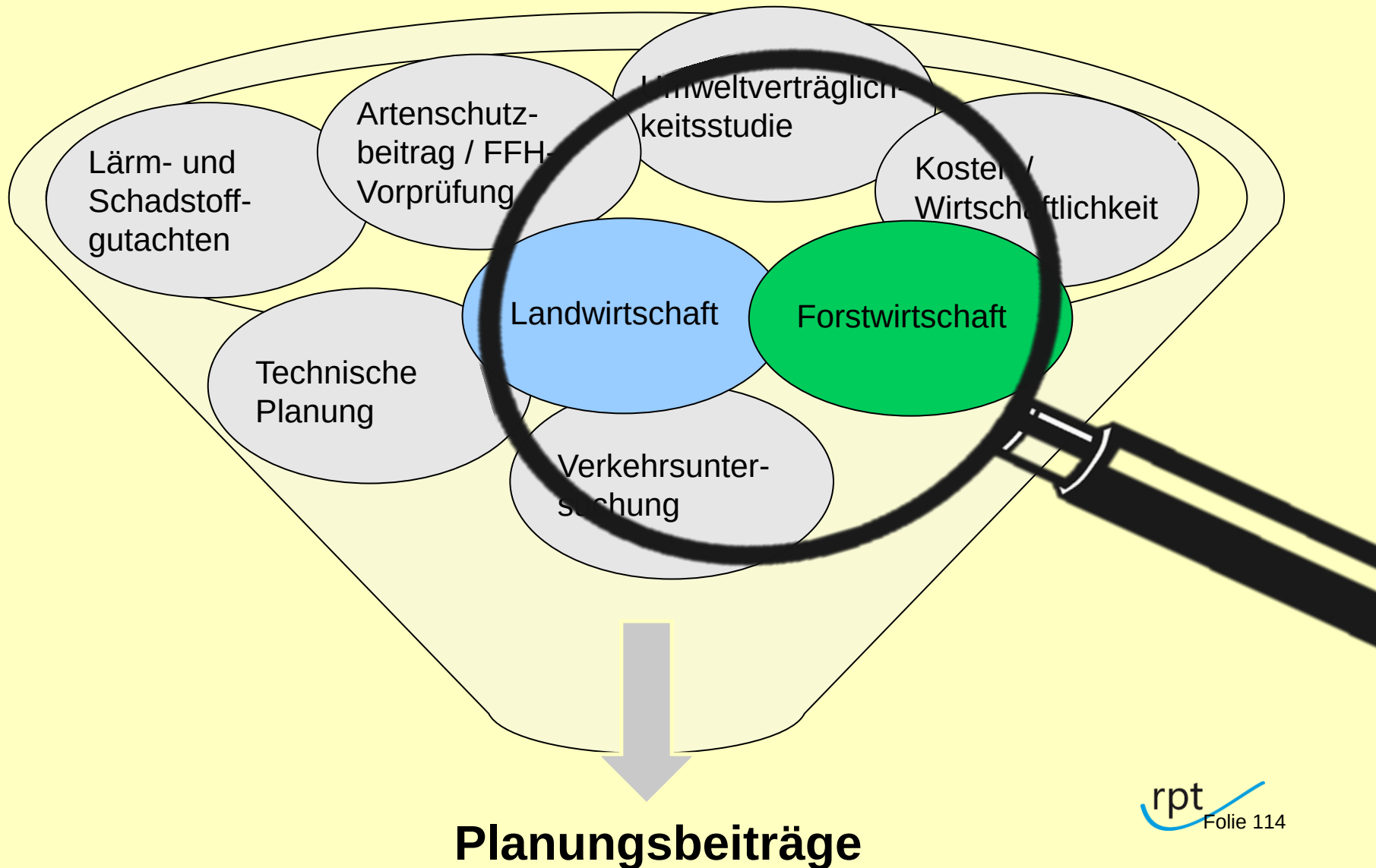
2016

- **Ergänzende Aspekte aus den Bereichen Demografie, Wirtschaft, Siedlungsstruktur für die Gesamtbewertung (Verkehr/Umwelt/Kosten/Raumstruktur)**



Landwirtschaft & Forstwirtschaft

2016/2017





- Vorgehensweise bei der Kostenschätzung -

Herr Merk



Vorgehensweise bei der Kostenschätzung

Gleiche Vorgehensweise, wie beim BVWP 2030 basierenden auf der AKVS 2014

1. Schritt

Anhand von der Straßenplanung (Achse, Gradiente) werden für die einzelnen Hauptgruppen Kosten ermittelt.

01 Grunderwerb

02 Baustelleneinrichtung

03 Verkehrssicherung

04 Erdbau

05 Oberbau

06 Konstruktive Ingenieurbau

07 Naturschutz und Landschaftspflege

08 Ausstattung

09 sonstige besondere Anlagen



Vorgehensweise bei der Kostenschätzung

2. Schritt (derzeit in Bearbeitung)

Derzeit werden anhand der verschiedenen Themenfelder, die drei Trassenführungen optimiert und in den Kosten berücksichtigt.

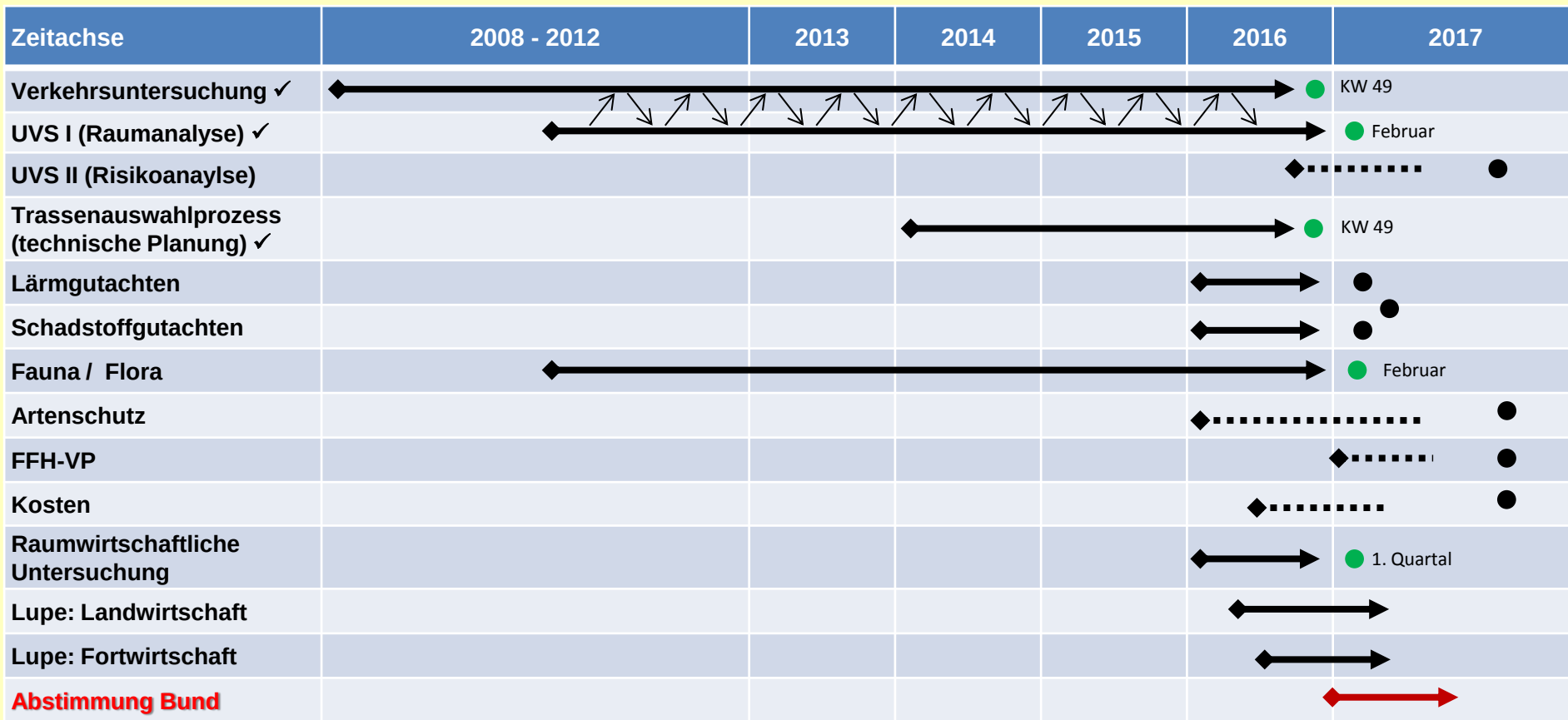
z.B.

Irritationsschutzwände für Fledermausarten

Einhausungen usw.



Arbeitsprozess



Legende:

- Arbeitsprozess von - bis
- Laufender Arbeitsprozess
- Veröffentlichung Internet terminiert
- Veröffentlichung Internet vorgesehen



- Fragen -



- Top 6: Wie geht`s weiter? -

Frau Ludwig



2017

- **Kommunikations- Abstimmungsprozess mit dem Bund (BMVI)**
- Weitere PAK's
- Ermittlung der Vorzugsvariante



Kontakt zum Planungsteam

- **Postadresse** *Regierungspräsidium Tübingen- Referat 44
Planungsteam B 30
Postfach 2666
72016 Tübingen*
- **Mailadresse** *b30team@rpt.bwl.de*
- *<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Abt4/B30/Seiten/default.aspx>*



- Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit -