

Einwendungsideen des Vorstandes von Pro Kluffern e.V. gegen das Planfeststellungsverfahren B 31 FN – West - März 2007

1. Die ursprünglich vorgebrachten Einwendungsgründe wurden zwar zum Teil bearbeitet, aber vielfach nicht mit Fakten entkräftet.
2. **Präjudizierung:** B 31 neu darf ohne die K 7743 neu nicht planfestgestellt werden. Begründung: es besteht ein direkter Zusammenhang mit großer Auswirkung / Betroffenheit.
Die Behauptung, durch die Anschlussstelle Kluffern würde der Bau der K7743 nicht erzwungen ist durch die Untersuchung ob ein dritter Knoten westlich von Schnetzenhausen zulässig wäre nicht entkräftet, da keinerlei planerische Arbeiten für einen solchen Knoten vorliegen.
 - a. Andererseits gibt es rechtskräftige Beschlüsse des Gemeinderats der Stadt Friedrichshafen und des Kreistags des Bodenseekreises, die K7743 und die Südumfahrung Markdorf möglichst zeitgleich mit der B31 neu zu bauen und zwar auf der bahnparallelen Trasse
 - b. Es liefen und laufen ausführliche Bodenuntersuchungen für die K7743
 - c. Laut Auskunft des Landratsamts Bodenseekreis laufen die Planungen auf Hochtouren, ein Planfeststellungsverfahren soll möglichst noch im Jahr 2007 beginnen
 - d. Vorarbeiten wie unter 2a und 2b sind für den Ausbau der K7742 mit Anschluss westlich von Schnetzenhausen nicht vorgesehen

Daraus ergibt sich, eindeutig, dass die lapidare Aussage, ein dritter Knoten westlich von Schnetzenhausen wäre rechtlich möglich nur ein Scheinargument darstellt.

3. **Böschungen fehlerhaft dargestellt:** In den Lageplänen sind die Böschungen z.T. fehlerhaft dargestellt, besonders im Bereich von Brückenbauwerken. So enden z.B. die Einschnittsböschungen abrupt. Geländemodellierungen sind aus den Höhenlinien nicht erkennbar. Innerhalb eines Anschlussrohres kann keine Höhendifferenz von 160 Metern geplant sein, wie aus den Plänen zu entnehmen ist.
4. **Grünbrücke zu schmal:** Die Grünbrücke – anscheinend verlängert – hat eine Nettobreite von gerade mal nur 25 Metern (Sukzessionsfläche; von Station 3+542 bis 3+567 in Lageplan 4). Pflegeberme, Wirtschaftsweg sowie die Wallaufschüttungen direkt hinter den Tunnelportalen können als Fläche für den Austausch von Fauna nicht hinzu gerechnet werden.
5. **4-Spurigkeit sinnlos**, allenfalls vertretbar unmittelbar vor Friedrichshafen zur besseren Ver- und Entflechtung des Verkehrs. Geplante 4-Spurigkeit im Westen und im Osten in 2-spuriges Straßensystem eingespannt. Westen: Planungsfall 7.5 ist noch sehr umstritten. Meersburg, Immenstaad, Markdorf etc. lehnen die jetzige Linienführung ab. Vor dem Jahr 2040 ist mit einer 4-spurigen Fortsetzung nach Westen nicht zu rechnen. Derzeit sind aber bereits gravierende Änderungen erkennbar, die sehr großen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung haben werden: starker Bevölkerungsrückgang, teurer werdende Energie wegen Verknappung und Krisen, weniger Budget beim Normalbürger, immer weniger Haushaltsmittel beim Bund wegen immer höheren Straßenunterhaltungskosten etc.. Osten: 2-spurige

Nadelöhre im Zuge der B 31 Riedleparktunnel (neu), Kreuzungsbauwerk / Brücke B 31 / B 30 (relativ neu), B 31 neu Umfahrung Kressbronn.

6. **AS Schnetzenhausen:** nach wie vor kein Anschluss nach Norden geplant. Damit ist der Nutzeffekt dieses Knotenpunktes stark (zur Hälfte!) eingeschränkt
7. Der **Gesamtausstoß von CO₂** ist nicht nachgewiesen. Bei „nur“ 20.000 Fahrzeugen mehr gegenüber heute (siehe Zahlen von MODUS, Belastung 2020) ergibt dies innerhalb dem Zeitraum von 10 Jahren 241.000 Tonnen CO₂! Die Verkehrszunahme nach MODUS ist aber noch höher als diese Beispielzahl von 20.000 Fahrzeugen.
8. **CO₂-Belastungsplan fehlt:**
Die Verkehrsflussrechnung ist basierend auf einer hohen Entwurfsgeschwindigkeit von B31neu: 130Km pro Std. und Zubringer von 100Km pro Std. Damit wird eine erhebliche CO₂ Zunahme in Kauf genommen.
Die Verkehrsanalyse des Bündelungskonzeptes unterstellt eine hohe Entwurfsgeschwindigkeit Dies bedeutet, dass der Ziel- und Quellverkehr einen Umweg mit höherer Geschwindigkeit kompensiert. Dies hat zur Folge, dass die Straßenplanung einen drastischen, mehr als doppelt so hohen CO₂ Ausstoß verursacht, im Vergleich zu einem Verkehrskonzept mit möglichst kurzen Wegen. Es muss hinterfragt werden ob dieses „Umwegskonzept“ noch in den Rahmen der zukünftigen CO₂ Umwelt-Politik akzeptiert werden kann. Die Bundesregierung will den CO₂ Verbrauch bis 2020 um 30% reduzieren. Diese Vorgaben müssen auch planerisch von den Behörden berücksichtigt werden.

Beispielsweise zeigt der Vergleich Plan 15 Straßenbelastung nach Bau Planungsfall 7.5-B31 bis Meersburg, sowie der OUs Bermatingen und Markdorf, ohne Zubringer AS Kluftern, auf der Immenstaader Straße in Kluftern (L2007) eine Verkehrsmenge von 9000 Kfz pro Tag und mit Zubringer Kluftern eine Verkehrsmenge von 6000 Kfz pro Tag. Der Gutachter unterstellt, dass der Durchgangsverkehr einen mehr als doppelt so langen Umweg mit mindestens doppelter Geschwindigkeit nimmt, was zu einem drastisch erhöhten CO₂ Ausstoß führt.

Es wird vom Gutachter zusätzlich ein CO₂ Belastungsplan gefordert, der den Nullfall mit den Planungsstufen im Untersuchungsraum vergleicht, sowie ein Verkehrskonzept untersucht, das den CO₂ Verbrauch minimiert und nicht drastisch erhöht.
9. **Induzierter Verkehr:** die B 31 neu wird – wie geplant – eine hohe Verkehrsmenge an Neuverkehr induzieren. Die Zunahme auf dem geplanten Streckenabschnitt (nicht nur die B 31 neu, sondern auch deren Anschlüsse und Zubringer) ist alleine aus der Verkehrsinduzierung mit ca. 50 % gegenüber dem Nullfall anzusetzen.
10. Die angesetzte Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h bzw. die **durchschnittliche Geschwindigkeit von 130 km/h ist viel zu hoch angesetzt.** Aus heutiger Sicht ist dies nicht mehr vertretbar, erst recht nicht im empfindlichen Bodenseebereich.
11. **Bündelungsfunktion.** Dieser Begriff ist absolut irreführend. Eine Verkehrsbündelung steht nur auf dem Papier und steckt in manchem Hirn. Sie ist Wunschdenken und hat mit der Wirklichkeit überhaupt nichts gemein. Der Verkehr von und nach

Meersburg – Markdorf – Ravensburg wird stets auf dieser Achse bleiben. Diese Straße besteht schon seit Jahrhunderten. Entlang dieser Verkehrsachse befinden sich viele Ortschaften. Viele Geschäfte und Ortsansässige leben direkt vom Verkehr, so z.B. ganz besonders Hefigkofen. Auch weitere kleine sog. Schikanen (wie z.B. Kreisverkehre, die als Schikane in Markdorf gedacht waren, wo aber der Verkehr besser fließt) lassen den Verkehr keinen Umweg fahren. Ein weiterer Rückbau der B 33 ist überhaupt nicht möglich. Fragen Sie mal die weltweite Firma UPS, die bei Hefigkofen direkt an der B 33 ihre Zentrale (für ganz Süddeutschland) neu gebaut hat; oder die stark expandierende und florierende Spedition Vöhlinger direkt an der B 33 (Kreuzung nach Oberteuringen). Es gäbe noch weitere Beispiele. Jeder Lkw hat heute ein GPS-Gerät an Bord und sucht sich den direktesten Weg. Die starke Lkw-Zunahme auf der B 33 in letzter Zeit ist der Beweis. Die „Bündelung“ hat nur den Sinn, möglichst viel Verkehr auf die B 31 neu zu planen, damit die sog. Notwendigkeit und Dringlichkeit nachgewiesen werden kann. Die von MODUS prognostizierten Verkehrsmengen auf dem B 30 – Ast Friedrichshafen – Meckenbeuren sind absolut überzogen. Die jetzigen (und künftigen!) Verkehrsmengen rechtfertigen keinen 4-spurigen Ausbau. Deshalb die sog. „Bündelung“, um auch diesen Straßenabschnitt einmal 4-spurig ausbauen zu können.

12. **Prognose – Nullfall unrealistisch.** Die Verkehrsmengen sind viel zu hoch angesetzt. Eine Grundlage, wie MODUS zu diesen Zahlen kommt, fehlt. Der Verkehr nimmt in Zukunft stark ab. Seither gab es einen kleinen Rückgang Ende der 90er Jahre. Dann folgte eine leichte Stagnation. In den Jahren 2002, 2003 setzte wieder ein Abwärtstrend ein, bis etwa 2005. Im Jahr 2005 leichte Verkehrszunahme. Ab Mitte 2006, deutlich jedoch ab 2007, ist mit einem spürbaren Rückgang zu rechnen. Der Absatz von Kraftstoffen ist stark rückläufig. Die aktuelle Klima - Situation wird zu weiterem Rückgang der Verkehrsmengen führen. Vor allem jedoch auch die demographische Entwicklung. Zitat des Hauptgeschäftsführers der IHK Bodensee – Oberschwaben, Herr Schnell, im Jahr 2006 an der Hochschule in Weingarten zum Thema Nachhaltige Verkehrsentwicklung im Bodenseeraum: „in wenigen Jahren wird auch der Bodenseeraum eine aussterbende Region sein ...“.
13. **Prognose – Nullfall Fehleinschätzung:** alle davon abgeleiteten Folgerungen, Hochrechnungen, Verkehrsprognosen, Lärmberechnungen, etc. sind damit auch in Frage zu stellen. D.h., die Planung ist nicht ausgewogen und damit rechtsfehlerhaft.
14. **Auswirkungen auf ÖPNV:** In den Plänen ist nirgendwo ein Hinweis oder ein Nachweis enthalten, wie sich die Straßenplanung und der daraus folgernde Straßenverkehr auf den ÖPNV und den ÖV (Bus und Schiene) auswirken. Dieser Nachweis ist zwingend vorgeschrieben in den RE (Richtlinien für die Entwurfsgestaltung). Auszug aus den Planfeststellungsrichtlinien, nach den der Plan aufzustellen ist: *Ziffer 10. Grundsätze für die Aufstellung des Planes (1) Der Plan für das Straßenbauvorhaben wird nach den Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau (RE) aufgestellt.*
15. **AS Kluffern muss weg:** Die AS Kluffern führt für Kluffern zu einer unzumutbaren Verkehrszunahme, egal ob mit K 7743neu oder ohne. Die Auswirkungen sind so katastrophal, dass die Schlussfolgerungen in der Planung, wonach die Anschlussstelle erforderlich sein soll, nicht nachvollziehbar sind. Insofern nach wie vor Abwägungsfehler. Auf diese Anschlussstelle muss daher verzichtet werden.

16. **Anschlussstellen:** Der von Pro Kluffern vorgebrachte Vorschlag, aus 2 Knoten nur einen zu machen wurde nicht korrekt widerlegt, die Untersuchungen von Modus Consult zeigen vielmehr auf, dass diese Lösung für die Ortsdurchfahrt Schnetzenhausen die beste Entlastung bringt, wohl wissend, dass Schnetzenhausen am nördlichen Ortsrand durch die B31 neu ein großes, fließendes Verkehrsaufkommen bekommt. Der zusätzliche Kostenaufwand für einen zusätzlichen Knoten samt Anschlüssen ist nirgendwo berücksichtigt.

17. Untersuchung Anschlussvarianten Unterlage 17A fehlerhaft:

- Die Beurteilung des Gutachters bezüglich der Anschlussvarianten ist völlig subjektiv und willkürlich. Der Gutachter erläutert weder seine Beurteilungskriterien und greift willkürlich nur einzelne Argumente auf und lässt nach beliebigen Argument weg.

Bewertungsbeispiele des Gutachtens:

1.) Verzicht auf die Anschlussstelle Schnetzenhausen.

Gutachter: „Bei Verzicht auf die AS Schnetzenhausen wird der Entlastungseffekt der B31neu für das Stadtgebiet von Friedrichshafen deutlich vermindert.“

Es ist befremdlich, dass der Gutachter von einer Entlastung von ca. 3Km entfernten Gebieten spricht, jedoch die zusätzliche Belastung der Anlieger durch die Anschlussstelle nicht erwähnt. (Sparbruck, Wagershausen, Hochstraße)

2.) Verzicht auf die Anschlussstelle Spaltenstein

Dem Gutachter ist offenbar entgangen, dass die Anschlussstelle offiziell AS Kluffern heißt.

Der Gutachter verweist auf die Option, die L207neu – K7743neu sachgerecht anzubinden, und zwar unter maßgeblicher Entlastung des Ortsteils Efrizweiler. Unerwähnt lässt der Gutachter, dass gerade die L207neu – K7743neu Efrizweiler – Kluffern durchschneidet (Viadukt, Kreisverkehr, Bahndammtrasse entlang Immoblock) und damit Efrizweiler einer erheblichen Mehrbelastung aussetzt.

Weiterhin lässt der Gutachter unerwähnt, dass durch den AS Kluffern Richtung Fischbach der Verkehr durch reine Wohngebiete geführt wird. Spaltenstein, Dornierstraße und Kapitän-Wagner-Straße.

Der Gutachter verweist auf eine angebliche Mehrbelastung der K7742 hin: „bei Verzicht auf die AS Spaltenstein (AS Kluffern) übernimmt die K7742 einen Anteil des von Nordwesten aus bzw. über Markdorf zur B31neu in Richtung Osten-FN gerichteten Verkehrs.“

Der Gutachter lässt aber unerwähnt, dass gerade zu dem vorgenannten Zweck die K7742 ausgebaut wurde. Ferner erwähnt der Gutachter nicht, dass mit der von ProKluffern vorgeschlagenen Variante Unterraderach und Schnetzenhausen umfahren werden kann.

3.) Zusammenfassung der Anschlussstellen Schnetzenhausen (AS Kluffern) und Spaltenstein.

Der Gutachter spricht von ökologischen Belangen die einem Neu- bzw. Ausbau der K7742 entgegenstehen.

Wiederum lässt der Gutachter unerwähnt, dass die K7742 als Zubringer Markdorf-FN bereits ausgebaut wurde. Unerwähnt lässt er, dass Unterraderach und Schnetzenhausen durch ein kurzes Neubaustück umfahren werden kann.

Weiterhin bleibt unerwähnt, dass die K7742neu (Bahndammtrasse) einen kompletten Neubau darstellt und durch bisher unberührte Grün-, Obst und Biotopflächen führt.

Der zusätzliche Verkehr, Trenneffekt, Lärm und Schadstoffeintrag in Kluffern durch Kreisel, Trasse in unmittelbarer Nähe der Wohnbebauung (Immoblock, Häldele, Efrizweiler bleibt unerwähnt.

4.) Anschluss der bestehenden K7742

Der Gutachter spricht bei Anbindung der K7742 von einer Verdrängung von Verkehr ins nachgeordnete Straßennetz und von beträchtlichem Verkehrszuwachs in den Ortsdurchfahrten der Bereiche Köstenbach, Ittendorf, Aillingen.

Diese Schlussfolgerung ist nicht nachvollziehbar. Der Gutachter erwähnt nicht, dass die B31neu nur an einem Anschluss, dem Colsmann-Knoten nach Norden angebunden ist. Der Verkehr wird auch hier durch Wohngebiete nördlich geführt.

5.) Zusätzlicher 3. Anschluss zwischen Spaltenstein und Schnetzenhausen.

Der Gutachter handelt diesen Anschluss lediglich mit ein paar Sätzen ab. Eine verkehrliche und ökologische Beurteilung fehlt völlig.

Deshalb ist es besonders hier völlig befremdlich, warum der Gutachter die Bewertung mit dem Satz abschließt:

„Nach den geltenden Richtlinien ist ein 3. Anschluss verkehrstechnisch möglich.“

18. **Schadstoffe:** Die Schadstoffbelastung wurde nur für den innerörtlichen Verkehr berechnet. Die Schadstoffbelastung für den Bereich in Kluffern, an dem sich eine Belastung durch die K7743neu *und* den Innerortsverkehr ergibt, wurde nicht durchgeführt, damit ist die Schadstoffbelastung unvollständig dargestellt.
19. **Lärmschutz mangelhaft:** Die geänderten Lärmschutzmaßnahmen reichen in vielen Bereichen (AS Schnetzenhausen und vor allem AS Kluffern) nicht aus und beeinträchtigen weiterhin die Lebensqualität der betroffenen Anlieger. Die bisherige Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärm basierend auf integrierten Werten missachten die Realität der tatsächlich zu erwartenden Gesundheitsschädigung der Betroffenen!
20. **Lärmberechnungen für Kluffern unvollständig:**
 - Die zusätzliche Lärmberechnung vergleicht nur zwischen dem Prognosenull 2020 mit der Zwischenstufe 2020 mit dem Ergebnis, dass in beiden Szenarien, in ca. 90% der gemessenen Fälle, die gesetzlichen Lärmgrenzwerte überschritten werden. Damit wird der Ortschaft Kluffern suggeriert, dass sie nur die Wahl zwischen „Pest oder Cholera“ hat.
 - Politisch korrekt und fachlich repräsentativ wäre ein Vergleich mit der von Pro Kluffern e.V. vorgeschlagenen Anschlussvariante – K7742alt an die B31neu westlich von Schnetzenhausen gewesen. Mit einer entsprechenden Verlagerung des Verkehrs auf die K7742alt hätte dieses auch eine Lärmreduktion in der Ortschaft Kluffern zur Folge. Diesen Vergleich gilt es im Rahmen eines objektiven Abwägungsprozesses seitens der Straßenbauverwaltung nachzureichen.
 - Die Lärmberechnungen von Modus Consult unterstellen im Prognosenullfall vom Jahr 2005 bis zum Jahr 2020 einen Verkehrszuwachs von ca. 30 % innerhalb der Ortschaft Kluffern. Vergleicht man das Modus Consult Gutachten mit den Verkehrszahlen der Lärmimmissionsuntersuchung von Dipl.-Ing. Gabriele Schulte aus dem Jahre 2005 (AUN/PL der Stadt FN) so ist festzustellen: Modus Consult hatte schon für 2005 bis zu 25% überschätzte Verkehrszahlen angeführt.

Vergleicht man weiter für das Jahr 2020 so würde der Verkehr auf der Markdorfer Straße zwischen Lipbach und Kluffern sogar um 70% steigen. Da sich im Bodenseekreis, zwar verlangsamt, auch der demographische Bevölkerungsrückgang abzeichnen wird, sind diese Verkehrszuwächse unverhältnismäßig hoch; z.B. werden schon heute kleinere Schulen wegen fehlender Schülerzahlen geschlossen und im Straßenbau soll dieser Trend keine Rolle spielen.

- An den Wohngebäuden (Immowohnanlage, Markdorfer Straße 20/22/24) mit einer der größten Einwohnerdichte von Kluffern wurden keine Lärmmessungen durchgeführt.
- Unverständlich ist, dass in den Verkehrsmengenfestlegungen zwischen der Markdorferstr. 36 und der Markdorferstr. 52 der Verkehr plötzlich um 1100 Kfz/24h abnimmt. Der Traubenweg, der hier in die Markdorfer Straße einmündet, endet als Sackgasse oder als Anliegerstraße. Er kann diese Verkehrsabnahme also unmöglich bewirken. Woher kommt als diese Differenz?

21. **Wertminderung Immobilien:** Die Wertminderung der betroffenen Immobilien durch die etwas verbesserten Lärmschutzmaßnahmen ist nach wie vor erheblich.

22. **Gutachten mangelhaft:** Das Verkehrsgutachten von Modus Consult enthält im Plan 5 noch immer eine Straße vom Heiselochknoten nach Manzell, die es nicht gibt und die so nicht mehr gebaut werden kann. Deshalb schon ist die Seriosität des Gutachtens anzuzweifeln.

23. **Gutachten unvollständig:** Der Gutachter ermittelt in Plan 15 die Straßenbelastung nach Bau Planungsfall 7.5-B31 bis Meersburg, sowie der OUs Bermatingen und Markdorf, ohne Zubringer AS Kluffern. Leider legt der Gutachter keine Straßenplanung vor, welche die Straßenbelastung nach Bau Planungsfall 7.5-B31 bis Meersburg untersucht, ohne die Zubringer Bermatingen, Markdorf und Kluffern (Bahndammtrasse). Ohne diese Verkehrsuntersuchung bleibt der Gutachter den Beweis schuldig, dass die Zubringer Bermatingen, Markdorf und Kluffern überhaupt notwendig sind.

24. **Verkehruntersuchung Anschlussvarianten** Modus Consult, 03.03.2006:
Prognose Nullfall 2020 Plan 1:

Gemäß der Prognose steigt der Verkehr wie folgt an

	Moduls Consult 2005 vom 23.11.2005	Moduls Consult 2020 vom 3.3.2006	Anstieg
Kluffern Ortsmitte	13500 Kfz pro 24 Std	18000 Kfz pro 24 Std.	33%
B31 Immenstaad	18600	21600	16%
B33 Stetten	9000	10300	14%
K7742	10100	11700	16%
B33 Hepbach	15200	18600	22%
L205 Bermatingen	10800	13600	26%

Der Gutachter erklärt nicht, warum der Verkehr in der Ortsdurchfahrt Kluffern, mit erheblichen verkehrlichen Beschränkungen, die höchsten Zuwachsraten im gesamten umliegenden Netz haben soll (33%). Der Gutachter äußert sich auch nicht dazu, dass die Ortsdurchfahrt den prognostizierten Verkehr von 18000 Kfz pro Tag gar nicht aufnehmen kann. Mögliche verkehrliche Entlastungsmaßnahmen, die in einer Ortsdurchfahrt möglich sind bleiben unerwähnt.

Damit werden die Prognose Nullzahlen für Kluffern unglaublich oder wissenschaftlich überhöht dargestellt um eine angebliche Entlastungswirkung durch den Planungsfall 7.5 mit der K7743neu zu unterstellen.

Ebenfalls gibt es keinerlei Belege, dass der Verkehr aus dem Salemer Tal zunimmt. Die Tendenz ist eher abnehmend, basierend auf dem Wandel der Altersstruktur. Weiterhin ist das Salemer Tal bestens an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen. Damit kann der individuelle PKW Verkehr auf den öffentlichen Nahverkehr umgeleitet werden.

25. **Untersuchung Zwischenstufe fehlt bei Variante 2:** Im „Verkehrsuntersuchung B 31/B 33 Raum Überlingen – Friedrichshafen Anschlussvarianten“ vom 30.3.2006 wurde die Variante 2 nicht mit der Zwischenstufe untersucht, obwohl diese Zwischenstufe für einen erheblichen Zeitraum, wenn nicht gar für immer bestehen bleiben wird. In der Zwischenstufe ist aber mit erheblich mehr Verkehr auf der K7743neu zu rechnen, insbesondere der Lkw-Anteil wird deutlich steigen.
26. Es wurde **keine Abwägung der verkehrlichen Belastung für Kluffern** insgesamt für den Planfall 7.5 (Zwischenstufe) mit der Alternative 2 durchgeführt.
27. Das verwendete **Zahlenwerk für die Variante 2 ist anzuzweifeln**, da keine begleitenden Verkehrslenkungsmaßnahmen erkennbar sind um die, für Kluffern günstigste Variante (Variante 2) zu optimieren.
28. **Lkw-Verkehr – Nichtanschluss der K 7742 fehlerhaft:** Eine Folge der Planung ist, dass die K 7742 ihre bisherige Funktion als wichtigste Verbindung Markdorf-FN weitgehend verlieren wird weil sie nicht an die B 31neu angeschlossen wird. Dies ist ein Planungsfehler, zumal größere Lkw die Ortsdurchfahrt Kluffern nicht befahren können (lichte Durchfahrtshöhe 3,8m). Die Planung enthält hierzu keine Aussage. Offenbar wird der Bau der K 7743 vorausgesetzt, denn es kann nicht beabsichtigt sein, dass größere Lkw aus Richtung Salemer Tal und Markdorf wegen der nicht ausreichenden Durchfahrtshöhe der Ortsdurchfahrt Kluffern die B 31neu erst an der AS Heiseloch erreichen und damit sowohl Unterraderach, als auch Schnetzenhausen weiterhin belasten. Wenn aber die Planung den Bau der K 7743neu voraussetzt oder erfordert, liegt eine rechtswidrige präjudizierende Wirkung vor. Selbst die Planungsbehörden sprechen inzwischen bei der K 7743 von einem „B 31-Zubringer“. Es müsste bereits im Planfeststellungsverfahren zur B 31neu eine ausgewogene Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile von K 7743neu/K 7742-Ausbau erfolgen. Es wurde zwar zwischenzeitlich untersucht, ob ein Anschluss der K 7742 und der L 328b nordwestlich von Schnetzenhausen an die B 31neu sinnvoll ist und ob dann auf die Anschlussstelle Kluffern im Hinblick auf deren nachteilige Folgen für Kluffern (siehe Ziffer 1) verzichtet werden kann. Das Untersuchungsergebnis ist aber nicht nachvollziehbar und enthält Abwägungsfehler.
29. **Bachmuschel:** Die Untersuchungen und Vorschläge zur Umsiedelung der Bachmuschel im Bereich des Mühlbaches und der geplanten Anschlussstelle Schnetzenhausen (Heiselochknoten) sind nicht schlüssig, da bisher keine Nachweise erbracht wurden, dass eine Umsiedelung dieser geschützten Tierart Erfolg versprechend ist.
30. Der **Landschaftsschutz** wird erheblich **beeinträchtigt** durch das geplante Bauwerk einer bis zu 5 m hohen Lärmschutzwand bei der Villa Wagner, die unter Denkmalschutz steht.
31. **Ausgleichsmaßnahmen für Obstbau mangelhaft:** Die Forderung, dass für die auf der Trasse liegenden Obstbauanlagen entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen

sind wurde bereits jetzt flagrant torpediert, in dem einem betroffenen Biolandwirt ein geschütztes Biotop der Stadt Friedrichshafen zugesprochen wurde, auf dem 100 wertvolle Hochstammäpfelbäume standen, die kurzerhand ersatzlos gefällt wurden.

32. Trassenvorschlag Steigwiesentrasse

- Die Beurteilung des Gutachters bezüglich der Anschlussvarianten ist völlig subjektiv und willkürlich. Der Gutachter erläutert weder seine Beurteilungskriterien und greift willkürlich nur einzelne Argumente auf und lässt nach beliebigen Argumenten weg. Der Gutachter lässt unerwähnt, dass gerade die B31 neu nahezu im gesamten westlichen Bereich großräumig Wald, Flurflächen und Erholungsräume zerschneidet und sogar geschützte Arten (Bachmuschel) gefährdet
- Obwohl der Gutachter aus belegten Gründen die Steigwiesentrasse ablehnt ist es dennoch befremdlich, dass die Gründe die zur Ablehnung der Steigwiesentrasse führen in anderen Bereichen, beispielsweise Anschlussstelle Kluffern mit Anschluss Knoten Kluffern mit K7743 vom Gutachter verschwiegen oder nicht zur entsprechenden ablehnenden Beurteilung führen.



• Landschaft / landschaftsbezogene Erholung / Erholungsnutzung (Schutzgut Mensch)

Während der so genannte „Planungsfall 7.5“ mit der Weiterführung der Bahntrasse im BA II B in der für die landschaftsgebundene Erholung sehr hochwertigen Fischbacher Senke weitgehend randlich verläuft und im Weiteren bis zur Mitbenutzung der B 33 im Grenzbereich zwischen Bereichen mittlerer und hoher Landschaftsbildqualität verläuft, zerschneidet die „Steigwiesentrasse“ neben der Fischbacher Senke v.a. die eng verzahnten, sehr hochwertigen und bisher weitgehend störungsfreien Wald- und Flurflächen im Bereich Hub / Beindter Wald und führt damit großräumig zu einem Verlust / einer Entwertung von Komplementärerholungsräumen zum Bodenseeuferbereich, die ein ganz anderes Erholungs- und Aktivitätsspektrum abdecken können.

• Abiotische Schutzgüter

Nahezu alle relevanten Bodenfunktionen werden auf Grund der Trassenlage und des zusätzlichen Flächenverbrauches durch die „Steigwiesentrasse“ in erheblich höherem Maße beeinträchtigt als durch den Planungsfall 7.5. Hieraus erwächst zudem ein deutlich höherer Ausgleichsbedarf!

Relevant ist auch die durchgängig und großflächig gegebene deutlich höhere Grundwasserverschmutzungsgefährdung im Zuge der Steigwiesentrasse!

Anlage:

Mehr Verkehrslärm – höherer Blutdruck

- ... [Ärztezeitung](#)
- ... [Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung](#)
- ... [Umweltlexikon](#)

... [hr-online](#)

Menschen aus stark mit Verkehrslärm belasteten Wohngebieten sind häufiger wegen Bluthochdrucks in ärztlicher Behandlung als diejenigen, die an weniger belasteten Straßen wohnen.

Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Robert-Koch-Instituts (RKI) an über 1.700 Teilnehmern im Auftrag des Umweltbundesamtes (UBA). Besonders deutlich ist der Zusammenhang zwischen Bluthochdruck-Behandlungen und der nächtlichen Lärmbelastung. Dabei ist das Erkrankungsrisiko größer, wenn die Betroffenen bei offenem Fenster schlafen.

Statistisch gesicherte Zusammenhänge zwischen dem Lärm und der Prävalenz von Krankheiten ergaben sich bezüglich Bluthochdrucks. Dabei wurden andere Faktoren, die den Blutdruck beeinflussen – zum Beispiel Lebensalter, Körpergewicht und soziale Schicht - berücksichtigt. Der Studie zufolge hatten Menschen, die nachts vor ihrem Schlafzimmerfenster einen mittleren Schallpegel von 55 Dezibel oder mehr hatten, ein fast doppelt so hohes Risiko, wegen Bluthochdrucks in Behandlung zu sein, wie diejenigen, bei denen der mittlere Pegel unter 50 Dezibel lag. Das relative Risiko war größer, sofern nur Personen betrachtet wurden, die bei offenem Fenster schliefen. Zusammenhänge mit anderen Krankheiten wie erhöhte Blutfette oder Migräne deuteten sich ebenfalls an, konnten statistisch jedoch nicht gesichert werden.

Die Teilnehmer der Studie wurden in regelmäßigen Abständen vom Robert-Koch-Institut (RKI) auf ihren Gesundheitszustand hin untersucht. Sie füllten einen Fragebogen zur Störung durch Lärm in ihrem Wohnumfeld aus und machten Angaben zur Lage ihrer Wohn- und Schlafräume im Hinblick auf die Lärmquelle. Mit Hilfe der Lärmkarte der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde der mittlere Straßenverkehrslärmpegel tags und nachts außen vor den Wohnungen bestimmt.

In Interviews wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Studie nach ärztlichen Behandlungen seit der letzten Untersuchung durch das RKI sowie im Laufe ihres gesamten Lebens befragt. Zu den dabei betrachteten Krankheiten gehörten Herz-Kreislauf-Erkrankungen wie Bluthochdruck, Herzinfarkt, Stoffwechselerkrankungen - wie erhöhter Blutzucker und erhöhte Blutfette - sowie allergische Erkrankungen.