



Stadt T E T T N A N G

**Ortschaftsrat Kau**

- öffentlich am 12.01.2026

**Gemeinderat**

- öffentlich am 28.01.2026

Sitzungsvorlage 213/2025/1

Amt für Stadtplanung, Klima &  
Umwelt  
Schwille, Marcel

**B 30 neu Friedrichshafen – Ravensburg/Eschach, Beteiligung im  
Linienbestimmungsverfahren inkl. Umweltverträglichkeitsprüfung**

*Der Ortschaftsrat Kau hat dem Beschlussvorschlag bei 5 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung  
und 1 Befangenheit mehrheitlich zugestimmt.*

Beschlussvorschlag

Die Stadt Tett nang gibt die folgende Stellungnahme ab:

1. Im Rahmen der anstehenden weiteren Planung ist die Trasse so nah wie möglich an den Wald zu planen, sodass die Abstände zum Wohngebiet Kau vergrößert werden. Weiter sind lärmindernde Maßnahmen zu ergreifen, um die Ortschaft Kau so gut wie möglich zu entlasten.
2. Die Grundstückszuschnitte werden im Bereich Kau sehr stark eingeschränkt / durchschnitten und werden somit unwirtschaftlich. Die Erstattungsbeiträge sollen erhöht werden. Außerdem muss eine Flurbereinigung durchgeführt werden, sodass für die Landwirtschaft wirtschaftlich nutzbare Einheiten entstehen.
3. Der Ausbau der Bundesstraße soll so geplant werden, dass die L333 entlastet wird (4-spuriger Ausbau), da sonst die Wohnbebauung in der Ortschaft Kau durch zusätzlichen Verkehr, Entlastungsverkehre bei Rückstau und Abkürzungssuchverkehr von zwei Seiten belastet wird. Das muss zwingend vermieden werden.

Anlagen:

Anlage 1 Lageplan alle Varianten Linienbestimmung

Anlage 2 Lageplan-Variante-Ost-M-1-10000

Anlage 3 Höhenplan-Variante-Ost-M-1-10000-10fach

Anlage 4 2025-08-26\_B30 FN-RV\_Unterlage 1\_Erläuterungsbericht

Anlage 5 2022-07-07\_UL\_5.3\_LP\_OST\_m

## Finanzierung

Finanzielle Auswirkungen: <input type="checkbox"/> Ja        X Nein
---

Ausgaben:	
Vorhandener Planansatz:	
Kostenträger, Sachkonto, Auftrag	
Benötigte Mittel insgesamt:	
Benötigte Mittel über dem Planansatz (Über-/außerplanmäßige Ausgaben):	
Folgekosten: - laufende Sachkosten - Personalkosten	
Einnahmen:	
Vorhandener Planansatz:	
Kostenträger, Sachkonto, Auftrag	
Tatsächliche Einnahmen:	

Genehmigung der überplanmäßigen/ außerplanmäßigen Ausgaben:	
Mehrausgaben gegenüber Planansatz:	
Die Voraussetzungen für über-/außerplanmäßige Ausgaben gemäß § 84 GemO liegen vor: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein  Diese können abgedeckt werden durch: Verbuchungsort eingeben  Zuständigkeit (Wertgrenze) laut Hauptsatzung liegt beim <input type="checkbox"/> VA/TA (15.000 EUR bis 75.000 EUR) <input type="checkbox"/> GR (über 75.000 EUR)	

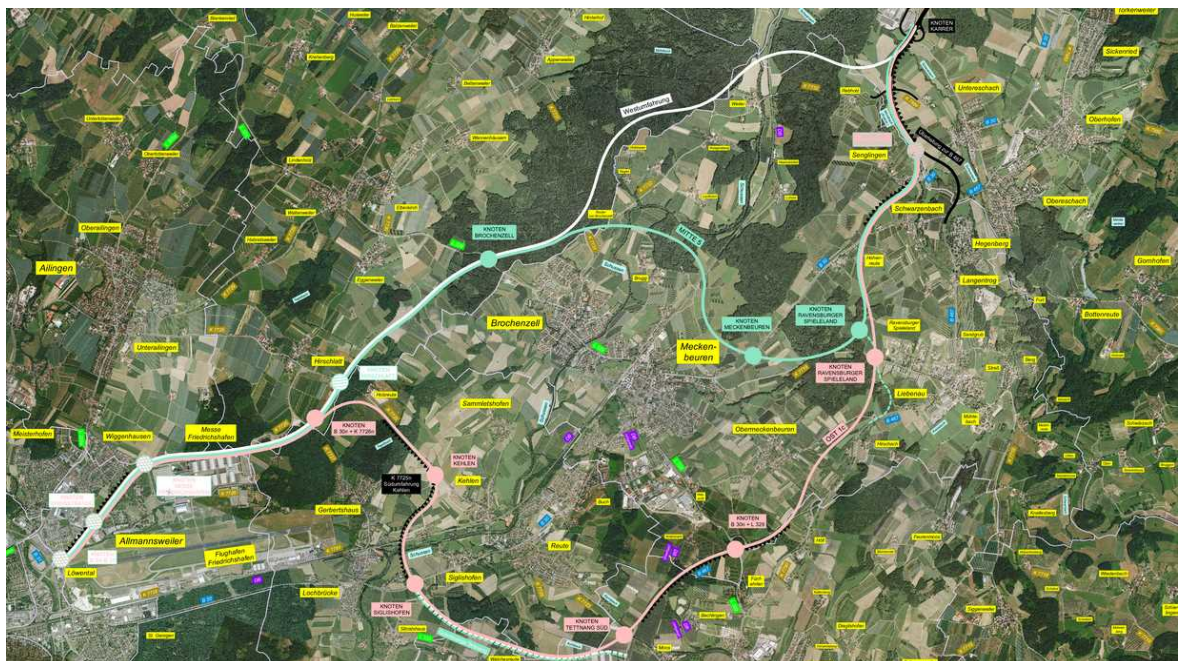
Ergänzende Erläuterungen:

## 1. Sachverhalt

Seit einigen Jahren finden bereits die Gespräche und Planungen zur großräumigen Entlastung und Umfahrung von Meckenbeuren statt. Hier ist das Ziel durch die B 30 neu (B30n) eine vierspurige Nord-Süd-Verbindungsachse zwischen Friedrichshafen und Ravensburg/Eschach zu schaffen, welche den Wirtschaftsstandort stärkt und den Verkehr bündelt.

Die Straße soll als Krafffahrstraße betrieben werden. Damit ist das Fernstraßen-Bundesamt die zuständige Behörde. Der Träger ist die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg vertreten durch das Regierungspräsidium Tübingen.

Hierzu liegen nun im Linienbestimmungsverfahren inkl. Umweltverträglichkeitsprüfung drei verschiedene Planungen vor:



In Türkis Variante West, In Weiß Variante Mitte und in Rot Variante Ost. Siehe hierzu Anlage 1: Lageplan alle Varianten Linienbestimmung. Abbildung 1 Regierungspräsidium Tübingen, o. J.a.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ist dem Vorschlag des Regierungspräsidiums Tübingen gefolgt und hat im Jahr 2023 für die **Vorzugsvariante Ost** gestimmt. Diese Variante wird infolgedessen stärker untersucht. Hierzu wird bereits ein Vorentwurf gefertigt.

Die Gesamtlänge der Variante Ost beträgt 17km. Dabei umfasst die zukünftige Krafffahrstraße 11 Straßenanschlüsse. Insgesamt wurden die Kosten im September 2021 auf ca. 285 Mio. Euro beziffert.

Mit dieser Vorzugsvariante werden am stärksten Flächen auf Tettlinger Gemarkung einbezogen. Die Planungen sind noch nicht parzellenscharf. Für jede Variante müssen die verkehrlichen, raumstrukturellen und umweltbezogenen Wirkungen sowie Kosten ermittelt und beurteilt werden. Jedoch können bereits erste Berührungen der öffentlichen Belange zusammen mit den angereicherten Fachgutachten abgeschätzt werden.

## 2. Frist der Beteiligung

In dem jetzigen Verfahrensschritt wird die Linie bzw. Variante im Anschluss festgelegt. Gleichzeitig liegen die Umweltverträglichkeitsprüfung und weitere Fachplanungen, wie zu der Verkehrssicherheit, aus. Diese Unterlagen liegen in der Zeit vom 15. Dezember 2025 **bis einschließlich 14. Januar 2026 zur Einsicht** aus.

Die Auslegung erfolgt durch Zugänglichmachung auf der Internetseite des Fernstraßen-Bundesamtes unter der Adresse <https://www.fba.bund.de/>, unter der Rubrik „Themen“, Unterrubrik „Linienbestimmung §16 FStrG“ im dort enthaltenen Auswahlbereich „UVP-pflichtige Vorhaben“ sowie auf dem zentralen Internetportal des Bundes ([www.uvp-portal.de](http://www.uvp-portal.de)).

Zusätzlich erfolgt die Auslegung einer Papierunterlage im Erdgeschoss des Rathauses (Bereich des Schaukastens) der Gemeinde Meckenbeuren, Theodor-Heuss-Platz 1, 88074 Meckenbeuren. Eine Einsicht in die Unterlagen kann im Auslegungszeitraum dort zu den Öffnungszeiten des Rathauses genommen werden.

Die betroffene Öffentlichkeit im Sinne des § 2 Abs. 9 UVPG, einschließlich der Vereinigungen, deren satzungsgemäßer Aufgabenbereich durch die Planung berührt wird, kann sich bis einen Monat nach Ablauf der Äußerungsfrist, also **bis einschließlich 16. Februar 2026, schriftlich oder zur Niederschrift** beim Fernstraßen-Bundesamt, Friedrich-Ebert-Straße 72-78, 04109 Leipzig, oder der Gemeinde Meckenbeuren, Theodor-Heuss-Platz 1, 88074 Meckenbeuren, der Stadt Friedrichshafen, Adenauerplatz 1, 88045 Friedrichshafen, der Stadt Ravensburg, Marienplatz 26, 88212 Ravensburg oder der Stadt Tettnang, Montfortplatz 7, 88069 **im Rahmen der Beteiligung äußern**.

## 3. Beteiligungsprozess der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit

Die Träger öffentlicher Belange und betroffene Interessensgruppen werden im Planungsverfahren durch verschiedene Gremien vertreten und beteiligt.

### Projektbegleitender Arbeitskreis:

Seit der Wiederaufnahme der Vorplanung/Linienfindung wird dieser Prozess von einem „Projektbegleitenden Arbeitskreis“ betreut. Dieser setzt sich aus Planungsbüros, Fachgutachtern sowie rund 30 Vertretern aus den Gemeinden, Kreisen, Fachplanern, und Verbänden sowie bei Bedarf sachkundige Personen.

### Workshops:

Sofern Themenkomplexe weiter zu vertiefen sind und entscheidungserhebliche Belange betroffen sind, können in Form von Workshops mit den jeweiligen Fachvertretern diese Thematiken vertiefter behandelt werden.

### Lenkungskreis:

Der Lenkungskreis stellt ein verwaltungsinternes Gremium dar. Dieses setzt sich aus den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern der betroffenen Städte Friedrichshafen, Ravensburg und Tettnang sowie der Gemeinde Meckenbeuren zusammen. Des Weiteren sind davon die Landräte des Bodenseekreises und Ravensburg als auch der Direktor des Regionalverbandes

Bodensee-Oberschwaben davon teil. Die Aufgabe des Lenkungskreises ist die aktuellen Entwicklungen zu erörtern.

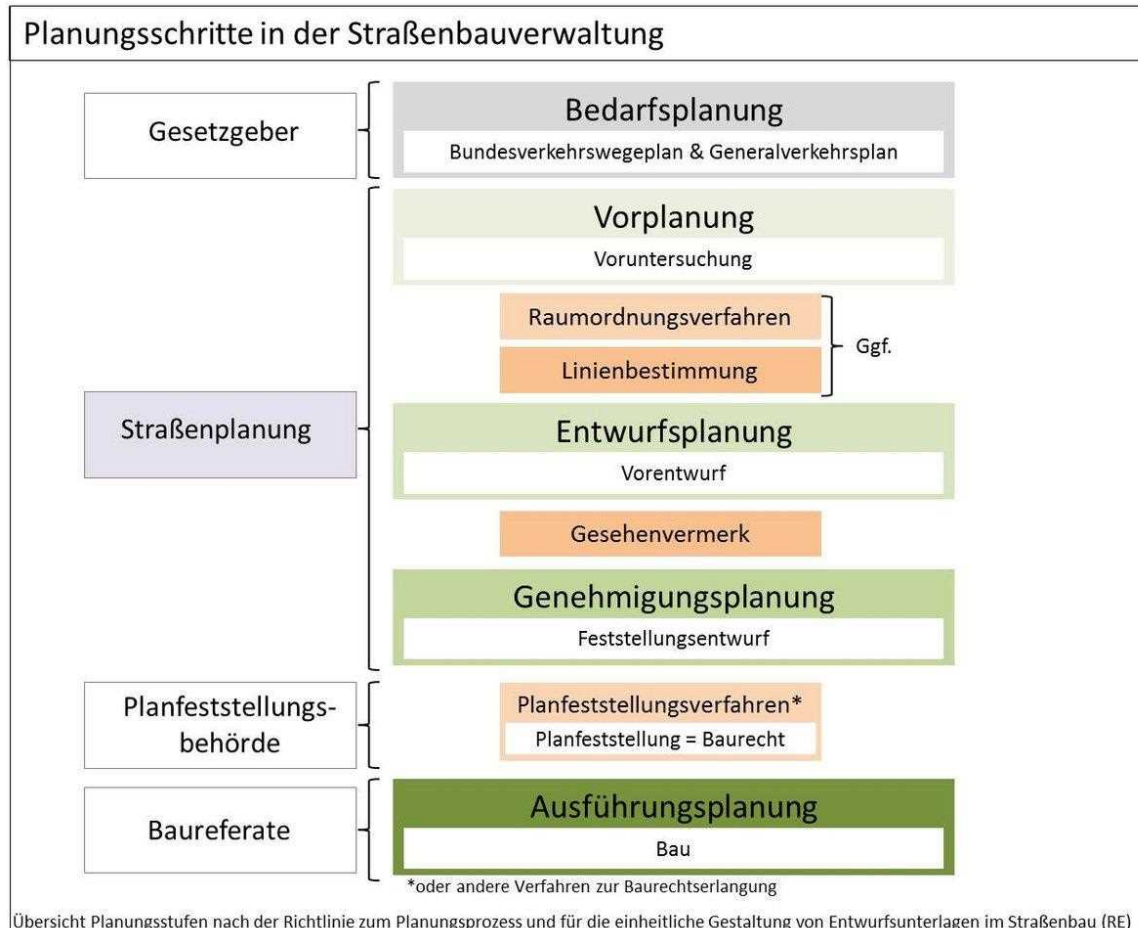
Runder Tisch Landwirtschaft:

Da besonders in der Variante Ost Flächen der Landwirtschaft in Anspruch genommen werden, wurde in November 2020 ein Runder Tisch mit der Landwirtschaft etabliert. Dieser setzt sich aus landwirtschaftlichen Vertretern, Vertretern des Landratsamtes, Verbänden, Bürgermeister von Tettnang und Meckenbeuren und Gemeinden sowie der Stiftung Liebenau zusammen. Zusätzlich können Fachbehörden und Gutachter bei Bedarf hinzugezogen werden.

Öffentlichkeit:

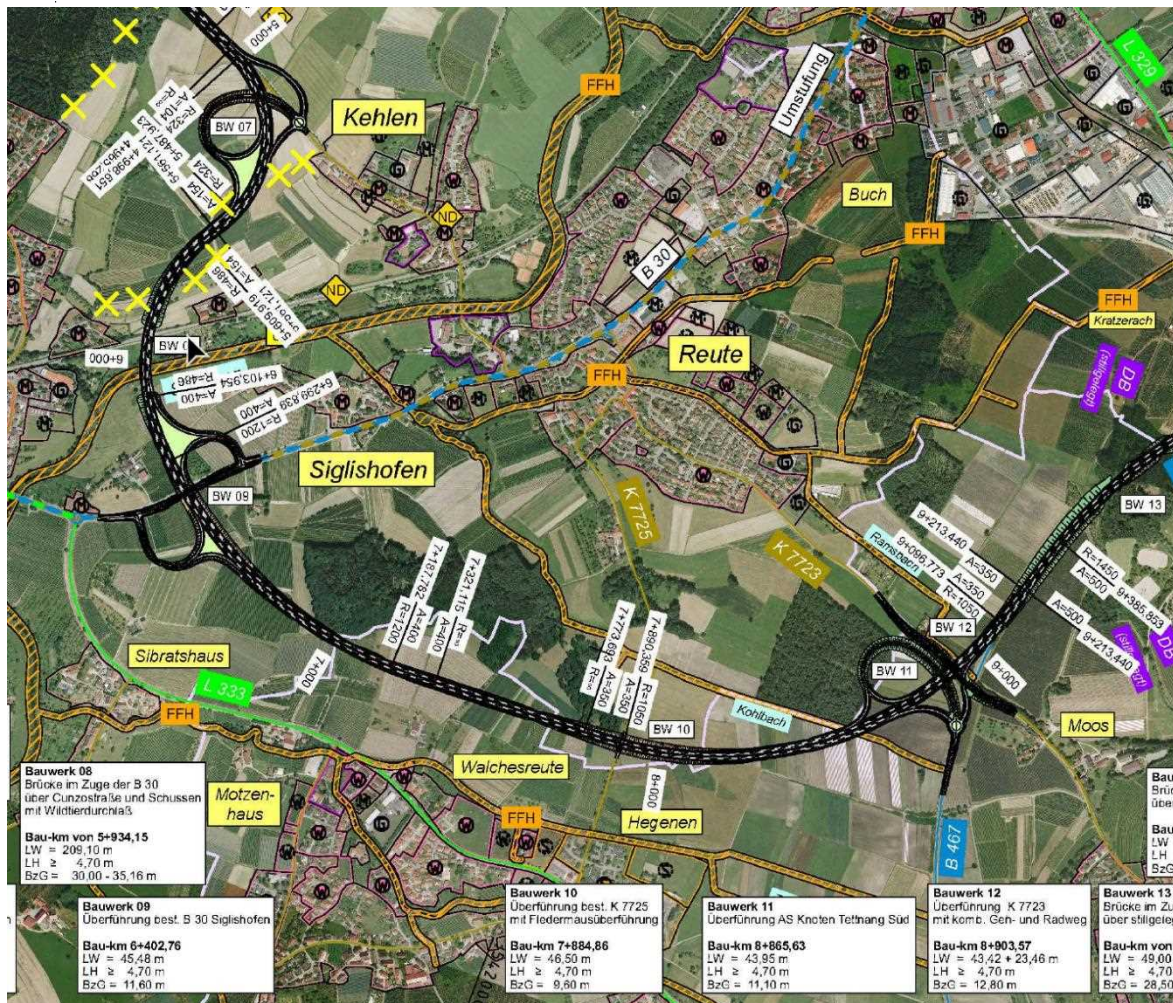
Die Öffentlichkeit wird kontinuierlich in den bisherigen und zukünftigen Beteiligungsprozess miteinbezogen, wie in Form von öffentlichen Informationsveranstaltungen oder Veranstaltungen für einzelne Interessensgruppen. Hierzu können Fragestellungen und Themen eingebracht werden.

Zurzeit findet der Beteiligungsprozess im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens statt. Die nächste formale Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger der öffentlichen Belange wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Dabei gliedert sich das grundsätzliche Planungsverfahren wie folgt:



Übersicht der Planungsstufen. Abbildung 2 Regierungspräsidium Tübingen, o. J.b.

#### 4. Auszüge aus dem Erläuterungsbericht vom 26.08.2025 des RP Tübingens



Ausschnitt Übersichtslageplan Ost. Abbildung 3: Informations Technik Zentrum Bund, o. J.a.

Im Folgenden werden Auszüge aus dem Erläuterungsbericht aufgeführt, welche als Diskussionsgrundlage dienen können.

#### Varianten im süd-westlichen Abschnitt des Korridors, S. 44-45

„Eine Verschiebung der B 30 neu im Bereich der sog „Querspange Tettang“ auf die nördliche Seite des hier liegenden Waldzuges; dieser Ansatz wurde aufgrund des Heranrückens an die südexponierten Ortsränder von Siglishofen und Reute sowie der zu erwartenden Beeinträchtigung des Kohlbaches (Bestandteil des FFH-Gebietes „Schussen und Schmalegger Tobel“) verworfen. Allerdings besteht zwischen der B 30 alt und der B467 durchaus auch die Möglichkeit, im Rahmen der weiteren Ausformung der Planung, die Trasse aus der jetzigen Bündelung mit der vorhandenen Hochspannungstrasse noch etwas stärker aus landwirtschaftlichen Flächen heraus in den Waldrandbereich „hineinzuschieben“.“

#### Entwässerung der B 30 neu, S. 49

„Die Entwässerung erfolgt teilweise über die Böschung und über 9 Regenklär-/Regenrückhaltebecken (RKB) in folgende Vorfluter: Rotach, Tegelbach, Schussen, Tobelbach, Ramsbach, Meckenbeurenbach, Krebsbach und Schwarzach.“

#### Betroffenheit agrarstruktureller Belange, S 54

„Variante Ost nimmt [auf der gesamten Fläche der aktuellen Planung der Vorzugsvariante] ca. 70 ha landwirtschaftliche Flächen ein (Vorrangflur II)3. (Betroffenheit von voraussichtlich 11 Betrieben mit > 10% Landnutzungsfläche gesamt und 16 Betrieben mit > 10% Sonderkulturfleichen / Acker / Grünland = Existenzgefährdung).“

#### Verkehrsauslastung Variante Ost, S. 58-59

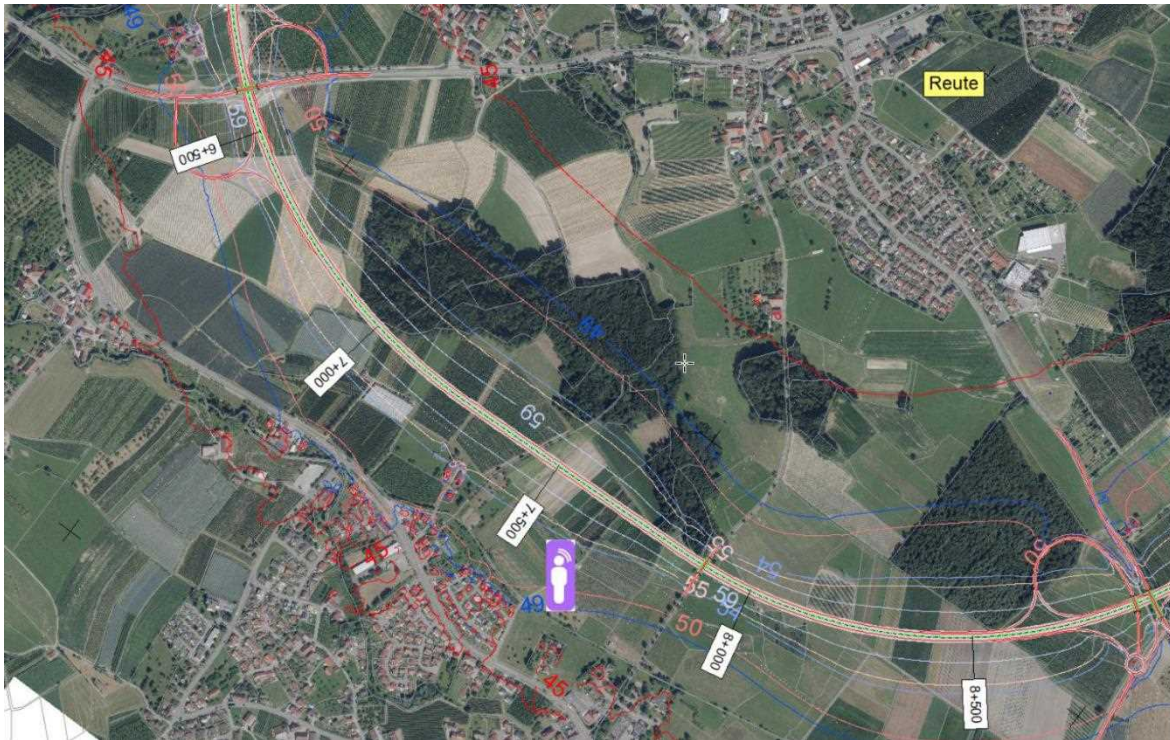
„Bei der Variante Ost (Überlagerung B 30 und B 467) ist prinzipiell ein Ausbau der bestehenden B 467 in Teilabschnitten (Nord, Mitte, Süd) möglich. In den Planfällen mit einem denkbaren Ausbau des Nord- und/oder Süd-Abschnittes (Ausbaquerschnitt jeweils 2+2) erfährt der im Bestand unterstellte Abschnitt „Mitte“ (B 467, Ausbaquerschnitt 1+1) eine Strecken- Leistungsfähigkeit der Qualitätsstufe „E“, wodurch mehr Verkehr im nachgeordneten Straßennetz verbleibt und keine Kapazitätsreserven für die Abwicklung von Verkehrsspitzen (z. B. Messe-, Flughafen-, Wochenend- oder Urlaubsverkehr) zur Verfügung stehen.“

[...]

„Variante Ost entlastet „systemimmanent“ die genannten Siedlungsbereiche durch Verlagerung der Verkehre aus dem Bestandsnetz auf den Neubaustrecken zug, ohne andere Siedlungsbereiche (mittelbare Wirkungen) stärker zu belasten. Variante Ost bedient und stärkt alle relevanten funktionalen Bezüge und reduziert die Belastungen für alle relevanten Siedlungsbereiche im Verdichtungsraum im Mittleren Schussental nachhaltig. Die Variante Ost stellt aus Sicht der Neuordnung des Verkehrsnetzes die Vorzugsvariante dar.“

#### Lärmbelastung S.77-79

„Bezüglich den Lärmemissionen wurden bereits erste Untersuchungen erstellt. Eine Neuberechnung erfolgt in der Planungsphase der Entwurfsplanung. Da nach dem jetzigen Stand der Planungen die Immissionsgrenzwerte zum Teil nicht eingehalten werden, werden bereits Maßnahmen zu den weiteren Prüfungen vorgeschlagen.“



Planausschnitt Unterlage 21.4, Plan Ostvariante bei Walchesreute, Bau-km 6+500-8+500 mit Isophonen.  
Abbildung 4 Informations Technik Zentrum Bund, o. J.a.

Diese gestalten sich, wie folgt aus:

- „In Frage kommt die Querschnittsreduzierung der B 30 neu von Friedrichshafen/Messe bis Tettwang und die Beibehaltung der B 30 alt von Friedrichshafen (B 31) bis Siglishofen. Durch die Querschnittsreduzierung und bei entsprechender Verkehrslenkung wird sich die Verkehrsmenge auf die B 30 neu und B 30 alt aufteilen. Dadurch verringert sich die Verkehrsmenge auf der B 30 neu und es reduziert sich auch der durch den Verkehr entstehende Lärm entlang der B 30 neu. Dies führt jedoch zu einer Mehrbelastung auf den Straßen, die den Verkehr dann aufnehmen. Dies muss bei der Abwägung berücksichtigt werden. Die Entscheidung erfolgt in der Entwurfsplanung. Von Tettwang bis Bauende kann der Querschnitt aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der B 30 neu nicht reduziert werden, da ansonsten die Straße nicht mehr leistungsfähig ist.“
- „Bisher liegt der Lärmberechnung ein Asphaltbeton als Deckbelag zu Grunde, der die Isophonenwerte um 2dB(A) reduziert. Um niedrigere Lärmwerte zu erhalten, könnte z.B. ein offenerporiger Asphalt eingesetzt werden.“
- „Wenn eine Lageänderung nicht in Frage kommt, wird geprüft werden, ob die Höhenlage geändert werden kann d.h. ob die Straße tiefer trassiert und dadurch Lärmschutz erreicht werden kann.“

## 5. Stellungnahmen der Stadt Tett nang

Diese Vorschläge der Stadtverwaltung Tett nang stellen eine erste Arbeitsfassung dar und werden in der nächsten öffentlichen Gemeinderatssitzung diskutiert und voraussichtlich zu einem Beschluss zusammengefasst und sind daher noch nicht als Verbindlich anzusehen. Die Vorschläge zur Stellungnahme stehen vorbehaltlich auch unter der Betrachtung, sofern sich für die Vorzugsvariante Ost im Anschluss an das Beteiligungsverfahren entschieden wird.

### Varianten im süd-westlichen Abschnitt des Korridors und Anpassung

- Auf der Höhe von Walchesreute und Kau soll die B 30 neu möglichst nah an das nördlich gelegene Waldstück verlegt werden. Hierdurch soll die Bevölkerung bereits hier planerisch bestmöglich vor Lärmbelastungen geschützt werden.

### Entwässerung:

- Planungen zur Entwässerung und Flächen für die (Stark-) Regenrückhaltung sollen bereits frühzeitig der Stadt Tett nang angezeigt werden und in Absprache erfolgen. Zudem muss nach Stand der Technik nachgewiesen werden, dass mit einer Entwässerung keine Belastung für die betroffenen Gewässer als Vorfluter einhergeht.

### Betroffenheit agrarstruktureller Belange:

- Es sollen frühzeitig Nachweise zur Vermeidung von eventuellen Existenzbedrohungen von landwirtschaftlichen Betrieben dargelegt werden.
- Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen soll auf ein Minimum reduziert werden.
- Die betroffenen Flurstücke sollen auch zukünftig sinnvoll landwirtschaftlich nutzbar sein. Gleichzeitig soll auch die Erreichbarkeit der Flurstücke durch die Trennwirkung der B30 neu gewährleistet sein. Hierbei muss das landwirtschaftliche Wegenetz eng mit den Betroffenen und der Stadt Tett nang abgestimmt werden.
- Für eine sinnvolle landwirtschaftliche Nutzung wird eine Flurbereinigung gefordert. Des Weiteren soll den betroffenen Landwirten eine außerübliche angemessene Entschädigung zufließen, die über den sonst bemessenen Entschädigungen liegt.

### Beteiligungsformate und Zeitplanung:

- Die Planungsstände sollen in regelmäßigen Abständen dem Technischen Ausschuss der Stadt Tett nang und in der Ortsverwaltung Kau präsentiert werden. Sofern nach dem Linienbestimmungsverfahren sich für die Vorzugsvariante Ost entschieden wird, wird im Anschluss eine öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung für Tett nang gefordert.
- Des Weiteren wird eine Zeitplanung gefordert, wann das Planfestellungsverfahren beginnt und wann mit der Baudurchführung zu rechnen ist.

## Verkehrsauslastung und Straßenentwicklung

Durch den Neubau der B 30 n und der bestehenden L333 darf es für Walchesreute und Kau zu keiner Doppelbelastung führen. Daher wird gefordert:

- Herabstufung der L333 zu einer Kreisstraße vom Kreisel in Richtung Friedrichshafen bis Drehkreuz Tettlinger Straße / Seestraße mit der B467.
- Die Auswirkungen auf Walchesreute und Kau sollen bereits frühzeitig simuliert werden im Rahmen einer Fachuntersuchung. Hierbei sollen besonders die Auswirkungen bei starkem Verkehr auf der B 30 neu untersucht werden, wie beispielsweise bei Urlaubszeiten oder Messeveranstaltungen.
- In einer Fachuntersuchung soll betrachtet werden, wie sich der Verkehr von Ravensburg in Richtung Wangen im Allgäu in Zukunft auf das Stadtgebiet von Tettling auswirkt.
- Die Straßenführung und Ausgestaltung der bisherigen L333 durch Walchesreute soll untersucht werden. Es sollen Vorschläge erarbeitet werden, wie durch geeignete Maßnahmen der Durchfahrtsverkehr stark reduziert werden kann. Dadurch soll u. a. vermieden werden das bei einer hohen Auslastung der Knoten BW 9 und 11 (siehe Abbildung 3) zur Umfahrung genutzt wird.

## Lärmschutzmaßnahmen

Für das Schutzgut Mensch sollen die Beeinträchtigungen durch Lärm und weiteren Immissionen während der Bauphase und dem Betrieb der B 30 neu auf ein Minimum reduziert werden. Laut dem Plan „B30FN-RV\_Unterlage 21.4\_DIN18005\_Plan 3\_Variante Ost“ mit Stand 06/2024 werden die Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV im nördlichen Teil von Walchesreute erreicht oder überschritten. Im weiteren Verfahren sollte dieser Bereich detaillierter untersucht und ggf. Maßnahmen zur Immissionsreduzierung getroffen werden. Die Maßnahmen sollten u. a. den folgenden entsprechen:

- Maßnahme der Geschwindigkeitsreduzierung der b30 n auf Höhe von Walchesreute/Kau.
- Bau von Lärmschutzwänden und weiteren baulichen Anlagen zur Lärmreduzierung.
- Verwendung von offenporigem Asphalt zur Lärmreduzierung auf Höhe von Walchesreute/Kau.
- Tieferlegung der Kraftfahrstraße, sofern die zuvor beschriebenen Maßnahmen nicht ausreichen.

## Städtebauliche Entwicklung Walchesreute / Kau:

- Da bei Walchesreute/Kau die Vorzugsvariante Ost Wohngebiete und ein Sondergebiet angrenzen und sind hiermit auch unmittelbar Städtebauliche Entwicklungsflächen betroffen. Besonders

Erweiterungen des Wohnungsbaus können in Zukunft durch den Bau der B 30 neu eingeschränkt werden. Daher sind Planungen der Krafftstraße auf die zukünftigen städtebaulichen Entwicklungen mit der Stadt Tettnang abzustimmen.

#### Literaturverzeichnis:

1. Regierungspräsidium Tübingen (Hrsg.): B 30 neu Friedrichshafen – Ravensburg, o. J.; <https://rpt.baden-wuerttemberg.de/abt4/b30/> (22.12.2025).
2. Informations Technik Zentrum Bund: 2025-08-26\_B30 FN-RV\_Unterlage 1\_Erläuterungsbericht, o. J.; <https://bscw.bund.de/pub/bscw.cgi/375008844> (22.12.2025).

#### Verzeichnis der Bildquellen:

- Abbildung 1 Regierungspräsidium Tübingen (Hrsg.): B 30 neu Friedrichshafen – Ravensburg, o. J.a; <https://rpt.baden-wuerttemberg.de/abt4/b30/> (22.12.2025).
- Abbildung 2 Regierungspräsidium Tübingen (Hrsg.): Planungen im Regierungsbezirk Tübingen, o. J.a; <https://rpt.baden-wuerttemberg.de/abt4/b30/> (22.12.2025).
- Abbildung 3 Informations Technik Zentrum Bund: 2022-07-07\_3.3\_UL\_Variante\_Ost.pdf, o. J.a; <https://bscw.bund.de/pub/bscw.cgi/375009388> (22.12.2025).
- Abbildung 4 Informations Technik Zentrum Bund: 2025-08-26\_B30 FN-RV\_Unterlage 1\_Erläuterungsbericht, o. J.b; <https://bscw.bund.de/pub/bscw.cgi/375008844> (22.12.2025).

