

Öffentlicher Brief an
die Mitglieder des B 31-Facharbeitskreises Verkehr und
politische Entscheidungsträger in der Region
(Verteilerliste siehe Anhang)

VCD-Stellungnahme zur B 31 neu

Aktuelle Verkehrsuntersuchung zeigt: Dreistreifige B 31 neu reicht aus Geringere Breite spart Kosten und ermöglicht zusätzliche Tunnel

Sehr geehrte Damen und Herren,

zurzeit laufen im Bodenseekreis Planungen für zwei große Verkehrsinfrastrukturprojekte:
Die B 31 neu und die Bodenseegürtelbahn.

Bei der B 31 neu soll ein vierstreifiger Neubau zusätzlich zu den bereits vorhandenen Straßen die Lösung sein, zwischen Meersburg und Immenstaad soll die gesamte Länge von 11,6 km vierstreifig werden, später auch die Strecke von Überlingen bis Meersburg.

Der Bodenseegürtelbahn will man nur auf kleinen Abschnitten der insgesamt 58 km von Radolfzell bis Friedrichshafen ein zweites Gleis zugestehen. Wohl gemerkt, die Bahn hat bisher nur ein einziges Gleis. Ein durchgehend zweites Gleis würde die Bahnkapazität nicht verdoppeln, sondern etwa verzehnfachen.

Die Kosten für den Bau des kurzen B 31 neu-Abschnitts Meersburg–Immenstaad, also der 11,6 km langen Straße, werden auf 279 Mio. € geschätzt, die Kosten für die Elektrifizierung bzw. den Ausbau der Gürtelbahn auf der insgesamt 58 km langen Bahnstrecke auf den annähernd gleichen Betrag. Diese ungleiche Verteilung von Investitionen ist zu hinterfragen.

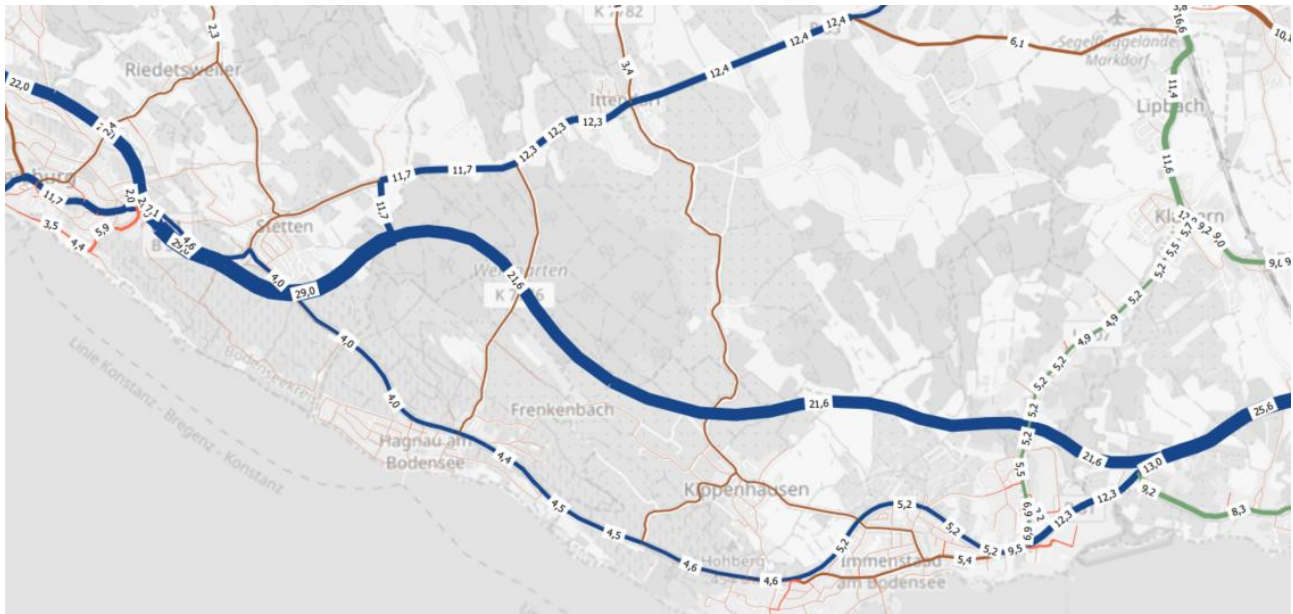
Wir bitten Sie, dies vor dem Hintergrund der Klimakrise und der notwendigen Verkehrswende im Blick zu behalten, ehe Sie Ihre Positionen festlegen und weitreichende Entscheidungen treffen.

In diesem Schreiben wenden wir uns an Sie, um auf die kürzlich vom Regierungspräsidium veröffentlichte Verkehrsuntersuchung¹ einzugehen und Ihnen die Argumente des VCD, der im B 31-Facharbeitskreis Verkehr mitarbeitet, zu erläutern.

¹ „Verkehrsuntersuchung B 31 Meersburg/W–Immenstaad, Querschnittsdiskussion“ vom 11.3.2020, download unter <https://b31.verkehr-bodenseeraum.de/dokumente>

Aus der Verkehrsuntersuchung geht hervor, dass auch mit einem weitgehend dreistreifigen Querschnitt² zwischen Uhdingen und Immenstaad eine ausreichende Verkehrsqualität (Note D) auf der B 31 neu erwartet wird. Für die wechselseitig vorhandenen Abschnitte mit Überholspur wurde eine gute Verkehrsqualität (Note B) ermittelt³.

Die B 31 alt in Hagnau wird in diesem weitgehend dreistreifigen Szenario sehr gut entlastet. Die prognostizierte Belastung vermindert sich um 80 % von 22.300 auf 4.400 Kfz/24 h und damit auf einen für die Anwohner erheblich verbesserten Zustand⁴:



Verkehrsprognose für das Jahr 2035 beim Bau einer (weitgehend) dreistreifigen B 31 neu zwischen FN und Überlingen (Variante B1-V9a). Verkehrszahlen angegeben in 1.000 Kfz/24 h⁵

Von einer so hohen Entlastungswirkung sind andere Ortsumfahrungen im Bodenseekreis weit entfernt: So wurde für die Ortsumfahrung Markdorf zuletzt eine Entlastung von nur 23 % prognostiziert, bei einer Restbelastung in der Ortsdurchfahrt von 14.400 Kfz/24 h⁶. Trotz dieser geringen verkehrlichen Wirksamkeit wird diese Ortsumfahrung vom Kreis als Baulastträger weiter verfolgt.

Es überrascht daher, dass Landrat Wölfle die sehr viel bessere Entlastung in Hagnau um 80 % noch immer nicht für ausreichend erachtet. Er bemängelt, dass bei einer dreistreifigen B 31 neu deutlich mehr Verkehr auf der alten B 31 verbleibe⁷.

² Variante B1-V9a (Diese hat lediglich auf dem kurzen Teilstück bei Stetten 4 Fahrstreifen, wo die Verkehrsströme von B 33 und B 31 gemeinsam verlaufen). Eine kartografische Darstellung der prognostizierten Verkehrsqualität folgt unten.

³ Siehe Plandarstellung nächste Seite (von pdf-Seite 70 in der Verkehrsuntersuchung aus Fußnote 1)

⁴ Der Schwerverkehr durch Hagnau vermindert sich laut Prognosen sogar um 95 % von 4.000 auf 200 LKW/24 h

⁵ Planausschnitt von pdf-S. 52 aus der Verkehrsuntersuchung siehe Fußnote 1)

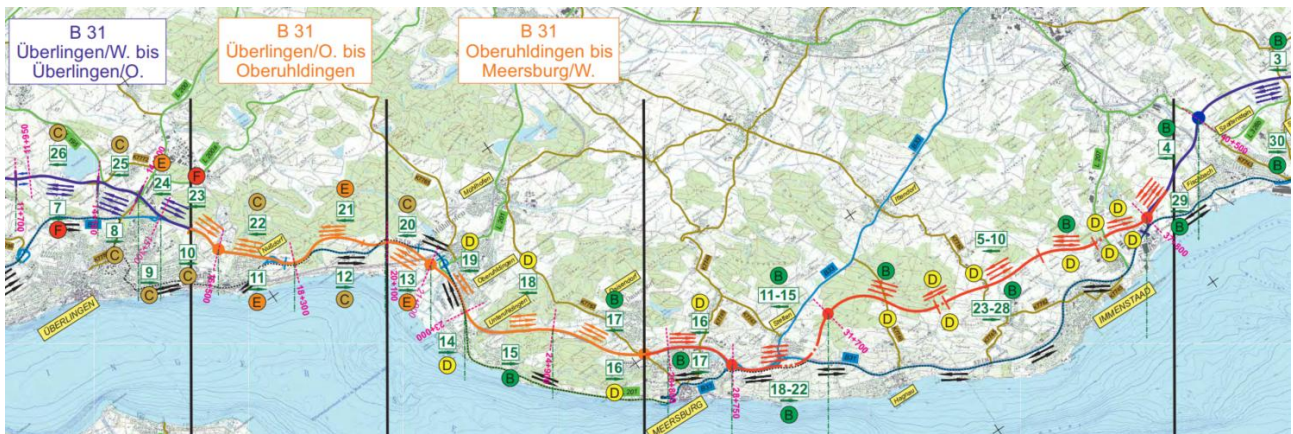
⁶ Siehe Präsentation „Prognose-Planfälle 2035“ vom 3.4.2019, Folie 38 (Entlastung -4.200) u. Folie 48 (ohne OU 18.600) download unter: <https://b31.verkehr-bodenseeraum.de/dokumente/gremium/facharbeitskreis-verkehr>. Darin wurde von einer autobahnähnlichen C1-Variante ausgegangen. Bei der oben grafisch dargestellten dreistreifigen B1-V9a-Variante ergibt sich in Markdorf die nahezu gleiche Restbelastung von 14.300 Kfz/24 h. Für den Schwerverkehr wird eine Entlastung um 54 % prognostiziert (laut Sitzungsvorlage AUT 24.9.2019).

⁷ Schwäbische Zeitung, 28.4.2020, „Dreispurig oder vierspurig: Landrat wirft Verkehrsminister Winfried Hermann Augenwischerei vor“

Mit einer vierstreifigen autobahnähnlichen B 31 neu wird für Hagnau eine Entlastung von 87 %⁸ prognostiziert. **Diese geringfügig höhere Entlastung steht nach unserer Einschätzung in keinem Verhältnis zu den hohen finanziellen und ökologischen Mehrkosten einer autobahnähnlichen Trasse.**

Landrat Wölfle wies auch darauf hin, dass bei einer dreistreifigen B 31 neu die alte B 31 als Ausweichstrecke erhalten bleiben müsse. Doch auch im Falle der vierstreifigen B1-Planung muss die B 31 alt erhalten werden. Um weiterhin die Begegnung von Linienbussen zu ermöglichen, kann die B 31 alt bestenfalls in sehr geringem Maße verschmälert werden.⁹

Ein anderes, bemerkenswertes Ergebnis der Verkehrsuntersuchung zur Querschnittsfrage ist auf folgender Abbildung zu erkennen:



Selbst bei einem weitgehend dreistreifigen Bau der B 31 neu zwischen Überlingen und Friedrichshafen wird im Bereich Meersburg–Immenstaad eine zumindest ausreichende Verkehrsqualität erwartet (Noten D bzw. B). Engpässe mit ungenügender Verkehrsqualität (Note F) entstehen jedoch im gerade fertiggestellten Abschnitt bei Überlingen.¹⁰

Hier zeigt sich einmal mehr, dass durch den Bau neuer Straßen die Staus meist nicht beseitigt, sondern nur an andere Stellen verschoben werden. Dieser Effekt würde noch deutlich stärker sichtbar, wenn man bei den Prognosen die **verkehrserzeugende Wirkung neuer Straßen** realistisch betrachten würde.¹¹

Die Trassenbreite der dreistreifigen Lösung beträgt 15,5 m. Gegenüber der vom Bund und Regierungspräsidium favorisierten Planung mit vier Fahrstreifen und zwei Standstreifen auf 28 m Breite könnte also sehr viel Fläche eingespart und die Trasse – dank engerer Kurvenradien – besser in die Landschaft integriert werden. Der VCD schlägt außerdem vor, die Höchstgeschwindigkeit auf der B 31 neu auf maximal 100 km/h festzulegen, wodurch die

⁸ Wert wurde aus Darstellungen von zwei etwas älteren Präsentationen errechnet. Evtl. haben sich durch noch unveröffentlichte Aktualisierungen inzwischen geringfügige Abweichungen ergeben.

⁹ Obwohl der Rückbau der B 31 alt immer wieder in den Planungen erwähnt wird, wurde er bislang nicht näher dargestellt. Nach unserer Einschätzung kommt nur eine geringe Verschmälerung von ca. 8 m auf ca. 6,5 m Breite in Betracht.

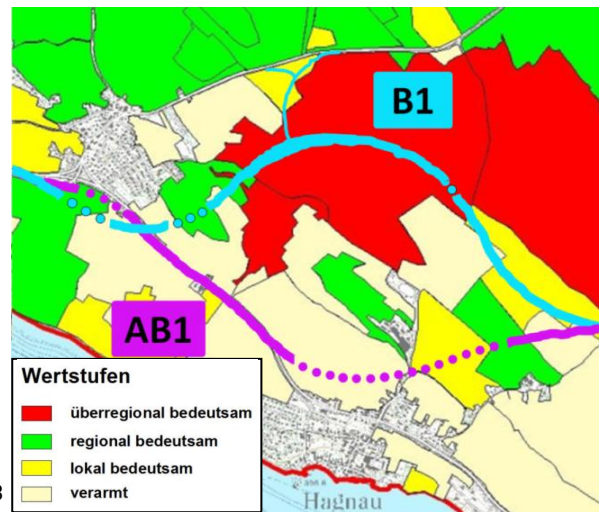
¹⁰ Ausschnitt aus Übersichtslegeplan (pdf-S. 70) zur weitgehend dreistreifigen B 31 neu-Variante B1-V9a, „Verkehrsuntersuchung B 31 Meersburg/W–Immenstaad, Querschnittsdiskussion“ vom 11.3.2020, download unter <https://b31.verkehr-bodenseeraum.de/dokumente>

¹¹ In der Bundesverkehrswegeplanung und der hier vorliegenden Verkehrsuntersuchung wird die verkehrserzeugende Wirkung neuer Straßen etwa um den Faktor 10 zu niedrig angesetzt. Siehe hierzu: *Pfleiderer, R. und Staerke, F. (2017b): Bundesverkehrswegeplan 2030 Teil Straße – Die BVWP-Methodik bleibt Mumpitz. mobilogisch! 2/2017, S. 50-52.*

Leistungsfähigkeit der Straße erhöht und gleichzeitig die Verlärmung von Siedlungen und Landschaft vermindert würde.

Der untersuchte schmalere vierstreifige Querschnitt ohne Standstreifen mit 21 m Breite vermindert zwar den Landschaftsverbrauch etwas, aber die Verkehrskapazität wäre im „Normalbetrieb“ ähnlich hoch wie bei einer Autobahn und würde nach Einschätzung des VCD mehr neuen Transitverkehr in die Bodenseeregion lenken.¹²

Die Seegemeinden müssen sich die Frage stellen, ob sie wegen wenigen Prozent mehr prognostizierter Entlastung eine **Autobahn** in der **wertvollen Bodenseelandschaft** haben wollen. Die Bodenseelandschaft stellt die existenzielle Grundlage für Tourismus und Landwirtschaft dar und weist hochwertige Waldbiotope mit überregionaler Bedeutung für den Naturschutz auf, die von der favorisierten B1-Trasse durchschnitten würden.



Die vom Bund und RP favorisierte B1-Trasse zerschneidet den Weingartner Wald östlich von Stetten, wo mehrere streng FFH-geschützte Tierarten vorkommen (Grauspecht, Gelbbauchunke, div. Fledermausarten). Der Wald wurde in der naturschutzfachlichen Bewertung deshalb als „überregional bedeutsam“ eingestuft (rote Flächen im rechten Planausschnitt). Mit der AB1-Trasse, die im Wesentlichen auf als „verarmt“ eingestuften Flächen verläuft, könnte die Zerschneidung dieses Waldbiotops fast vollständig vermieden werden.¹⁵

Die dreistreifige Lösung würde nicht nur wertvolle Flächen sparen, sondern auch viel Geld. Dadurch könnten längere Tunnelstrecken zur weiteren Verbesserung der Verträglichkeit mit Siedlungen und Umweltbelangen finanziert werden, zumal nur eine zweistreifige Tunnelröhre erforderlich wäre, bei entsprechend geringeren Kosten. Die naturschutzfachlich im Gutachten eindeutig besser bewerteten A- bzw. AB-Varianten¹⁶ können dadurch auch wirtschaftlich besser bewertet werden.

¹² Der Verkehrsplaner nimmt an, dass durch den Bau einer autobahnähnlichen B 31 neu ca. 3.000 Kfz/24 h großräumiger Transitverkehr zusätzlich in den Bodenseekreis verlagert werden. Diese Annahme wurde nicht näher dokumentiert.

¹³ Planausschnitt (S. 40) aus dem Dokument „Synopsis zur Variantenauswahl“, Veröffentlichungsdatum 24.4.2020, download unter: <https://b31.verkehr-bodenseeraum.de/dokumente>

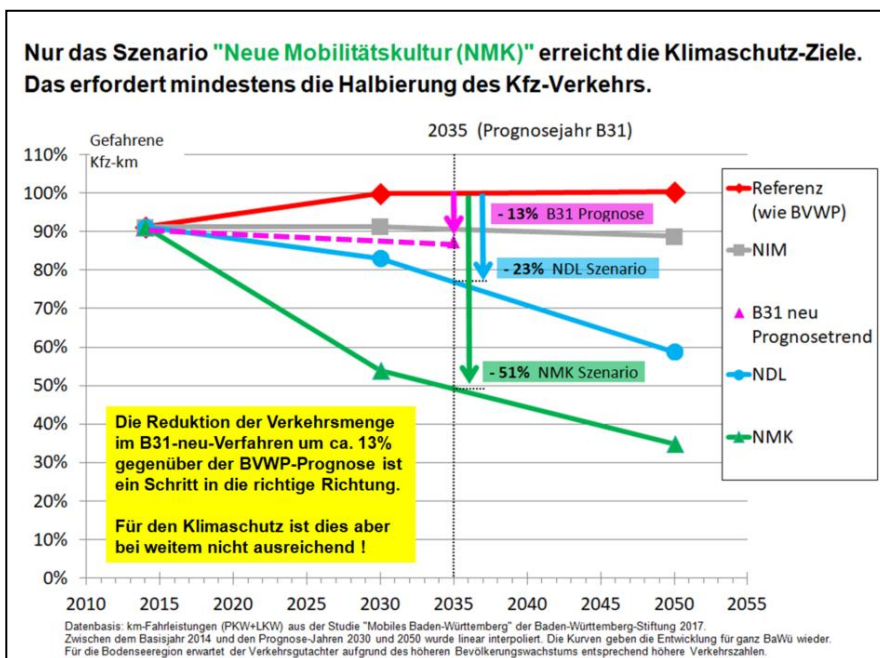
¹⁴ Trassenverläufe übertragen in Ausschnitt aus „Poster Gesamtbewertung Fauna“ vom 12.2.2019, download unter <https://b31.verkehr-bodenseeraum.de/veranstaltung/infoveranstaltung-am-12-februar-2019-markdorf>

¹⁵ Die Varianten AB2 und A würden zudem eine Zerschneidung der überregional bedeutsamen Lipbachsenke vermeiden.

¹⁶ „Synopsis zur Variantenauswahl“, (S. 43), Veröffentlichungsdatum 24.4.2020, download unter: <https://b31.verkehr-bodenseeraum.de/dokumente>

Für die B1-Trasse wird das Argument genannt, dass die **B 33 in Stetten** damit erheblich besser entlastet wird. Dies bedarf einer näheren Betrachtung: Zum einen könnte auch bei einer A- oder AB-Variante eine zusätzliche B 33-Umfahrung von Stetten gebaut werden, die sehr viel weniger in den schutzwürdigen Weingarten-Wald eingreifen würde als die B1-Trasse. Diese Option wurde bislang noch gar nicht untersucht. Andererseits hat eine B 33-Ost-Umfahrung auch Nachteile für Stetten, weil der Ort damit deutlich stärker „eingekesselt“ und von seinen Naherholungsgebieten abgeschnitten wird. Außerdem ist zweifelhaft, ob die Entlastung einer einzelnen B 33-Ortsdurchfahrt als ein ausschlaggebendes Argument für eine B 31 neu-Planung gelten kann. **Viele weitere B 33-Ortsdurchfahrten Richtung Ravensburg blieben auch im Falle der B1-Trasse weiterhin hoch belastet.**¹⁷

Wenn man die **Klimaschutz-Ziele von Paris** ernst nimmt, ist eine dreistreifige B 31 neu mehr als „ausreichend“. Denn der klimaschädliche Kfz-Verkehr muss künftig deutlich abnehmen, wie z.B. in der Studie „Mobiles Baden-Württemberg“¹⁸ überzeugend dargelegt wurde: **Nur mit einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs um über 50 % bis 2050 konnten im Szenario „Neue Mobilitätskultur“ (NMK) die Pariser Klimaziele erreicht werden.**



19

Die B 31-Planer haben die starke Kfz-Verkehrszunahme der BVWP-Prognose zwar leicht nach unten korrigiert (siehe rosa Pfeil in obiger Abb.)²⁰. Dennoch wird die angenommene Verkehrsentwicklung den Klima-Zielen bei weitem nicht gerecht.²¹

¹⁷ Es sollte geprüft werden, wie die Bündelung des B 33-Verkehrs zwischen Meersburg und Ravensburg auf die B 30 und B 31 neu verbessert werden kann. Folgende Maßnahmen kommen hierfür in Betracht: Bremsinseln an den Ortseinfahrten, Mittelinseln und Tempolimits an wichtigen Querungsstellen des Fuß- und Radverkehrs (z. B. Wirrenseggel), Tempo 70 bei Stadel sowie Tempo 30 zum Lärmschutz auch tagsüber in Neuhaus, Hefigkofen, Dürnast und Bavendorf. Zusätzlich sollte der Bund die Lärmbelastung durch lärmoptimiertem Asphalt in allen B 33-Ortsdurchfahrten vermindern. Ein weiterer Baustein sind bessere Busverbindungen im Zuge der B 33, wie sie mit der neuen Regiobus-Linie (KN-RV) vorgesehen sind.

¹⁸ Studie „Mobiles Baden-Württemberg“, Baden-Württemberg-Stiftung, 2017, download unter <https://www.bwstiftung.de/mobiles-bw/#c24297>

¹⁹ Grafik erstellt vom VCD Bodenseekreis. Die Basisdaten wurden dafür von den Autoren der Studie „Mobiles Baden-Württemberg“ zur Verfügung gestellt. Siehe auch vorherige Fußnote

²⁰ Verminderung um 13,6 %, nicht jedoch für den Schwerverkehr.

²¹ VCD-Pressemitteilung vom 19.02.2019, siehe <https://bw.vcd.org/der-vcd-in-bw/bodensee/news/b31-planung-wird-klimaschutz-nicht-gerecht/>

Ein Verkehrsprojekt, das dem Klimaschutz widerspricht, wurde kürzlich bei der geplanten Erweiterung eines Londoner Flughafens gerichtlich gestoppt²². Eine zukunftsfähige Verkehrsplanung sollte sich daher nicht nur aus wissenschaftlichen, sondern auch aus juristischen Gründen an den vertraglich vereinbarten Klimaschutzzielen orientieren.

Verkehrsplaner und Lokalpolitiker beziehen sich oft auf die Bundesverkehrswegeplanung, obwohl diese dem drängenden globalen Klimaproblem keineswegs gerecht wird. Verantwortliche Kommunalpolitik sollte nach Einschätzung des VCD gegenüber dem Bund eine zukunftsfähige und klimagerechte Verkehrsplanung für den Bodenseeraum einfordern.

Fazit:

Eine weitgehend dreistreifige B 31 neu reicht aus, um Hagnau und Immenstaad wirksam zu entlasten. Mit Blick auf den Klimaschutz sollten keine vier neuen Fahrstreifen für den klimaschädlichen Kfz-Verkehr gebaut werden, sondern vorrangig eine zweite Fahrspur für den klimaschonenden Bahnverkehr sowie ein konsequenter Ausbau des Radverkehrsnetzes realisiert werden.



Der enorme Flächenverbrauch für eine autobahnähnliche B 31 neu wird derzeit beim Bau der 24 m breiten B 31-Umfahrung Friedrichshafen-West sichtbar. Mit dem Bau eines zweiten Gleises für die Bodensee-Gürtelbahn mit 5 m Breite könnte so viel neue Verkehrskapazität geschaffen werden wie mit einer Autobahn.

Wir hoffen, dass Sie unsere Argumente und Vorschläge bei Ihrer weiteren planerischen bzw. politischen Arbeit berücksichtigen. Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Frieder Staerke,
Sprecher VCD-Kreisgruppe Bodensee

Bernhard Glatthaar,
VCD-Vertreter im Facharbeitskreis Verkehr

²² Siehe: <https://www.infosperber.ch/Artikel/Umwelt/Gericht-Zum-ersten-Mal-gewinnt-das-Klima-gegen-die-Wirtschaft>