

Planer haben an allen Varianten für die B 31-neu gearbeitet – Hier finden Sie einige der wichtigsten Änderungen

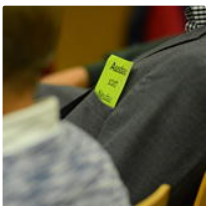
Informationsveranstaltungen zu B-31-neu-Planung
Planer passen Trassen an neue Erkenntnisse an
Prüfung der Dreispurigkeit ist große Unbekannte



Volles Haus bei der ersten Informationsveranstaltung des Regierungspräsidiums in Immenstaad. | Bild: Lena Reiner

VON JENNA SANTINI

Viele Besucher der ersten Informationsveranstaltung des Regierungspräsidiums in Immenstaad zur B-31-neu-Planung zwischen Immenstaad und Meersburg trugen ihre Einstellung auf der Brust: Pro C 1.1 war auf Ansteckern zu lesen, Ausbau statt Neubau auf Aufklebern. Unter dem Motto „Blick in die Werkstatt“ konnten sie den Planern über die Schulter schauen, mit ihnen an den Stellwänden diskutieren. Zentral war der Vortrag von Umweltgutachter Burchard Stocks, der in Vertretung aller Fachgutachter über den derzeitigen Stand informierte.



Ende des Jahres soll die Vorzugsvariante stehen. Korridor A (Ausbau), B (Mitte) oder C (Hinterland)? Diese Frage ist noch nicht geklärt. | Bild: Lena Reiner

Projektleiter: Noch keine Variante ausgeschieden

Wer hoffte, herauszuhören, ob bereits eine der zwölf Varianten bevorzugt wird, wurde enttäuscht. Projektleiter Matthias Kühnel sagte: „Wir werden keine Reihenfolge beziehungsweise Abstufung der Varianten vorstellen.“ Auch sei noch keine Variante ausgeschieden. Sieben externe Fachbüros und viele Mitarbeiter des Regierungspräsidiums arbeiten nach Angaben Kühnells mit Hochdruck daran, dem Baulastträger, also dem Bund, Ende des Jahres eine Vorzugstrasse beziehungsweise konfliktarme Variante präsentieren zu können.

Das könnte Sie auch interessieren



BODENSEEKREIS

B-31-Informationsabend: Das sagen die Besucher über die Veranstaltung des Regierungspräsidiums in Immenstaad

Dennoch gab es viele Neuigkeiten: Seit den öffentlichen Informationsveranstaltungen im Februar haben die Planer intensiv an den Trassen gearbeitet, sie verfeinert und optimiert. Grundlage sind die Gutachten, die nach und nach vervollständigt werden, sowie Anregungen aus dem Dialogprozess. Laut Projektleiter Kühnel sind 70 Prozent der Gutachten geschafft, bis Ende des Jahres sollen sie beinahe vollständig sein.

Konkrete Veränderungen an Trassen für B 31-neu

Für die Gemeinden Stetten, Hagnau und Immenstaad stellte Burchard Stocks konkrete Veränderungen vor. Einige Beispiele: Die B 31-alt muss für den langsam fahrenden Verkehr im Straßennetz erhalten bleiben. Bei Stetten führt sie dicht am Ort vorbei – so wie auch die B 31-neu im Falle eines Ausbaus oder der B-Varianten, die im Weiteren hoch Richtung Weingartenwald verlaufen. Alte und neue Straße sollen miteinander kombiniert werden. Bislang war nur daran gedacht, sie zu kreuzen. Die B 31-alt beispielsweise darüber zu führen und dann abzusenken, wie Stocks erläuterte.

Das könnte Sie auch interessieren



BODENSEEKREIS/IMMENSTAAD

B-31-Veranstaltung in Immenstaad: Der Abend in Bildern

Die Optimierung sieht nun aber unter anderem vor, die B 31-alt auf die Südseite der B 31-neu zu verlegen und in Troglage unter einem Deckel zu führen und erst beim Saba-Knoten mit dem übrigen Verkehr zu verbinden. Vorteil wäre etwa, „eine Durchgängigkeit (zum Bodensee) über den Deckel hinweg herzustellen“. Im Zuge eines Ausbaus der Bundesstraße sind Tunnelbauten bei Hagnau geplant. Bislang waren am West- und Ostportal Verknüpfungen zwischen der B 31-alt und -neu vorgesehen. Diese fallen weg, um „erhebliche Eingriffe in die Weinbaulagen zu vermeiden“. Komplet neu ist die Idee, bei den Varianten A und B bei Hagnau einen „Sprung ins Hinterland“ zu machen, um das Biotop Michelried nicht zu queren.



In Sachen B 31 ist man als Leser des SÜDKURIER auf dem Laufenden. Darüber informieren Maria Osswald, Isabel Krüger und Erik Kehr (von links) die Besucher. | Bild: Gisela Keller

Wegen Deponie-Sanierung näher an Immenstaad

Raunen im Publikum lösten Ausführungen zu Immenstaad aus. Die dort von vielen bevorzugte C-Variante ist näher an den Siedlungs- und Gewerbebereich gerückt. Das hängt mit der ehemaligen Deponie in der Lipbachsenke östlich der L207 zusammen. Altlasten würden dort sukzessive saniert, alles bis zu 16 Meter aufgefüllt, sagte Stocks. Erst im Frühjahr dieses Jahres hätten die Planer davon erfahren. Die Trasse wurde daraufhin verschoben. Der Umweltgutachter machte aber klar, dass das wegen der Lärmbelastung nur in Tieflage gehe: „Es muss ein Deckel drauf, für alle Beteiligten.“ Mit der Gemeinde und einem Grundstücksbesitzer sei man in konstruktiven Gesprächen. Vorteil ist die größere Entfernung zum Schutzgebiet Lipbachsenke und zum Waldgebiet Speckholz.



Es gibt zahlreiche Fragen – und auch Appelle – aus dem Publikum. | Bild: Lena Reiner

Weggefallen ist die Verknüpfung von B 31 und L 207. Man habe festgestellt, dass es verkehrlich keinen großen Einfluss auf die B 31 habe, „wenn wir diesen Knoten fallen lassen“, führte Stocks aus. Generell wurde an allen Varianten in den drei Planungskorridoren A (Ausbau), B (Mitte) und C (Hinterland) etwas verändert. „Wir haben an allen in der Diskussion befindlichen Varianten gearbeitet“, sagte Stocks. Gezeigt habe er Ausschnitte. Gerade im Hinterland gibt es seinen Angaben nach viele Fixpunkte. Daher hätten sich keine großen neuen Optimierungspotenziale ergeben, so der Umweltgutachter.

Abwägungsprozess zur Findung der Vorzugstrasse

Erwähnung fand jedoch dies: Bei den C-Varianten beziehungsweise bei einem Neubau laufen die B 31-neu und B 33 im Bereich Weingartenwald teils parallel nebeneinanderher. Laut Stocks ist bei einer zweibahnigen beziehungsweise vierspurigen Trasse in Kombination mit der B 33 mit einer Querschnittsbreite von etwa 60 Metern zu rechnen. Vielen im voll besetzten Saal war das zu viel. An der Breite an sich lässt sich nichts ändern, aber beim Straßenanschluss reagierten die Planer: Zwei Teilanschlüsse, „um einen großen zu vermeiden“, sagte Stocks, der noch einen Überblick über die Geologische Erkundung, Verkehrsuntersuchung, Lärmuntersuchung, Luftschadstoffuntersuchung und zum speziellen Artenschutz gab.

▸ Die große Unbekannte Dreispurigkeit

Im Bundesverkehrswegeplan ist eine vierspurige Straße vorgesehen. Daran hält sich das Regierungspräsidium. Zusätzlich hat es aber vom Verkehrsministerium den Auftrag erhalten, die Dreispurigkeit zu untersuchen. Das bedeutet, dass – parallel zu den geschilderten Untersuchungen zum vierspurigen Ausbau beziehungsweise Neubau der B 31 – geprüft wird, wie sich der Verkehr auf drei Spuren entwickeln würde und ob die fachlichen Ziele erreicht werden könnten. Damit ist eine Verbesserung der Verkehrssituation im nördlichen Bodenseeraum gemeint. Die bisherigen Ergebnisse sind nach Angaben von Projektleiter Matthias Kühnel so „unter einen gewissen Vorbehalt“ zu stellen. Der Bund entscheidet nach Abschluss der zusätzlichen Prüfung, ob die Dreispurigkeit weiterzuverfolgen sei, so Kühnel. Vier- und Dreispurigkeit lassen sich nicht einfach übereinanderlegen. Alle Gutachten, die bereits erstellt wurden oder noch werden, liegt die Vierspurigkeit zugrunde, wie Kühnel auf Nachfrage erklärte.

Insbesondere an neuen Bauten wie Tunneln und Verkehrsanschlüssen entstehen zum Beispiel neue Lärm- und Schadstoffquellen, während die Belastung an anderer Stelle abnimmt. Die Vorzugsvariante soll am Ende rechtssicher sein. Um dorthin zu kommen, werden die quantitativen Daten und qualitativen Einschätzungen abgewogen. Die maßgeblichen Kriterien werden mit allen Gutachtern festgelegt.