

# Kann sich der Bund die neue B 31 überhaupt leisten? Das sagen die Experten zu den Publikumsfragen aus der Informationsveranstaltung

Ist dem Bund der Ausbau oder Neubau der Bundesstraße nicht zu teuer? Tut es den Planern nicht Leid, so viel Land für eine Straße zu opfern? Wann könnte Baustart sein? Diese und andere Fragen wurden bei den Informationsveranstaltungen des Regierungspräsidiums gestellt. Der SÜDKURIER hat die Antworten der Experten.



Das Interesse an der ersten Informationsveranstaltung des Regierungspräsidiums in Immenstaad ist groß. | Bild: Lena Reiner

VON [JENNA SANTINI](#)

**Die zwölf Trassen, die noch zur Diskussion stehen, wurden teils auffällig verändert – zum Beispiel die C 1.1. Darf sie trotzdem noch so heißen?**

Ja, das darf sie. Denn die Experten planen in den Korridoren A (Ausbau), B (Mitte) und C (Hinterland). Umweltgutachter Burchard Stocks, in einem Büro für Umweltsicherungs- und Infrastrukturplanung tätig, sagte, auch wenn eine Trasse um 100 oder 200 Meter verschoben werde, trage sie immer noch denselben Namen. Die Varianten seien lediglich konkretisiert worden, sagte Stocks.

Das könnte Sie auch interessieren

---

**BODENSEEKREIS**

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



## **Wäre eine Dreispurigkeit hinsichtlich des Flächenverbrauchs und weiterer Belastungen nicht besser?**

Claus Kiehner von der Modus Consult GmbH erklärte: Den Prüfungsauftrag vom Verkehrsministerium nehme man sehr ernst. Aber: Mit der neuen Straße sollen unter anderem Kapazitätsengpässe gelöst und die Ortsdurchfahrten entlastet werden. „Was bedeutet es für diese Raumschaft, wenn wir weniger Querschnitt anbieten“, so Kiehner. Er ist überzeugt davon, dass sich die Dreispurigkeit nur umsetzen lässt, wenn Teile der Ziele der B-31-neu-Planung „über Bord geworfen“ werden. Umweltgutachter Burchard Stocks fügte hinzu, dass eine Dreispurigkeit auf Kosten der nächstgelegenen Achse gehe. Im Fall der B 31-neu wäre das die B 31-alt, was nach Ansicht der Planer zum Beispiel wieder mehr Belastung in die Ortsdurchfahrten brächte. Stocks sagte: „Wir müssen die ganze Bandbreite an möglichen Folgen betrachten und nicht nur einen Fakt rausgreifen.“

Claus Kiehner von der Modus Consult GmbH erklärt, ob Vier- oder Dreispurigkeit besser ist zur Umsetzung der planerischen Ziele. Rechts neben ihm: Projektleiter Matthias Kühnel. | Bild: Lena Reiner

## **Lässt sich eine vierspurige Straße ohne Mittel- und Seitenstreifen verwirklichen?**

Hans-Jochen Münnich von Klinger und Partner, Ingenieurbüro für Bauwesen und Umwelttechnik, das für das Lärmgutachten zuständig ist, antwortete darauf: „Ein vierspuriger Querschnitt ohne Mittel- und Seitenstreifen ist in keiner Richtlinie und nicht zulässig. Vor allem bei den Verkehrsmengen.“ Je nach Prognose und Trassenvariante wird mit einem Verkehrsaufkommen von 25 200 bis 29 800 Fahrzeugen mit einem Schwerlastverkehrsanteil zwischen 15 und 26 Prozent gerechnet.

## **Welche Geschwindigkeiten lagen dem Lärmgutachten zugrunde?**

Hans-Jochen Münnich erklärte: „Der Planung liegt eine Entwurfsgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometern zugrunde.“ Auf allen Trassen.

## **Kann eine vierspurige B 31 nicht nachträglich zur Autobahn werden?**

„Das habe ich noch nie erlebt“, sagte Verkehrsexperte Münnich.

## **Zum Beispiel für Fledermäuse sind verschiedene Maßnahmen geplant, während hinsichtlich teurer Lärmschutzmaßnahmen abgewogen wird. Ist der Mensch in der Planung überhaupt von Bedeutung?**

Ja, sagte Umweltgutachter Burchard Stocks. Aber: „Der Mensch lebt ja nicht nur in seinem Haus, sondern auch drumherum.“ Daher profitiere er auch von Landschaftskriterien, wenn Zerschneidung und bauliche Überformung vermieden werden. Oder wenn darauf geachtet wird, die Schadstoffbelastung so gering wie möglich zu halten. Als weiteres Beispiel nannte Stocks den Erhalt von Erholungsbereichen wie dem Waldgebiet Speckholz. Dieses sei für die Immenstaader wichtig. „Der Mensch kommt also auch bei den weichen Faktoren in mannigfacher Weise zur Geltung“, sagte Stocks.

Das könnte Sie auch interessieren

### **BODENSEEKREIS**

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

## **Welche sind die nächsten Schritte?**

Matthias Kühnel, Projektleiter beim Regierungspräsidium, erklärte den weiteren Ablauf: „Einige fachlichen Disziplinen sind noch nicht ganz auf der Zielgeraden.“ Bis Ende des Jahres soll aber eine Vorzugsvariante

beziehungsweise konfliktarme Trasse herausgearbeitet sein. Die Vorzugsvariante und die Rangfolge der geprüften Trassen werden beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg vorgestellt und dann an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur übermittelt. „Wir werden unsere Kenntnisse vorlegen“, so Kühnel. Den Ministerien ist es vorbehalten, die Ergebnisse zu überprüfen und eigene Untersuchungen anzustellen. Gibt es eine Entscheidung, wird diese zunächst an die Kommunal- und Gebietskörperschaften, dann an die beteiligten (politischen) Gremien und schließlich bei einer Informationsveranstaltung wie in Immenstaad an die Bürger weitergegeben. Umweltgutachter Burchard Stocks fügte noch hinzu: „Sobald sich das Verkehrsministerium entscheidet, dass die Öffentlichkeit informiert werden kann, werden alle Unterlagen auch Ihnen zur Verfügung gestellt.“ In diesen sollen die Vor- und Nachteile jeder Trasse nachzulesen sein. Parallel muss die Umweltverträglichkeitsstudie komplett dokumentiert werden. Abstimmungen mit den Ministerien erfolgen auch zur Prüfung der Dreispurigkeit.

### **Darf der Bund eine andere Wahl treffen als das Regierungspräsidium in Zusammenarbeit mit den externen Fachbüros oder kann gar Parteipolitik entscheidend sein?**

„Schlussendlich ist es so, dass der Bund die Straße finanzieren muss. Er behält sich vor, weitere Untersuchungen zu machen und eine andere Entscheidung als wir zu treffen“, erläuterte Kühnel.

### **Sind die vom Regierungspräsidium beauftragten Gutachter unabhängig?**

Umweltgutachter Stocks sagte, auf die Studien der Experten könne niemand Einfluss nehmen. „Wir sind freie Gutachter“, betonte der Diplom-Ingenieur. Im Falle eines Gerichtsprozesses müssten sie ja auch ihren Kopf hinhalten.

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

### **Was passiert nach Festlegung der Vorzugstrasse?**

Nach den Vorplanungen folgen das Planfeststellungsverfahren mit öffentlicher Auslegung, die Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung und Ausführungsplanung. Erst danach kann es mit den Bauarbeiten losgehen. „Ob wir da von fünf oder mehr Jahren reden, kann ich Ihnen nicht sagen“, sagte Projektleiter Matthias Kühnel.

### **Kann sich der Bund einen Ausbau oder Neubau der B 31 überhaupt leisten?**

Kühnel erklärte: „Das ist momentan die beste Frage.“ Aktuell sei die Finanzierungslage des Bundes sehr gut.

### **Wann könnte Baustart sein?**

Claus Kiehner von der Modus Consult GmbH, die für die Verkehrsuntersuchung verantwortlich ist, wollte sich da noch nicht festlegen. Planungszeiträume von 2016 bis 2035 seien üblich. „Alles darüber hinaus ist rein spekulativ“, sagte Kiehner, der in seinem Unternehmen den Bereich Umweltplanung leitet. Auch könnten Entwicklungen in den Gemeinden – Wohn- und Gewerbebau beispielsweise – den Zeitplan noch verändern.

### **Wie wird der Verkehr während der Bauphase umgeleitet?**

Für einen Ausbau oder Neubau der B 31 sind große Baufelder und Baustelleneinrichtungen notwendig. Generell fallen Umleitungen Burchard Stocks zufolge eher bei einem Ausbau an. Dies werde bislang aber nur pauschal abgehandelt, sagte Stocks.

### **Wo wird der Abraum von Tunnelbauten und Ähnlichem gelagert?**

Erst in der Bauphase wird die Massenbewegung ein wichtiges Kapitel, wie Umweltgutachter Burchard Stocks erklärte: „Je größer diese Massen sind, desto größer sind die nachgeordneten Konflikte.“ Noch sei aber nicht ermittelt worden, wie der Umfang dieser Massen aussehe oder wo sie abgelagert werden könnten.

Das könnte Sie auch interessieren

### **Tut es den Planern nicht Leid, so viel Land für die Bundesstraße zu opfern?**

„Es ist in der Tat so: Da schlagen zwei Herzen in einer Brust“, sagte Umweltgutachter Stocks. Es sei illusorisch zu glauben, „dass wir irgendetwas kriegen, ohne Auswirkungen auf die Umwelt. Natürlich tut uns das weh“.

### **Wird denn auch an Ökopunkte als Ausgleich für das Bauvorhaben gedacht?**

Nach dem Baugesetzbuch und dem Naturschutzrecht sind Eingriffe in Natur und Landschaft durch Kompensationsmaßnahmen auszugleichen. Die Maßnahmen dienen zur nachhaltigen Aufwertung und langfristigen Sicherung von Freiräumen für Flora, Fauna und Bevölkerung, wie auf der Internetseite des Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben zu lesen ist. Für diesen Zweck wurde der Regionale Kompensationspool Bodensee-Oberschwaben gegründet. Nach Angaben Stocks, kann auf diesen Pool, in dem quasi Ökopunkte gesammelt werden, zurückgegriffen werden. Auch seien weitere Maßnahmen im Hepbacher-Leimbacher Ried bei Markdorf geplant.

Das könnte Sie auch interessieren

---

#### **MARKDORF**

Naturschützer für B-31-Ausbau statt Neubau

---