

Dreispurige B31 neu reicht aus und schont die Landschaft

Die Arbeitsgemeinschaft „Ausbau vor Neubau“ sieht sich nach den jüngsten Veröffentlichungen des Regierungspräsidiums und des Landesverkehrsministers Hermann in ihrer bisherigen Position bestätigt, dass ein dreispuriger Ausbaustandard für die geplante B31 neu Meersburg-Immenstaad ausreichend ist. In einer gemeinsamen Pressemitteilung mit der Initiative Bodensee-S-Bahn unterstützt sie die Auffassung des Landesverkehrsministeriums, dass in der hochwertigen Bodenseelandschaft besonders flächensparend gebaut werden muss. Mit Blick auf den Klimawandel und die notwendige „Verkehrswende“ sei völlig unverständlich, wieso Regierungspräsidium und Bundesverkehrsministerium immer noch auf einer autobahnähnlichen Trasse beharren. Eine dreispurige B31 mit einer als „noch ausreichend“ bewerteten Verkehrsqualität wird das Verkehrsaufkommen in der Zukunft bewältigen können, zumal der Kfz-Verkehr bis 2050 gegenüber den bisherigen Prognosen noch deutlich reduziert werden muss, um die Klimaziele zu erreichen. Statt unnötig viele neue Fahr- und Standspuren für den Autoverkehr in die hochwertige Bodenseelandschaft zu asphaltieren, sollte mehr in den ÖPNV investiert und vorrangig eine zweite Fahrspur für die Bodenseegürtelbahn gebaut werden, um mehr klimaverträgliche Mobilität zu ermöglichen. In der Corona-Krise zeigt sich zudem, dass die Digitalisierung mit home-office und Videokonferenzen zur Vermeidung von Verkehr beitragen kann.

Mit einer Reduzierung des Querschnitts auf drei Fahrspuren wird erheblich weniger wertvolle Natur- und Landwirtschaftsfläche versiegelt: Die vorliegende Planung sieht eine autobahnähnliche Dimensionierung mit vier Spuren plus zwei Standstreifen bei einer Trassenbreite von 28 Metern vor. Demgegenüber benötigt eine dreispurige Straße nur eine Breite von 15,5 Meter. Zudem kann eine schmalere Straße besser der Landschaft angepasst werden, so dass auch der Landverbrauch durch Böschungflächen bei Geländeeinschnitten und aufgeschütteten Dämmen deutlich geringer ausfällt.

Wenn schon die B31alt als weitere Straße beibehalten wird, wie dies die Planer des RP Tübingen fordern, dann würde bereits ein dreispuriger Neubau in Ost-West-Richtung eine Steigerung der Zahl an Fahrspuren um 150% in einem Abstand von nur einem Kilometer bedeuten, der autobahnähnliche Neubau gar einen Zuwachs von 200%. So viel zusätzliche Fahrspuren erscheinen übertrieben, nur um jederzeit optimale Verkehrsverhältnisse für den Kfz-Verkehr zu garantieren. Die für den Forst zuständige Bundesministerin Klöckner berichtet von „großflächigen Waldschäden in ungekanntem Ausmaß“ und Landesminister Hauk erklärt „Es ist fünf vor zwölf“ für den Wald. Und in dieser dramatischen Lage sollen in der Bodenseeregion hektarweise Bäume in einem naturschutzfachlich besonders hochwertigen Waldbiotop für eine vierspurige Straße mit Standstreifen gefällt werden?

Durch einen nur dreispurigen Bau der B31neu könnten einige Zig-Millionen an Baukosten eingespart werden. Dies eröffnet finanzielle Spielräume, um z. B. bei Hagnau einen Tunnel zu bauen, wie im Falle der A- oder AB-Trasse vorgesehen. Ein solcher Tunnel mit nur zwei Fahrspuren kostet deutlich weniger als die bisher kalkulierte vierspurige Ausführung. Viele gravierende artenschutzrechtliche Eingriffe der B1-Trasse können so vermieden werden. Da eine dreispurige AB-Trasse kaum mehr kosten dürfte als eine vierspurige B1-Trasse und auch verkehrlich als noch ausreichend bewertet wird, stellt diese landschaftsschonendere Variante für den Bund als Bauträger eine zumutbare Alternative dar. Die Zerschneidung der überregional bedeutsamen Lebensräume Weingartner Wald und Lipbachsenke ist daher naturschutzrechtlich nicht akzeptabel.

Arbeitsgemeinschaft „Ausbau vor Neubau“

Die Arbeitsgemeinschaft „Ausbau vor Neubau“ ist ein Bündnis der Umweltverbände BUND und NABU, des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), der Interessengemeinschaft Verkehrsneuplanung Ittendorf (IVI), des Meersburger Initiativ-Kreis B31neu (MIK) sowie der Ortsgruppe Markdorf des Badischen Landwirtschaftlichen Hauptverbands, das sich für einen moderaten, landschaftsschonenden Ausbau der B31 unter weitgehender Nutzung der bestehenden B31-Trasse einsetzt.

Diese Pressemitteilung wird zudem unterstützt von der grenzüberschreitenden Initiative Bodensee-S-Bahn.

Kontakt: Frieder Staerke (VCD Bodenseekreis), 07544-742179, bodenseekreis@vcd.org
 Fritz Käser (IV Ittendorf), 07544-72476, Kaeser.Markdorf@t-online.de