

Arbeitsgemeinschaft „Ausbau B 31 neu“

BUND, Kreisverband Bodenseekreis

NABU, Bezirksverband Donau-Bodensee

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisgruppe Bodenseekreis

Badischer Landwirtschaftlicher Hauptverband, Ortsgruppe Markdorf

Interessengemeinschaft Verkehrsneuplanung Ittendorf (IVI)

Meersburger Initiativ-Kreis B 31 neu (MIK)

27.08.2023

Pressemitteilung:

Falsche Flächenangaben zur B 31 neu erfordern Neubewertung

In einem Schreiben an das Regierungspräsidium Tübingen fordert die Arbeitsgemeinschaft „Ausbau B 31 neu“ eine ergebnisoffene Neubewertung der Trassenlinie und des Querschnitts der geplanten B 31 neu zwischen Meersburg und Immenstaad, da die bisherige Wahl auf fehlerhaften Angaben zum Flächenbedarf beruht. Beim Info-Abend am 19. April hatte das Regierungspräsidium nach einer Frage aus dem Publikum Fehler eingeräumt und Korrekturen angekündigt. Diese wurden bislang nicht vorgelegt. Schon 2020 und 2021 wurden im Facharbeitskreis konkrete Fragen zu Ungereimtheiten bei den Flächenangaben der Trassen B1 und AB1 gestellt, die bis heute nicht beantwortet wurden. Es ist daher unverständlich, wieso diese Diskrepanzen nicht schon längst geklärt wurden und wieso die bisherige Wahl der B1-Trasse nicht zurückgezogen wurde. So wurde für die umweltfachlich wesentlich bessere AB1-Trasse ein höherer Flächenbedarf angegeben als für die B1-Trasse. Das erscheint nicht plausibel: Erstens, weil die 11,39 km lange AB1-Trasse um knapp 200 m kürzer ist. Zweitens, weil sie die Trasse der heutigen B 31 einen Kilometer länger nutzt. Und drittens, weil sie einen Kilometer länger im Tunnel verschwindet und somit den Weingarten-Wald verschont, der für geschützte Tierarten überregional bedeutsam ist.

Neben fehlerhaften Flächenangaben sprechen weitere Aspekte für eine Neubewertung: So hat die aktuelle Rechtsprechung des VGH Mannheim die Höhe der zumutbaren Kosten zur Vermeidung schwerer artenschutzrechtlicher Konflikte wie im Weingarten-Wald deutlich nach oben verschoben. In dem neu erschienenen Straßenbau-Regelwerk „E-Klima“ wurden hingegen die Ansprüche des Kfz-Verkehrs auf nur noch „ausreichende“ Verkehrsqualität reduziert. Zudem wurden in der Abwägung zur B 33-Umfahrung Stettens als Bestandteil der amtlich favorisierten B1-Variante die Nachteile für andere Ortschaften an der B 33 Richtung Ravensburg bislang nicht berücksichtigt.

Anlage: *Schreiben an das RP Tübingen vom 24.08.2023*

c/o Rudolf Landwehr
Uferpromenade 57
88709 Meersburg

24.08.2023

Regierungspräsidium Tübingen
Referat 43 – Ingenieurbau
Herrn Franz Feil
Konrad-Adenauer Str. 20
72072 Tübingen

per e-Mail
Franz.Feil@rpt.bwl.de

Planung B 31 neu Meersburg-Immenstaad:

Fehler bei der Flächenberechnung und veränderte Rahmenbedingungen sowie Abwägungsmängel erfordern eine grundlegende Neubewertung der Trassenvarianten

Sehr geehrter Herr Feil,

in unserem Schreiben vom 3.1.2023 hatten wir bereits auf die aktuelle Rechtsprechung des VGH vom August 2022 bezüglich der zumutbaren Mehrkosten zur Vermeidung gravierender Artenschutzkonflikte hingewiesen, wie auch auf die neuen Vorgaben zu Straßenbau-Planungen im Regelwerk „E-Klima“ der FGSV und auf Abwägungsmängel zur Ortsumfahrung Stetten beim Vergleich der Trassenvarianten.

Als Arbeitsgemeinschaft „Ausbau B31 neu“ haben wir uns in dem seit 2015 andauernden Dialogverfahren immer wieder für einen sparsamen Umgang mit den wertvollen Flächen am Bodensee eingesetzt und besonderen Wert auf Belange des Naturschutzes, der Landwirtschaft und des Tourismus gelegt. Von Vertretern unserer Arbeitsgemeinschaft wurde das RP bereits am 13.5.2020 (also wenige Wochen nach Veröffentlichung von Flächendaten in der „Synopse“, mit der die Wahl der B1-Trasse zusammenfassend begründet wurde) in einer E-Mail auf Unstimmigkeiten bei den angegebenen Zahlen zur Flächeninanspruchnahme aufmerksam gemacht. Am 11.3.2021 wurde das RP an diese noch offene Frage nochmals per Mail erinnert. Bei der Informationsveranstaltung in Immenstaad am 19.4.2023 haben Sie aufgrund einer entsprechenden Publikumsfrage erklärt, dass dem RP bekannt sei, dass die Flächenberechnungen fehlerhaft sind und angekündigt, diese Fehler sollten korrigiert werden.

Wurden zwischenzeitlich die Unterlagen entsprechend überarbeitet? Wir würden uns freuen, wenn Sie uns die berichtigten Berichte einschließlich einer nachvollziehbaren Berechnung der Flächeninanspruchnahme zumindest für all diejenigen Trassenvarianten zukommen lassen, die nicht aufgrund anderer Kriterien zwingend ausgeschieden wurden. Dabei wären die Flächenanteile an Tunnelstrecken in offener bzw. bergmännischer Bauweise auszuweisen, zudem auch die jeweiligen Anteile an „wiederverwendeter“ Fläche, wo die neue Trasse auf bereits heute versiegelter Fläche (z. B. auf der bestehenden B 31) verläuft. Eine solche Differenzbetrachtung zur Quantifizierung des „Netto-Flächenbedarfs“ ist bisher anscheinend gar nicht erfolgt, wie sich aus den ca. im Sept. 2021 veröffentlichten umfangreichen Unterlagen der Umweltverträglichkeitsstudie zur Variantenbeurteilung schließen lässt:

Variantenbündel A	Varianten A1, A2, AB1, AB2	Vergleichende umweltfachliche Beurteilung	Blatt 32
	Synopsis		

Anmerkungen zu Art und Umfang der naturschutzfachlichen Kompensation:

Die Varianten des Variantenbündels A weisen allesamt überschlägig einen Flächenverbrauch für versiegelte Flächen / Böschungen / Mulden / Nebenflächen in der Größenordnung zwischen 630.000 m² und 700.000 m² auf, wobei die Variante AB1 mit ca. 630.000 m² den vergleichsweise geringsten Flächenverbrauch nach sich zieht¹.

Allerdings ist anzumerken, dass die Varianten A1 und A2 in Teilen im Bereich des Bestandsnetzes (B 31) verlaufen und somit die Neu-Flächeninanspruchnahme deutlich reduziert wird.

Der hieraus erwachsende Kompensationsbedarf für die Wiederherstellung bzw. Aufwertung von Bodenfunktionen und Vegetationsbeständen muss als sehr hoch eingestuft werden.

Eine Kompensation kann zumindest zu größeren Teilen über Ökopunkte in einem vergleichbar großen Umfeld geleistet werden (z.B. über den Regionalen Kompensationsflächenpool der Region Bodensee – Oberschwaben, würde hier jedoch maßgebliche Flächenanteile bzw. bereits „erwirtschaftete“ Punkte binden).

⇒ Unter Einbeziehung der Trassierungslängenteile im Bereich des Bestandsnetzes (B 31) ist bei den Varianten A1 und A2 von einer deutlich reduzierten Neu-Flächeninanspruchnahme auszugehen.

Anmerkungen zu Art und Umfang des Ausgleichs nach Landeswaldgesetz:

Die bau- und anlagebedingten Waldflächenverluste liegen nach einer ganz überschlägigen ersten Einschätzung (noch ohne zusätzliche Eingriffe der Bauwerke / Herstellung von Nebenwegen / u. Ä. mehr) bei allen Varianten des Variantenbündels A zwischen 0 und 2,6 ha (A1 = 0 ha / A2 = 1,6 ha / AB1 = 2,6 ha / AB2 = 0,9 ha).

Aufgrund der Qualitäten der betroffenen Waldflächen (Alter / Struktur / Baumzusammensetzung / ...) und der Funktionen (Biotopverbund / Erholungsfunktionen / ...) ist von einem Ausgleichsfaktor zwischen 1 und 2 auszugehen.

Der Ausgleichsfaktor kann sich angesichts der aktuellen Diskussion um die CO₂-Speicherfunktion von Waldbeständen, die erst bei älteren / wüchsigen / produktiven Beständen richtig zum Tragen kommt, aufgrund des sog. „Timelags“ weiter erhöhen.

Der Waldausgleich muss aufgrund der unterdurchschnittlichen Waldflächenversorgung im Bodenseekreis und der Lage des Planungsraumes in der Randzone eines Verdichtungsraumes aller Voraussicht nach im Bereich der nördlichen Bodenseeregion bzw. des Bodenseekreises realisiert werden.

Dies wird trotz der hohen Flächen- bzw. Nutzungskonkurrenzen in diesem Raum keine so große Herausforderung darstellen, wie das bei den anderen Varianten (B / C) der Fall ist.

¹ Anmerkung: Die Flächeninanspruchnahme und der hieraus erwachsende Kompensationsbedarf liegt beim Variantenbündel A deutlich unter demjenigen des Variantenbündels C und in etwa auf gleichem Niveau wie Variantenbündel B.

Quelle: S. 32 aus Dokument: *A_umweltfachliche Beurteilung Variantenbündel A_20200225.pdf*

Bei der Ermittlung des Netto-Bedarfs an neuen Flächen sollten unserer Ansicht nach neben den bereits heute durch Straßen beanspruchten Flächen auch alle Tunnelabschnitte in bergmännischer Bauweise abgezogen werden, sowie auch die weiteren Tunnelstrecken, sofern diese an der Oberfläche weiter sinnvoll genutzt werden können.

Anhand des so ermittelten Netto-Flächenbedarfs und der eingangs erwähnten geänderten Rahmenbedingungen sollte nach unserem Verständnis eine ergebnisoffene Neubewertung der Trassenvarianten und auch der Querschnittsfrage durchgeführt werden. Bis zum Vorliegen dieser Neubewertung sollten die weiteren detaillierteren Projektplanungen an der B1-Trasse ruhen und zunächst die Trassenwahl mit den überarbeiteten Daten aktualisiert werden. So kann gegebenenfalls unnötiger Planungsaufwand und eine weitere Fixierung auf die B1-Trasse, die bislang auf Basis fehlerhafter bzw. veralteter Grundlagen favorisiert wurde, vermieden werden.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Fritz Käser (IVI)

i. A. Frieder Staerke (BUND)