

Positionierung der Grünen im Immenstaader Gemeinderat zur Planung der B 31 zwischen Meersburg und Immenstaad

Wir Grünen im Immenstaader Gemeinderat bekennen uns wiederholt zum Schutz der Menschen und der Umwelt in unserer Bodenseeregion. Wir wollen diesen lebenswerten Wohn-, Freizeit und Erholungsraum und den Raum für die Natur mit heimischer Flora und Fauna für uns und die uns folgenden Generationen schützen. Gleichzeitig gilt es auch die einmalige Tourismus- und Kulturregion und die hier angesiedelten hochspezialisierten Betriebe zu erhalten.

Im Gegensatz zu der vorliegenden Resolution sehen wir aber mehrheitlich den richtigen Weg nicht in einem vierstreifigen Neubau der Straße, sondern in der Reduzierung des Verkehrs, welcher auf dieser Straße abgewickelt werden soll.

Wir bekräftigen nochmals unsere Position, dass auch der regionale und überörtliche, der PKW- und LKW-, der Individual- und Massen-, der Personen- und der Güterverkehr ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten müssen. Ein Wechsel von einem zwei- auf einen vierstreifigen Ausbau einer Straße sehen wir als Zeichen einer, zur Erreichung der Klimaziele notwendigen Verkehrswende, als das komplett falsche Signal.

Grundlage für die Forderung nach einem zweibahnigen, vierstreifigen Ausbau bildet eine Prognose des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens (DTV) von über 30.000 Kfz pro 24 Stunden, welcher aber erst infolge der Herstellung einer vierstreifigen Trasse erreicht werden soll. Die Prognose Nullfall 2035 des Verkehrsgutachters sieht dagegen einen Verkehrszuwachs von 3.000 bis 3.500 PKW und 700 bis 800 LKW auf dem Abschnitt zwischen Immenstaad und Meersburg vor¹.

Bedeutet: Man baut eine vierstreifige Straße in die Bodenseelandschaft, um darauf die Verkehrsmenge abwickeln zu können, welche erst durch einen vierstreifigen Ausbau entsteht!

Im Ergebnis dieses Paradoxons soll ein derartiger Ausbau weiteren überregionalen Leicht- und vor allem Schwerverkehr in diese einzigartige Landschaft lenken.

Momentan liegt das tatsächliche Verkehrsaufkommen aber nur bei ca. 18.200 Kfz/24 h. Die hohe Prognose verwundert umso mehr, da bereits jetzt die Entwicklung in den Jahren 2015 bis 2019 an der Zählstelle B 31 in Harlachen um 5 bis 6 % rückläufig ist², was aber nicht mehr im Analysezeitraum liegt und nicht in das, der Planung zugrunde liegende Verkehrsgutachten eingeflossen ist.

Daher ist für uns Grüne im Immenstaader Gemeinderat ein geringeres Kraftfahrzeugaufkommen, das erklärte Ziel. Im Bereich des PKW-Verkehrs zielen unsere Forderung auf ein verändertes Bewusstsein und Verhalten zur Mobilität ab:

- Verlagerung des Tourismus- und Berufspendlerverkehrs wo möglich von der Straße auf die Schiene, Stärkung von Ausbau und Taktung des öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV), Einsatz der EchtBodenseeCard und räumliche und zeitliche Ausweitung des Angebots (Linie 100).
- Schaffung von Anreizen zur vermehrten Fahrrad- oder E-Bike-Nutzung.
- Unterstützung ihrer Mitarbeiter durch die Arbeitgeber beim Pendeln mit Fahrrad oder ÖPNV zur Arbeit sowie bei der Bildung von Fahrgemeinschaften.
- Nutzung von zukunftsweisenden App-basierten Verkehrskonzepten (z.B. MOIA-Elektrobusse in HH).

¹ Prof. Dr. Monheim/Kiener Verkehrsprognose 2035, Verkehrsuntersuchung B 31 Meersburg – Immenstaad, Präsentation vom 19. Oktober 2018, Folie 39.

² <https://www.svz-bw.de/fileadmin/verkehrszaehlung>, letzter Zugriff 2020-06-15.

Aus diesem Grund sollen in den nächsten Jahren auf allen politischen Ebenen die konsequente Verlagerung des überregionalen Güter-Fernverkehrs von der Straße auf die Schiene und eine spürbare Entlastung der Bodenseeregion vom Schwerlastverkehr z.B. durch vorrangigen Ausbau des Schienennetzes sowie drastische Erhöhung der Maut-Gebühren für den LKW-Transitverkehr zum Ziel gesetzt werden.

Auch wir Grünen im Immenstaader Gemeinderat fordern einen verbesserten Schutz insbesondere der Anwohner und der hier weilenden Gäste entlang der B 31. Gerade im Bereich Immenstaad-Siedlung, aber auch bei Kippenhausen, ist ein optimierter Trassenverlauf zum Schutz der Menschen unter Berücksichtigung des Arten- und Naturschutzes zu fordern. Im Gegensatz zur vorgeschlagenen Resolution sehen wir Grüne für einen verbesserten Immissionsschutz vor Lärm- und Abgasen nicht nur eine Erhöhung des Abstandes zwischen Straße und Wohnbebauung. Nur eine Verschiebung der Straße nach Norden zu fordern, getreu dem St.-Floriansprinzip in Richtung der nördlichen Nachbarn und einseitig zu Lasten von Natur- und Artenschutz, erscheint uns zu einfach und ideenlos gehalten.

Außer einseitig auf eine Abstandserhöhung zu setzen, sind für uns insbesondere die folgenden, wirkungsvolleren Schutzmaßnahmen unbedingt zu berücksichtigen:

- Tieferlegung und Deckelung der Bundesstraße mit Lärmschutzmaßnahmen weit über die gesetzlichen Forderungen hinaus.
- Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils an Fahrzeugen mit lärm- und emissionsarmen Antriebstechniken.
- eine Geschwindigkeitsbeschränkung entlang der neuen Trasse und vor allem
- **eine Reduzierung der Verkehrsmenge!**

Wir bekräftigen nochmals den, in unserer Positionierung vom 30.09.2019 erklärten Grundsatz, die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs auf deutlich unter 20.000 Kfz/24 h zu halten, was einen zweibahnigen, vierstreifigen Neubau nicht notwendig macht. Zumal auch die Abführung des zusätzlichen Verkehrs im Westen und Osten auf lange Zeit nicht geklärt sein wird. Vor allem im Westen stellt die gerade erst fertig gestellte Umfahrung mit Knoten bei Überlingen das größte Hindernis für eine zeitnahe Realisierung einer vierstreifigen Trasse dar.

Den im letzten Abschnitt der vorliegenden Positionierung erwarteten deutlichen Rückbau der alten B 31 tragen wir Grünen im Immenstaader Gemeinderat gerne mit. Allerdings haben ähnliche Projekte in unserer Region gezeigt, dass diese Erwartungshaltung nicht realistisch sein dürfte. Weder zwischen Meersburg und Uhldingen, zwischen Überlingen und Ludwigshafen noch zwischen Kressbronn und Lindau wurde auf den bestehenden, z.T. auch bzgl. des Typs herabgestuften Straßen nach Eröffnung der jeweiligen Umgehungsstraßen eine Rückbaumaßnahme unternommen. Es zeigt sich einmal mehr: Flächen, welche einmal versiegelt sind, sind für die Natur auf lange Zeit verloren.

Zusammenfassung:

Ein vierstreifiger Neubau ist für uns, in Anbetracht der gesetzten Klimaziele und der dafür notwendigen Entwicklung im Verkehrsverhalten, nicht notwendig und gar schädlich. Die, im Ergebnis des Planungsprozesses, bevorzugte und vorgeschlagene Trasse B1 führt darüber hinaus durch erhaltenswerte Naherholungs- und Naturschutzbereiche wie den Weingarten-Wald und die Lipbachsenke. Hier sind aus unserer Sicht Forderungen zur Verlegung der Vorzugstrasse ebenfalls zwingend geboten. Davon ist in dem Entwurf der Resolution nichts zu lesen.

Insgesamt erscheint uns die Wahl der B1-Variante aus vorwiegend ökonomischen Aspekten getroffen zu sein. Die Begründung des Regierungspräsidiums auf der Internetseite „B31 im Dialog“³ nennt unter den ausschlaggebenden Punkten dazu passend erst einmal die Baukosten und daran anschließend sofort die Kosten für Betrieb, Unterhalt und Sanierung. Ein solches Jahrhundertprojekt darf aber nicht überwiegend ökonomisch gesteuert sein. Der Schutz der Menschen, Tiere und Umwelt an der neuen Trasse kostet Geld, welches zum Wohle aller auch aufzubringen ist.

Die Grünen im Immenstaader Gemeinderat können der vorgelegten Resolution daher mehrheitlich nicht zustimmen.

³ <https://b31.verkehr-bodenseeraum.de/news/entscheidung-fuer-variante-b1-die-gruende>, letzter Zugriff am 2020-06-15.