

# B31 NEU

# INFO-AKTUELL

B31 neu  
Bündnis  
pro 7.5 plus

MAI 2018

Bürgerinitiative  
Immenstaad B31neu e.V.

VerkehrsInitiative  
Hagnauer Bürger e.V.

Winzerverein eG  
Hagnau

BLHV  
Ortsverein Hagnau

team B31neu pro 7.5  
Stetten

**BIB**31neu



**HAGNAUER**  
Wein vom Bodensee



team **B31**  
Stetten



## Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

Staus, Stop-and-Go-Verkehr sowie der miserabel zähe Verkehrsfluss auf der B31 von Überlingen bis Friedrichshafen nerven die Verkehrsteilnehmer maximal. Für eine Bundesstraße bzw. eine international bedeutsame Verkehrsachse B31/E54 – alles nicht akzeptabel!

Die negativen Auswirkungen der insuffizienten Verkehrsinfrastruktur gefährden den prosperierenden Wirtschaftsraum Bodensee.

Die Urlaubsregion mit ihrem Tourismus kämpft als Erholungsgebiet mit einem Imageproblem.

Die Zahl der direkt vom Verkehr der B31 betroffenen Anwohner in Stetten, Hagnau, Immenstaad und Fischbach ist immens. Tempo 30 dient als ärgerliche Notlösung!

## B31Neu-Planung läuft wieder, ... aber es gibt Differenzen!

Endlich! Seit 2016 ist politisch entschieden, das Projekt B31Neu wieder aufzunehmen. Die Planungen für die Strecke Fischbach – Meersburg laufen wieder!

## Das Problem ist Uneinigkeit!

Zwei zentrale Grundfragen sind in der Region strittig:

a) die Dimensionierung und Ausbaugüte der Straße

b) die Trassenführung der B31Neu

In 2018/2019 müssen Politik und Baubehörden diese Aspekte geklärt haben! Eine Einigung ist nicht in Sicht!

## B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS informiert!

Als Bündnis der direkt betroffenen B31-Anrainer-Gemeinden stellen wir Ihnen mit dieser Infoschrift unsere Positionen Pro 7.5 und unsere Argumentationsbasis dar.

Wir engagieren uns mit aller Kraft für eine sinnvolle leistungsfähige und zukunftssträchtige Lösung der Verkehrsprobleme am Bodensee.

die Verkehrsinitiativen  
im

B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS

# B31Neu in Planung!

- B31Neu-Planung im Abschnitt Meersburg – Fischbach läuft auf Hochtouren.
- Eine Chance für die Lösung der Verkehrsprobleme in der Region!?
- **Problem:** Differenzen in der Region bei Trassenführung und Qualität der B31Neu



## B31Neu! Eine neue Chance für die Region

Der bundespolitische Wille zur Wiederaufnahme der Planungen zur B31Neu zeigte sich 2016. Die Straße wurde im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 für die Realisierung freigegeben! Damit war der jahrelange Stillstand in Sachen B31Neu überwunden.

Eine neue Chance für Region tat sich auf, die Verkehrsproblematik am See zu lösen.

## Streit, Widerstände und zwei Grundpositionen

Das Verkehrsministerium BaWü beabsichtigte auf Basis früherer Planungsentscheidungen zur B31 eine schnelle Plausibilisierung der bereits linienbestimmten Trasse 7.5W2. Vom Meersburger und Ittendorfer Protest gegen die Trasse 7.5 gedrängt, entschied Minister Hermann einen neuen, ergebnisoffenen Untersuchungsprozess zur Definition weiterer Trassenalternativen.

## Die Konsequenzen

- Neustart von ergebnisoffenen Verkehrs-, Umwelt- und Naturschutzuntersuchungen.
- Beteiligung von Bürgern, Kommunalpolitikern und Interessenvertretern in einem Dialogprozess zur B31Neu.
- bis dato divergierende Grundpositionen zur B31Neu im Prozess strittig und unversöhnt!

## Die Trassen der früheren Planungen bis 2004



## Die Differenzen

### Arbeitsgemeinschaft Ausbau B31

Zur „AG-Ausbau“ gehören die Verkehrsinitiativen von Meersburg (MIK), Ittendorf (IVI) und Efrizweiler, die Kreisverbände von BUND, NABU und der Verkehrsclub Deutschland sowie die Ortsgruppe Markdorf des BLHV.

Unterstützt wird die Position von Ortsverbänden der Partei DIE GRÜNEN mit MdL Martin Hahn.

### Die Positionen

- reduzierter Ausbau der B31 mit wechselnder 3. Überholspur auf bestehender Straße (Variante 0.1)
- kleiner Hagnauer Tunnel
- Verhinderung Trasse 7.5

## B31NEU – BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS

Das B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS besteht aus den Verkehrsinitiativen Immenstaad, Hagnau und Stetten sowie dem Hagnauer Ortsverein des BLHV und dem Winzerverein Hagnau eG.

### Die Positionen

- B31Neu als leistungsfähige 4spurige Verkehrsachse
- B31Neu als Neubauabschnitt auf Trasse 7.5 Plus / mit Optimierungsvorschlägen

## Lesen Sie gerne weiter!

- Weshalb brauchen wir mit der B31Neu eine leistungsfähige Verkehrsachse am Bodensee?
- Weshalb plädieren wir für die Trasse 7.5 Plus und warnen vor den Konsequenzen der Ausbauplanung 0.1?

**Machen Sie sich ein Bild!**

31

## Erfahren Sie mehr über dieses Projekt B31Neu!

Das **B31NEU-BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS** informiert Sie über die Positionen der B31-Anrainer-Gemeinden Stetten – Hagnau – Kippenhausen – Immenstaad

31





B31 ÜB-Stockach – 3spurig



B31-Uldingen – 3spurig-Wechsel



B31 Stetten – Abfahrt B3



B31 Stetten – Richtung Hagnau

## Nachhaltige Lösung der regionalen Verkehrsproblematik gewährleisten!

### B31Neu braucht leistungsfähige Bauqualität mit 2 Fahrbahnen und 4 Fahrstreifen

Die Verkehrsinitiativen im **B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS** teilen nach der Erarbeitung ihrer Positionen die Auffassungen der AG-Ausbau nicht! Weder die auf ein „Hagnauer Problem“ reduzierte Beschreibung der Verkehrsprobleme am See, noch die Lösungsvorschläge der AG-Ausbau

führen zu einer tragfähigen und zukunftssträchtigen Bewältigung der Verkehrsproblematik in der Region.

Die bereits jetzt schon vorhandenen Verkehrsdaten zeigen deutlich die Notwendigkeit der Realisierung einer leistungsfähigen Ost-West-Verkehrsachse entlang des

Bodensees. Nur so kann das gegenwärtige und das für die Zukunft prognostizierte Verkehrsaufkommen bewältigt werden!

Als Interessenvertreter der stark betroffenen B31-Anrainer-Gemeinden sind sich alle Mitglieder des Bündnisses ihrer Verantwortung bewusst, sich für

eine sinnvolle und nachhaltige Lösung der Verkehrsproblematik der Bodenseeregion zu engagieren. Die neue B31 muss sicher funktionieren! Die Chance darf nicht verspielt werden!

Einen „zweiten Wurf“ gibt es nicht!

### AG-Ausbau-Vorschlag greift zu kurz!

Die **AG-Ausbau** der Verkehrsinitiativen Meersburg, Ittendorf, VCD, NABU und BUND glaubt mit einem maximal 3spurigen Ausbau der bestehenden B31 und einem 2spurigen Hagnauer Tunnel seien die Verkehrsprobleme in der Region gelöst. Das ist aus vielerlei Gründen nicht realistisch und gefährdet eine nachhaltige Lösung der Verkehrsproblematik!

## Plädoyer für eine leistungsfähige B31Neu!



### B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS

**Damit Staus und inakzeptabler Verkehrsfluss ein Ende haben: 2-bahniger und 4-streifiger Straßenquerschnitt für die B31Neu!**

## 1 Höhe und Art des Verkehrsaufkommens auf der B31

Das 2016\* gezählte durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) zeigt die immens hohe Verkehrsbelastung der B31 im Abschnitt Meersburg – FN /Manzell und fordert eine 4spurige Ausbauqualität der B31Neu!

### Daten der Verkehrszählungen

- die Daten der automatischen Verkehrszählung (365 Tage/ 24 Std.) der Zählstelle Harlachen an der B31 zwischen Stetten und Hagnau: **ca. 19.000 Kfz (DTV)**
- Ausweichverkehr über den Gemeindeweg Meersburg – Hagnau parallel zur B31 bei Stau von April bis Oktober fast täglich: **ca. 1.000–1.200 Kfz** (Harlachen zuzurechnen!)
- Anteil Ausweichverkehr über B33 und die Ittendorfer Straße Hagnau zur B31 bei Stau: **ca. 300 Kfz** (Harlachen zuzurechnen!)
- Monitoring-Zählungen 2014
  - in Meersburg / Saba-Knoten Verkehr B31/B33: **ca. 29.000 Kfz (DTV)**
  - in Friedrichshafen / Manzell: **ca. 26.000 Kfz (DTV)**

\* Bezugs- / Basisjahr für B31Neu-Planung

Quellen: SVZ (Straßenverkehrszentrale Ba-Wü) 2015/ 2018 ; VIHaB e.V. Hagnau / Zählungen 2017; ModusConsult Ulm, B31-Nullfallanalyse, 2018)

## 2 Die Prognosen zur zukünftigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens

Prognosen sind auf Argumenten basierende Annahmen über die Verkehrsentwicklungen in der Zukunft.

### Diskussionen im Dialogprozess

Im Rahmen des Dialogforums gibt es bezüglich der Verkehrsentwicklung auf der B31 ausgeprägte Diskussionen.

Die AG-Ausbau stellt die Prognosen des Verkehrsministeriums im Bundesverkehrswegeplan 2030 infrage. Argumente dafür sind dabei die Annahme einer zukünftigen Abnahme des Straßenverkehrs durch rückläufige Nutzung des Autos, veränderte Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, Ausbau des ÖPNV auf der Schiene und die steigende Nutzung des Fahrrads/der E-Bikes durch den Bau von Radwegen und „Fahrradschnellstraßen.“

Das **B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5** hält die Prognosen des Bundesverkehrswegeplans 2030 und den vorgesehenen 2bahnigen und 4streifen Ausbau für realistisch und begründet. Eine nachhaltige Verkehrsentslastung ist nicht zu erwarten. Im Gegenteil: alle Prognosen – v. a. die für die Logistikbranche – zeigen hohe Wachstumsraten bezüglich Transportleistungen und internationalen Schwerlastverkehr.

Prognose  
bis 2030

|                                 |               |
|---------------------------------|---------------|
| <b>Zunahme des Pkw-Verkehrs</b> | <b>+ 15 %</b> |
| <b>Entwicklung Lkw-Verkehr</b>  |               |
| • Fahrleistung                  | + 29 %        |
| • Transportleistung             | + 39 %        |

(Quelle: Bundesverkehrsministerium BVWP 2030)



## 3 Verkehrsbündelung B31 / B33 / B30 und Entlastung des nachgeordneten Verkehrsnetzes

Ein leistungsfähiger Ausbau der B31Neu ermöglicht eine Verkehrsbündelung der Bundesstraßen B31 + B33 + B30. Mit einer Konzentration des Verkehrs auf der B31Neu wäre eine massive Entlastung des nachgeordneten Verkehrsnetzes und der betroffenen Gemeinden der ganzen Region möglich!

Eine schnellere und gleichmäßigere Fließgeschwindigkeit des Transit- und Schwer-

lastverkehrs reduziert massiv die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen.

Viele Umfahrungen der Orte an der B33 von Markdorf bis Ravensburg wären bei einer Verkehrsentslastung durch Bündelung auf der B31Neu überflüssig und ersparen Landverbrauch und Bodenversiegelung.

**Voraussetzung:** eine leistungsfähige B31Neu (ÜB-FN) + B30 Neu (FN-RV)!



Sowohl die bereits in Bau befindliche B31Neu durch Friedrichshafen wie auch die B30 FN-Ravensburg wird 4spurig gebaut. Die B31Neu Meersburg – FN würde im 3spurigen Ausbau zu einem Engpass bei Fischbach führen!

Plan Verkehrsministerium / Grafik VIHaB e.V.





B31 vor Hagnau



B31 durch Hagnau



B31 vor Fischbach



B31 Immenstaad – Kirchberg

4 Häufige und extrem hohe Spitzenbelastungen mit Staus und Ausweichverkehren auf der B31

Die B31Neu muss entlang des Bodensees – im Vergleich mit anderen Straßen – neben der hohen Grundlast (DTV 19.000– 28.000 Kfz / Schwerlastanteil / Lkws) eine Vielzahl von saisonalen Spitzenbelastungen von März bis Oktober, in der Skisaison im Winter sowie angesichts von jährlich ca. 30 großen Messen und Veranstaltungen der Messe Friedrichshafen verkraften.

Staus und zähfließender Verkehr bei einer zu klein dimensionierten B31Neu würden sofort,

– wie bereits heute – wieder zu Ausweichverkehren führen und das nachgelagerte Straßennetz sowie die betroffenen Ortschaften belasten. Nur mit einer leistungsfähigen und wenig störungsanfälligen B31Neu in einer 4spurigen Ausbauqualität werden die ständigen Ausweichverkehre und die Nutzung von Umleitungsstrecken über Gemeindeverbindungswege und durch die Obst- und Weinbauanlagen verhindert werden können.



Ausweichverkehr über Gemeindeverbindungs-  
weg Hagnau–Meersburg Bild: VIHaB e.V.)

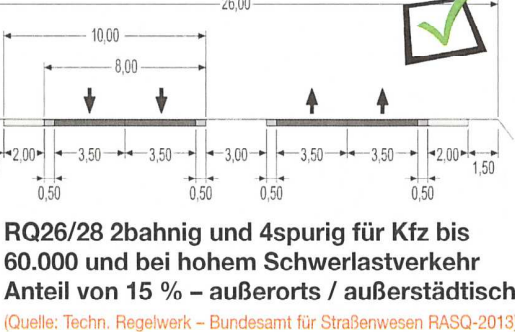
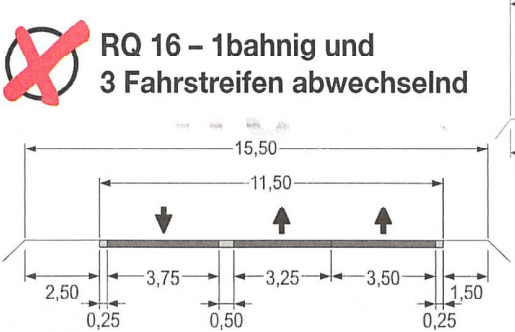
5 Regelwerk bestimmt Straßenquerschnitte in Relation zum Verkehrsaufkommen

Das Regelwerk für den Bundesstraßenbau legt Straßenquerschnitte eindeutig im Verhältnis zu Verkehrsaufkommen und Kategorie fest.

Die bereits seit Jahren gemessene Verkehrs-  
last der B31 (in 2016 Planungsgrundlage) führt – auch angesichts des Schwerlastverkehrs von anteilig bis zu 20 % – zum Regelquerschnitt RQ 28.

Gemäß Regelwerk ist die B31 als Europastraße (E54) in der Kategorie LS1 (d.h. großräumige Bedeutung) zu sehen.

Ein 1bahniger und 3spuriger Querschnitt RQ16 ist damit nicht mehr ausreichend! Selbst die kleinste Kategorie der 4spurigen Straßen RQ21 ist gemäß Reglement angesichts des Aufkommens des Schwerlastverkehrs nicht genehmigungsfähig. Die Frage des Straßenquerschnitts für die B31Neu ist damit eindeutig geklärt. Die Befürworter eines max. 3spurigen Baus stellen allerdings die Höhe des Verkehrsaufkommens, der Verkehrsprognosen wie auch bereits den Untersuchungsansatz des Verkehrsgutachtens der Firma ModusConsult infrage.



6 Erhöhung der Verkehrssicherheit & Reduktion der Störanfälligkeit durch Ausbau 2/4

Ein 2bahniger und 4streifiger Straßenquerschnitt der geplanten B31Neu gemäß RQ 28 gewährleistet angesichts des Verkehrsaufkommens mit den hohen Anteilen des Schwerlastverkehrs auf der Verkehrsachse zwischen den Autobahnen A98 und A81 im Vergleich mit einer 1-bahnigen bzw. 2- oder 3streifigen Ausbauqualität eine Vielzahl von Vorteilen.

Die Vorteile der besseren Ausbauqualität:

- ✓ keine Stauproblematik bei Spurverengung von 2- auf 1-Spurigkeit
- ✓ keine Stresssituationen wie bei 3-Spurigkeit für den Überholverkehr insbesondere beim Überholen von Lkws
- ✓ bessere Möglichkeiten der Verkehrsführung bei Straßenarbeiten bzw. Unfällen
- ✓ geringere Störanfälligkeit des Verkehrs durch 4 Spuren
- ✓ reduzierte Unfallgefahr und höhere Verkehrssicherheit durch Mittelstreifen
- ✓ angemessene Fließgeschwindigkeit
- ✓ attraktiv für den Transitverkehr



Zahlreiche Umleitungen des Verkehrs der B31 über das nachgelagerte Straßennetz wegen Unfällen, Reinigungs- und Bauarbeiten führten am Bodensee in den letzten Jahren regelmäßig zu unzumutbaren chaotischen Verkehrsverhältnissen. Proteste halfen da wenig. Die Alternativen fehlen! Eine 2bahnige/4spurige und damit weniger störungsanfällige Straße ist die bessere Lösung!



SÜDKURIER und SCHWÄBISCHE ZEITUNG berichten im Mai 2017 über den Meersburger Protest gegen den Umleitungsverkehr wegen Straßenarbeiten auf der B31 zwischen Meersburg und Uhldingen.

7 Flüssiger und konstant fließender Verkehr bedeutet Umweltschutz!

Ein konstanter Verkehrsfluss mit einer akzeptablen Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 80 km/h ist ein Beitrag zum Umweltschutz. Die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen halten sich hier in Grenzen. Exorbitant sind dagegen die Anstiege des Energieverbrauchs von Fahrzeugen bei Staus, Stop-and-go- bzw. Schleichverkehr und damit auch bei der Entwicklung von Schadgasemissionen.

Die Verkehrsinitiativen plädieren auch aus diesem Grund für eine leistungsfähige B31Neu mit einer möglichst geringen Störanfälligkeit und hohen Verkehrssicherheit. Der im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene 2bahnige und 4streifige Bau der B31Neu ist damit richtig dimensioniert und schon nicht nur die Nerven der Autofahrer sondern auch die Umwelt.



Zukunftsvisionen Mobilität und Verkehrsentwicklung bis 2035

- Verkehrsinitiativen der „AG-Ausbau“ Meersburg, Ittendorf und Umweltverbände stellen Verkehrsprognosen infrage!
- B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS warnt vor Wunschdenken und Verniedlichung der zukünftigen Verkehrsentwicklung auf der Straße B31!

Wie entwickelt sich bis 2035 das Verkehrsaufkommen auf der B31? Von der „AG-Ausbau“ wird die Verkehrsprognose im Bundesverkehrswegeplan infrage gestellt. Argumentiert wird mit sich verändernden Mobilitätsgewohnheiten der Bürger. Der Umstieg vom Auto auf die Bahn soll gefördert werden durch Elektrifizierung und Ausbau der Bodenseegürtelbahn. Fahrradschnellwege für Pendler mit eBikes, Autonomes Fahren und Carsharing reduzieren den Straßenverkehr! Darüber hinaus spekuliert man auf einen Rückgang der Bevölkerung am Bodensee. Die Prognose zum Bevölkerungs-

wachstum für den Bodenseeraum bis 2025 weist allerdings ein Plus von 3,9 Prozent aus!

**Wunschdenken oder Wirklichkeit?**  
Die Mitglieder des Bündnisses Pro 7.5 Plus halten die Einschätzung der „AG-Ausbau“ für ein gefährliches Wunschdenken. Das Verkehrsaufkommen soll kleingerechnet und so eine reduzierte B31Neu als Ausbau der bestehenden B31 durchgesetzt werden.

**Die Sicht des Bündnisses Pro 7.5:**  
• Verändern wird sich maximal die Praxis der Mobilität in Großstädten angesichts der Kfz-Kosten (z.B.: Parkplatz) und eines attraktiven ÖPNV.

• In ländlichen Gebieten bleibt das Auto als Transportmittel alternativlos.

• Carsharing reduziert nicht die Zahl der Kfz (im Gegenteil) sondern der privaten Autobesitzer. Die Carsharingfirmen brauchen sehr viele Autos im Angebot. Wenn das Geschäft floriert, sind dann sehr viel mehr Autos genutzt und ständig auf der Straße.

• E-Mobilität reduziert nicht die Zahl der Fahrzeuge; verändert nur die Antriebsart!

• E-Bikes sind angesichts der Witterungsverhältnisse und der geringen Transportlast kaum eine Alternative zum Auto.

• Der attraktive Ausbau der Schiene (Elektrifizierung, 2 Gleise) am Bodensee ist nicht absehbar und schwer zu realisieren. Reduziert würde weder das Problem des Schwerlastverkehrs noch würde der ÖPNV auf der Schiene die B31 maximal entlasten. Meersburg, Stetten, Hagnau und Immenstaad haben keinen Schienenanschluss.

Prognose/Quelle:  
Statistisches Landesamt  
Ba-Wü, 2014  
Bild: VIHaB e.V.  
Carsharing in Bad Hindelang / 2018





# Trassenführung der B31Neu strittig!

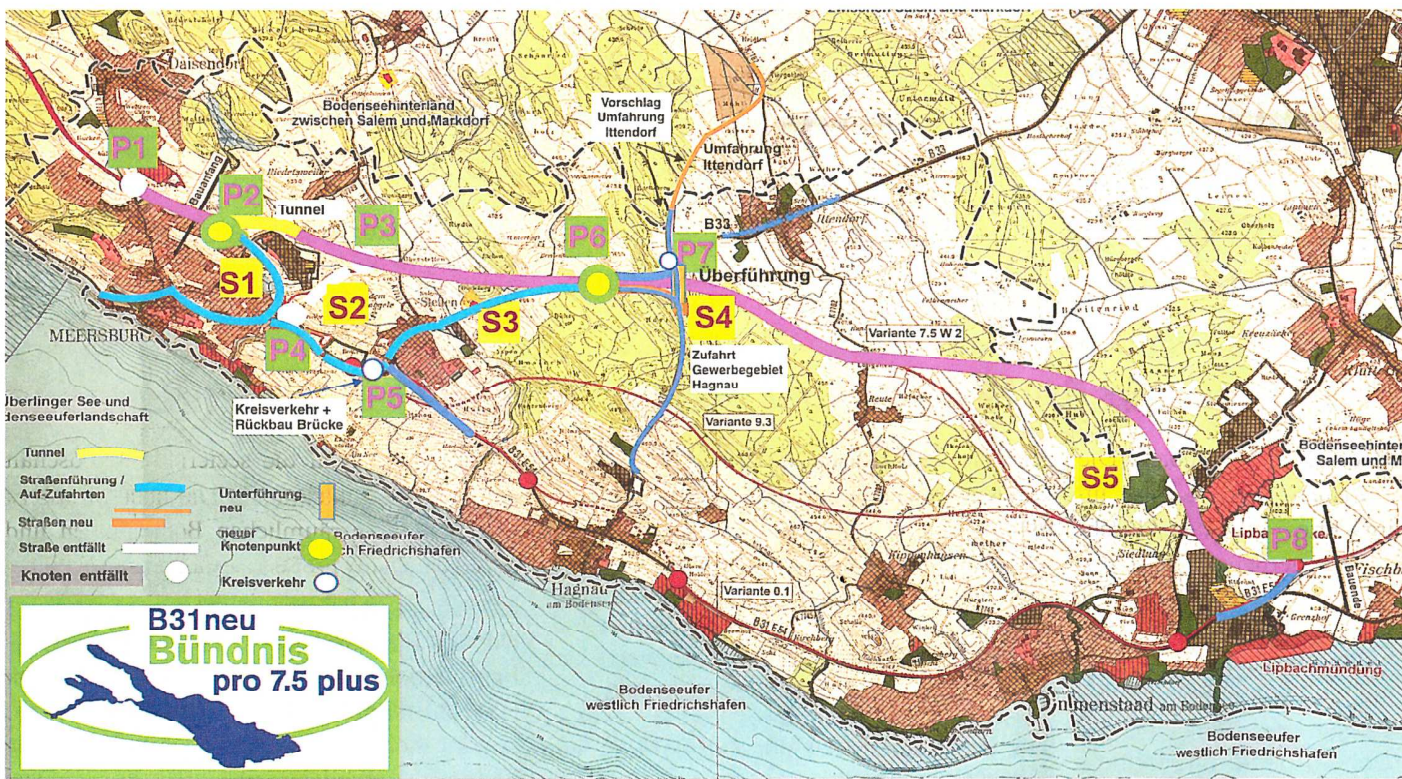
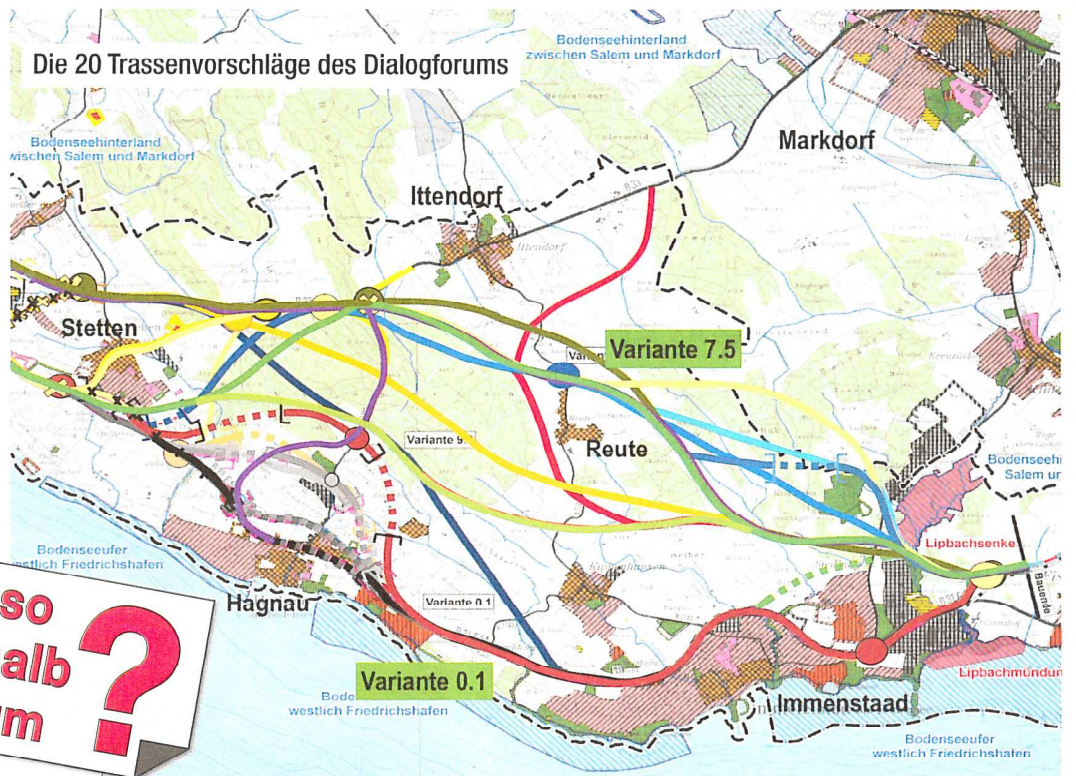
**20** Vorschläge zur Trassenführung der B31Neu von Mitgliedern des Dialogforums stehen für die Planer zur Diskussion

## Das Plädoyer pro 7.5

Das **B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS**

- sieht in der bereits linienbestimmten Trasse 7.5 mit einigen Modifikationen die größten Vorteile
- kalkuliert für diese Trasse die geringsten Negativwirkungen und Belastungen für Betroffene und die Region
- lehnt die von der AG Ausbau der Verkehrsinitiativen Meersburg und Ittendorf angestrebte seenahe Ausbautrasse 0.1 als unverzeihliche Bausünde ab
- bewertet die Trasse 9.3 im Vergleich zum Planfall 7.5 als wenig sinnvoll und sehr nachteilig – v. a. für Stetten

Wieso  
Weshalb  
Warum?



Der Planungsvorschlag des **B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS** zeigt die Trassenführung der B31Neu (lila) im Bauabschnitt von Meersburg (P1) bis Fischbach (P8). Im Norden Immenstaads sieht die 7.5 Plus eine etwas nördlicher gelegte Trassenführung vor. Sie hat für den Obstbau einen optimaleren Verlauf und bietet für die Gemeinde Immenstaad mehr bauliche Entwicklungsmöglichkeiten. Im Vergleich zur früheren Planung können die Knotenpunkte P1 / P3 / P7 eingespart werden. Die Netzanbindungen (blau) erfolgen über die Knotenpunkte P2 (B31 / B33 Meersburg / Fähr-Zubringer West), P6 (Zusammenlegung Stetten / Hagnau + B31 / B33 Fähr-Zubringer Ost / Ittendorf / Markdorf) und P8 (Immenstaad / Fischbach). Hier trifft die Trasse 7.5 Plus auf den bereits im Bau befindlichen Abschnitt der B31neu mit 4spurigem Ausbau durch Friedrichshafen. Dieser Bauabschnitt wird bereits 2020 fertiggestellt sein.

## Argumente pro 7.5

Die 12 wichtigsten Gründe für die Position im Überblick

Die B31Neu auf der Trasse 7.5 mit Modifikationen ...

1. zerstört nicht die touristisch bedeutsame Kulturlandschaft der Peripherielage zum See und das Bodensee typische Landschaftsbild mit See- und Alpenpanorama.
2. zerschneidet nicht das zentrale Bodenseewinanbaugbiet und ist nicht mit massiven Verlusten der Weinanbauflächen über ca. zehn Kilometer von Stetten bis Immenstaad verbunden.
3. begrenzt und zerschneidet nicht – im Vergleich zur 0.1 Ausbaubauvariante – sämtliche Anrainer-Gemeinden der bestehenden B31.
4. braucht keinen finanziell und baulich unkalkulierbaren gebohrten Hagnauer Tunnel.
5. betrifft – im Vergleich zur Ausbaubauvariante – nur einige wenige direkte Anwohner von Verkehrslärm und Schadstoffemissionen.
6. tangiert im Vergleich keine Kulturdenkmale.
7. lässt sich durch die Gestalt der Landschaft und die Raumverhältnisse optisch besser in die Landschaft integrieren und Lärmschutzmaßnahmen herstellen.
8. durchschneidet bisher keine bereits ausgewiesenen Naturschutzflächen / Landschaftsschutzgebiete.
9. hat die höchste Bündelungswirkung B31 / B33 / B30.
10. braucht kaum den Bau zusätzlicher Parallelstraßen zur direkten Verbindung der Seegemeinden.
11. kommt mit nur drei Knotenpunkten aus.
12. ist als Neubau einfacher und schneller baulich zu realisieren und bringt kaum massive Verkehrsstörungen in der ca. zehnjährigen Bauzeit mit sich.

## Diskussion über Landverbrauch & Bodenversiegelung

- Hoher Flächenverbrauch als Argument der 7.5 Gegner auf dem Prüfstand
- Reduzierter Landverbrauch bei „Ausbau vor Neubau“ ohne Berechnungsgrundlage sehr fraglich

### Argument gegen die 7.5 Trasse

Das Argument der 7.5 Gegner und deren Engagement gegen einen 4spurigen Ausbau des B31Neu-Bauabschnitts Meersburg - Immenstaad steht umweltpolitisch unter dem Motto „Ausbau vor Neubau“ der Naturschutzverbände und der Partei „Die Grünen“.

### Auf den ersten Blick logisch!

Auf den ersten Blick erscheint es logisch, dass ein Ausbau einer bestehenden Straße weniger neue Fläche braucht, als ein Neubau. Ebenso erscheint es zunächst logisch, dass eine 4spurige Straße mehr Land versiegelt, als eine 3spurige.

### Keine seriöse Rechnung!

### Bisher alles nur reine emotionale Spekulation!

Bis dato gibt es keine aktuelle fachplanerisch fundierte Vergleichsberechnung des Landverbrauchs der Trassen im B31-Abschnitt Meersburg – Fischbach. Die Angaben aus den Planungen 2004 sehen sogar einen Vorteil der Trasse 7.5; sind jedoch nicht klar definiert im Umfang der einbezogenen Aspekte.

Für eine seriöse Berechnung der tatsächlichen Bodenversiegelung durch eine Trasse muss eine Vielzahl von Aspekten für die Gesamtbeurteilung des realen Landverbrauchs definiert und berücksichtigt werden.

### Kriterien für eine seriöse Berechnung des Landverbrauchs zur B31Neu

Folgende Aspekte einer seriösen Vergleichsberechnung des Landverbrauchs sind zu berücksichtigen:

- Straßenfläche bei Straßenquerschnitt (Bahnen und Fahrstreifen)
- Straßenlänge der jeweiligen Trasse
- Flächen für die Anzahl und Arten der Auf- und Abfahrten
- Flächen der Landschaftseinschnitte mit Böschungen und Befestigungen
- Flächen für Bauwerke wie Brücken
- Bauflächen für Maßnahmen des Schallschutzes
- Flächen der notwendig zu bauenden Parallelstraßen für den nicht zugelassenen Verkehr der B31neu
- Flächen der Nebenanlagen der Straße (Reinigung Oberflächenwasser, Haltebuchten, ...)

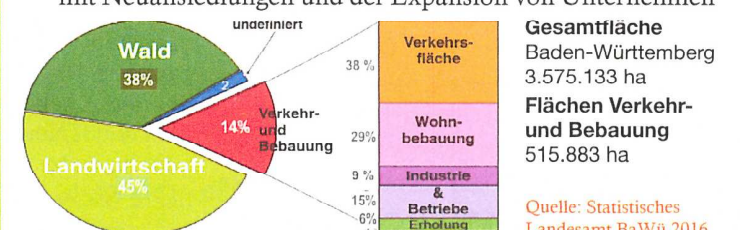
### Flächengewinne durch Renaturierung:

- Flächen die rückgebaut werden können
- Flächensparnisse durch unnötig werdende Ortsumfahrungen entlang der B33 durch Verkehrskonzentration und Bündelung auf der B31Neu / B30Neu (FN-RV)

### Hauptgründe für die Flächenversiegelung in der Region und in Baden-Württemberg

Der größte Teil der Flächenversiegelung in der Bodenseeregion ist in den letzten Jahrzehnten nicht dem Straßenbau geschuldet, sondern der Ausweisung neuer Wohnbau- und Gewerbegebiete und damit den Wachstumsinteressen der Kommunen. Die Entwicklung ist begründet durch:

- den Zuzug von Menschen aufgrund der Arbeitsmarktsituation und Attraktivität der (Wirtschafts-)Region
- eine hohe Nachfrage nach Wohnraum bei gestiegenen Ansprüchen an die Wohnungsqualität und das Wohneigentum
- den Flächenbedarf der prosperierenden Wirtschaftsregion mit Neuansiedlungen und der Expansion von Unternehmen



**Trotz hohem Wachstum von Wirtschaft und Einwohnerzahl der Bodenseeregion der letzten Jahrzehnte ist die Hauptverkehrsachse B31 seit dreißig Jahren unverändert!**

Quelle: Statistisches Landesamt BaWü 2016





# Das prägende Landschaftsbild der seenahen Kulturlandschaft Bodensee

## darf nicht zerstört werden!



Bild: VIHaB e.V. 2018: Seepanorama und Rebhänge zwischen Hagnau und Stetten aufgenommen auf der Wilhelmshöhe in Hagnau. Vorgesehenes Bauggebiet der Ausbauvariante 0.1. auf der B31 mit abweichendem Hagnauer Tunnel

- Trasse 7.5 bietet bessere Möglichkeiten der optischen Integration in die Landschaft
- Deutlich bessere Gestaltungsmöglichkeiten der Straße und des Lärmschutzes
- Ausbauvariante 0.1 auf B31 muss als **Bausünde** verhindert werden!

Die Bodenseeregion mit ihrem einzigartigen Landschaftsbild ist als Kulturräum für jede größere Baumaßnahme ein hoch sensibles Gebiet.

Angesichts des immensen Verkehrsaufkommens auf der völlig überforderten B31 entlang des Bodensees stellt heute jedoch niemand die Forderung nach dem Bau einer leistungsfähigen Verkehrsachse infrage.

Die Verkehrsinitiativen im **B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS** halten den Bau einer

vierspürigen Straße für dringlich geboten. Die Realisierung einer solchen Verkehrsachse im Abschnitt Meersburg – Friedrichshafen / Fischbach sehen sie auf der seeferneren Trasse 7.5. als am wenigsten problematisch.

In der für die gesamte Region touristisch bedeutsamen Peripherie des Sees mit den typischen Rebhängen des Bodensee-Weinbaugebiets und dem beeindruckenden See- und Alpenpanorama muss die von den Initiativen Meersburg, Ittendorf und den Umweltverbänden

den geforderte Ausbauvariante 0.1 als unverzeihliche Bausünde mit aller Macht verhindert werden.

Nachfolgenden Generationen wäre eine Entscheidung für den Ausbau der bestehenden B31 quer durch die Seegemeinden in direkter Seelage nicht vermittelbar.

**Seefernere Trasse 7.5 bietet sehr viel bessere Gestaltungsmöglichkeiten**

Die B31Neu mit einer 4spurigen leistungsfähigen Ausbauqualität lässt sich bedeutend leichter

gestalterisch in die seefernere Landschaft der Trasse 7.5 integrieren. Die neue Straße ist dort durch die räumlichen Bedingungen und durch die relativ großen Abstände zur Wohnbebauung deutlich besser möglich.

Selbst für die wenigen direkt von der Straße Betroffenen ist die optische Gestaltung von eventuell notwendigen Lärmschutzmaßnahmen durch die Integrationsmöglichkeiten in die Landschaft mit den Obstbauflächen sehr viel besser machbar.

### B31Neu-Trassenführung

#### Thema Lärm- und Schadstoffbelastung von Menschen



Eines der wichtigsten Kriterien für die Entscheidung über die Trasse bzw. den Verlauf der B31Neu im Abschnitt Meersburg – Fischbach ist die unmittelbare Betroffenheit von Menschen in direkt angrenzenden Wohngebieten.

Die Realisierung der Trasse 7.5plus tangiert im Vergleich zur Ausbauvariante und der Trasse 9.3 eine bedeutend geringere Zahl von direkt betroffenen Anwohnern.

Für die im Vergleich sehr geringe Zahl von direkt Betroffenen auf der Linie 7.5 können bei den vorhandenen räumlichen und landschaft-

lichen Verhältnissen jedoch bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung erfolgen. Die Trasse 7.5 ermöglicht eine einfachere optische Integration von Lärmschutzbauten und Maßnahmen in die umgebende Landschaft.

Durch die relativ großen Abstände zur Wohnbebauung, die offene Landschaft und die umgebende Natur werden Schadstoffemissionen schnell abgebaut und dadurch kaum zur Belastung für die Bevölkerung.

| Trassenvergleich                                                          | Trasse 7.5                  | Ausbautrasse 0.1   |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------|
| Immissionen / Lärm gesamt (ha) betroffene Flächen Wohnbebauung            | ++                          | -                  |
|                                                                           | 79                          | 243                |
|                                                                           | Meersburg                   | Meersburg          |
| Orte, Flächen und minimale Abstände der Wohnbebauung v.d. Straße bis 400m | 68 ha / 25m Abst.           | 71 ha / 25m Abst.  |
|                                                                           | Stetten                     | Stetten            |
|                                                                           | 5 ha / 170m Abst.           | 24 ha / 30m Abst.  |
|                                                                           | Hagnau                      | Hagnau             |
|                                                                           | -                           | 14 ha / 120m Abst. |
|                                                                           | Markdorf (Reute/Hundweiler) | Markdorf           |
|                                                                           | 3 ha / 120m                 | -                  |
|                                                                           | Immenstaad                  | Immenstaad         |
|                                                                           | 3 ha / 250m Abst.           | 134 ha / 20m Abst. |

**Ergebnisse aus der Planung 2004**

Die Grafik zeigt die Größe der vom Lärm betroffenen bebauten Flächen der Anrainer-Gemeinden für Trasse 7.5 und Ausbauvariante 0.1 mit den Abständen zur Straße. Ittendorf ist dabei nicht aufgeführt, da die 7.5 in über 400 Meter Entfernung zur Bebauung liegen würde.

Stetten Wohngebiet Süd-Ost bei Variante 0.1 oder 9.3



Kulturdenkmal Schloss Kirchberg



Kulturdenkmal Schloss Hersberg



### Distanzen zur Wohnbebauung und zu Kulturgütern auf der B31Neu bei einer Entscheidung für die Ausbauvariante 0.1

Hagnau West bei Tunnelbau



Hagnau Ost bei Tunnelbau



Bilder/ Grafik: VIHaB e.V. Hagnau / team B31 – Stetten



# THEMA TRASSENFÜHRUNG – ARGUMENTE PRO 7.5 PLUS

## Ausbaustrasse 0.1 & Zerschneidung der Seegemeinden

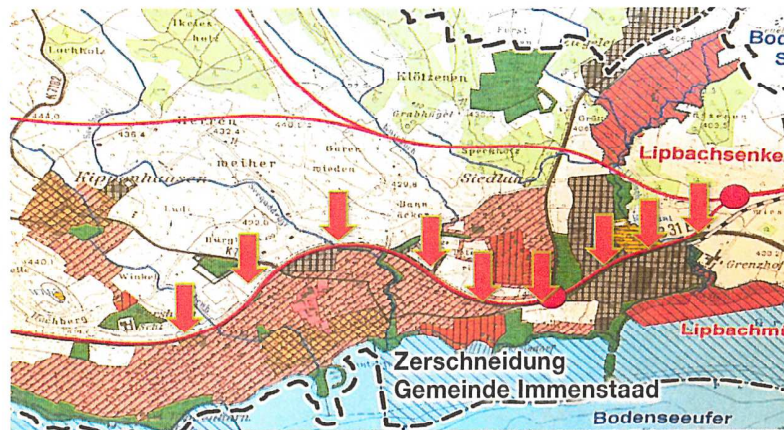
Während die Trasse 7.5 in relativer Entfernung zu Wohngebieten betroffener Gemeinden verläuft und nur Ittendorf im Hinblick auf Hundweiler/Reute tangiert ist, sind bei der Realisierung der Ausbaustrasse 0.1 die Ortschaften Stetten, Hagnau u. Immenstaad massiv von einer 3- bzw. 4spurigen B31Neu mit hoher Zerschneidungswirkung betroffen.

**Immenstaad** wird komplett zerschnitten und vor allem in seinen Entwicklungsmöglichkeiten maßgeblich beeinträchtigt.

Die **Gemeinde Stetten** wird durch die Ausbauvariante 0.1 durch die Schnellstraße und zusätzlich vom notwendigen Gemeindeverbindungsweg in direkter Nähe zur Wohnbebauung von den Weinanlagen und vom See abgeschnitten. Im Falle der Realisierung der Variante 9.3 wäre Stetten sogar im Süden und im Osten durch die Straße umzingelt. Die B33 würde vermutlich weiterhin das Dorf durchschneiden.



Luftbild Gemeinde Stetten



Die **Gemeinde Hagnau** wäre im Osten und Westen durch tiefe Zufahrtsschneisen zum 2röhrigen gebohrten Tunnel tangiert. Ein 3streifiger Tunnel kann technisch nicht gebohrt werden; die Fahrbahn müsste für die Tunneldurchfahrt auf 2 Fahrstreifen reduziert werden. Die Zerschneidungswirkung der B31Neu wird bei der Ausbauvariante durch notwendige Parallelstraßen als Gemeindeverbindungswege noch verschärft.

(Grafik: RP-Karte/ Grafik VIHAB e.V./ Bild Stetten, team B31 -Stetten)



Fotomontage Hagnauer Tunnel

## Ausbauvariante 0.1 mit Verlust von Weinanbauflächen, die Trasse 7.5 tangiert den Obstbau

Im Trassenvergleich zwischen Variante 7.5 und 0.1 ist die Ausbauvariante 0.1 entlang des ca. zehn Kilometer langen Streckenabschnitts der bestehenden B31 mit einer erheblichen Vernichtung von ca. 15 % der Weinanbaufläche der Winzer von Stetten, Hagnau, Kippenhausen und Immenstaad verbunden. Dabei geht es um über 20 Hektar Rebland.

Die etwa sechzig Winzer des Winzervereins Hagnau eG sowie Winzer mit eigenen Weinbaubetrieben sind damit bei der Ausbauvariante mit starken Verlusten konfrontiert.

Die Variante 7.5 fordert ebenfalls Rebflächen! Der Verlust ist hier für die Betroffenen natürlich ebenfalls schmerzhaft; allerdings ist die Fläche bedeutend geringer und damit auch vermutlich eher zu kompensieren.



Bild: Weinlese  
Winzerverein Hagnau eG

## Weinanbau abhängig von Klima und Boden

Der Weinanbau ist abhängig von Bodenbeschaffenheit und Klima und braucht die direkte Seelage, die unabdingbar begrenzt ist. Bei einem Verlust von Flächen für den Obstanbau, der bei der Trasse 7.5 ein Thema ist, sind eher Kompensationsmöglichkeiten für einen Flächenausgleich zu realisieren.

Berücksichtigt werden muss auch, dass die seenahe Kulturlandschaft wesentlich durch die typischen Rebhänge geprägt ist. Die Zerschneidungswirkung der Ost-West-Verkehrsachse B31Neu im zentralen Bodensee Weinanbaubereich ist deshalb auch aus touristischer Sicht problematisch.

## Landschaftsschutzgebiete & Gewässerschutz bei 0.1 tangiert

Im Fall einer Trassenentscheidung der Planer bei der B31Neu für die Ausbauvariante 0.1 oder 9.3 ist nicht nur die Seenähe im Hinblick auf den Gewässerschutz durch Gefahrguttransporte auf der neuen Schnellstraße ein Risiko. Von Stetten bis Immenstaad würden mit der B31Neu auf dieser Trasse bereits bestehende Landschaftsschutzgebiete durchschnitten. Die Trasse 7.5 wäre – sollten die laufenden Umweltuntersuchungen keine neuen Erkenntnisse liefern – frei von geschützten Flächen!

Quelle: Karte LUBW 13.04.2016



## Bau von Parallelwegen und mehr Knotenpunkte bei Ausbauvariante 0.1.

Die Nutzung der B31Neu als Schnellstraße ist nur für Kfz mit einer Mindestgeschwindigkeit von 60 km/h zulässig. Bei der Ausbauvariante 0.1 müssen deshalb – im Vergleich zur Trasse 7.5 – zusätzliche Knotenpunkte und Gemeindeverbindungsstraßen von Meersburg bis Immenstaad gebaut werden.

### Die Konsequenzen:

- ✓ erheblich größerer Landverbrauch
- ✓ verstärkte Trennwirkung der Straße
- ✓ Platzproblem Hagnau/ Tunnel-Ost
- ✓ hohe zusätzliche Kosten
- ✓ erheblich verlängerte Bauzeit

Grafik: Karte Google / VIHAB e.V.



## Bei Ausbau vor Neubau: B31 Verkehrschaos langjährig garantiert!

Die Mitglieder der AG Ausbau verfolgen unter dem parteipolitisch grünen Motto „Ausbau vor Neubau“ das Ziel, die B31Neu auf der Trasse 7.5 zu verhindern und die bestehende B31 von Meersburg bis Fischbach mit Tunnel durch Hagnau auszubauen. Würden sich Meersburg, Ittendorf, BUND, NABU und VCD durchsetzen hätte das u. a. **zwei bedenkenswerte Konsequenzen:**

1. ein **langjährig garantiertes Verkehrschaos** in der Bodenseeregion durch die Ispurige Verkehrsführung über die Baustelle B31 und – im günstigsten Fall – die Umleitung der Gegenspur über Ausweichstrecken im Bodensee-Hinterland.
2. eine **Bauzeitverlängerung** um mindestens ein Drittel der Zeit, die ein Neubau auf der Trasse 7.5 bräuchte. Dies zeigen die Erfahrungen z. B. mit dem Ausbau der B33 Konstanz – Radolfzell sowie mit den Baustellen auf der B31 – heute und in der Vergangenheit.

Zur Grundlast der B31 mit täglicher Durchschnittsbelastung von 24.000–28.000 Kfz, 15–20%igem Schwerverkehrsanteil und hohen saisonalen Spitzenbelastungen durch Tourismus und Messe käme noch der Baustellenverkehr mit seiner erheblichen Logistik!



## Noch mehr Infos zur B31Neu!

Die Initiativen des **B31NEU BÜNDNIS PRO 7.5 PLUS** bieten auf ihren Internetseiten weitere aktuelle Informationen zur B31Neu-Planung:

**BIB31neu BÜRGERINITIATIVE IMMENSTAAD B31NEU e.V.**  
• [www.bib31neu.de](http://www.bib31neu.de) → D. Kirchhoff, Vors.

**Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V.**  
• [www.verkehrsinitiative-hagnau.de](http://www.verkehrsinitiative-hagnau.de) → B. Saible

**team B31neu – Stetten**  
• [www.team31-stetten.de](http://www.team31-stetten.de) → H. Mantzsch, Vors.

Unterstützen Sie Pro 7.5 durch Ihren Eintrag auf dieser Website!

## Zeitplan & Entscheidungen im Planungsprozess der B31Neu



## Was bedeutet das in der Region für ...

- Bewohner der Anrainergemeinden der B31
- Berufspendler und Schüler,
- Betroffene an den Umleitungsstrecken
- Hotels, Gastronomie und Übernachtungsbetriebe
- Veranstalter von Festen und touristischen Angeboten
- Erholungssuchende und Feriengäste
- Einrichtungen wie Messe und Flughafen
- Firmen, Betriebe und Geschäfte der wirtschaftlich prosperierenden Bodenseeregion
- die Busfahrer im ÖPNV und Fahrgäste
- .....

**Wollen/verkräften wir das wirklich?**