

Beratungsunterlage

öffentlich	Gemeinderat	23.06.2020	Beratung und Beschlussfassung
------------	-------------	------------	-------------------------------

Planung der B31neu Meersburg – Immenstaad

- Information und Beratung zum aktuellen Planungsstand

- Verabschiedung einer Resolution

Im Dezember 2019 hat sich das Regierungspräsidium Tübingen (RP Tübingen) nach einem rund dreijährigen Begutachtungs- und Vorplanungsprozess auf die Trasse B1 als Vorzugstrasse für die B31neu im Streckenabschnitt zwischen Meersburg und Immenstaad festgelegt. Dem hat sich das Verkehrsministerium Baden-Württemberg (VM) und im späteren Verlauf (April 2020) auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) angeschlossen.

Der Gemeinderat der Stadt Markdorf hat im Juli 2019 eine Resolution zum Querschnitt und zum Trassenverlauf der B31neu mit folgendem Inhalt beschlossen:

„Das Regierungspräsidium Tübingen sieht in den aktuellen Planungen für die B31 zwischen Meersburg und Immenstaad einen autobahnähnlichen 4-spurigen Ausbau mit dem Querschnitt RQ28 vor. Eine 4-spurige Trasse vernichtet wertvolle Obstbau-, Wald- und Naturschutzflächen am nördlichen Bodenseeufer. Die Stadt Markdorf setzt sich für einen flächenschonenden Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ein. Es wird daher von den zuständigen Planungsbehörden erwartet, die Verkehrsprognosen zur Funktion und Entlastungswirkung für das anliegende Straßennetz im Hinterland auch auf der Basis eines dreispurigen Ausbaus analog zur B31Neu zwischen Stockach und Überlingen (RQ 15,5) vorzulegen und diese schlanke Trassenlösung als bevorzugtes Ziel in die Planungsüberlegungen einzubeziehen. Die Stadt Markdorf lehnt es ab, mehr Landschaft als unbedingt nötig dem motorisierten Individualverkehr zu opfern und verlangt daher auch die Realisierung einer Trasse, die sich möglichst nah am Bestand orientiert.“

Inzwischen hat sich das BMVI im Hinblick auf den Straßenquerschnitt entgegen dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg der fachlichen Bewertung des RP Tübingen angeschlossen, welches auf Grundlage des vorliegenden Verkehrsgutachtens einen zweibahnigen, vierstreifigen Bau der neuen B31 im Regelquerschnitt 28 Meter (RQ 28) vorsieht. Für die vierstreifige Lösung sprächen nach Aussage des BMVI insbesondere die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die bessere Entlastung der Ortsdurchfahrten auf der alten B31 und des nachgeordneten Straßennetzes sowie die überregionale Bündelungsfunktion der B31neu. Aus diesem Grund sehe auch der Bundesverkehrswegeplan als höchstes politisches Planungsinstrument der Bundesregierung einen zweibahnigen, vierstreifigen Bau der B31neu vor.

Der Oberbürgermeister, die Bürgermeisterin und die Bürgermeister der beteiligten Städte und Gemeinden Friedrichshafen, Markdorf, Meersburg, Immenstaad, Hagnau, Daisendorf und Stetten sowie der Landrat des Bodenseekreises und der Regionalverbandsdirektor des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben hatten sich in der Zwischenzeit mehrfach zur Qualität des Planungs- und Begutachtungsprozesses des RP Tübingen bekannt und zu verstehen gegeben, dass sie die Entscheidung von BMVI, VM und RP Tübingen zur Trasse B1 als Ergebnis der Vorplanung und Grundlage für die weiteren Planungsschritte akzeptieren. Des Weiteren wurde von dortiger Seite als Kompromiss zwischen einem möglichen Querschnitt von 28 Metern und dem vom VM Baden-Württemberg geforderten dreistreifigen Ausbau von 15,5 Metern ein Neubau der B31 mit dem Querschnitt 21 Meter als zweibahnige, vierstreifige Lösung ohne Standstreifen vorgebracht. Darüber hinaus wurden für den weiteren Planungsprozess auf Grundlage der Trasse B1 verschiedene Optimierungen im Hinblick auf die Trassenführung, den Lärmschutz in Form von entsprechenden technischen Bauwerken (insb. Tunnelführung), die Anbindung der B33, die Bearbeitung der Natur- und Artenschutzmaßnahmen, den Ausgleich betroffener Flächeninhaber und der zeitnahe Beginn der Planung für den Ausbau zwischen Meersburg und Parkplatz Wölfele und dem Anschluss an den Fährhafen Meersburg gefordert.

Von Beteiligten auf allen Planungsebenen wird immer wieder betont, dass die Demonstration einer möglichst weitgehenden regionalen Einigkeit helfen wird, die Realisierung der Maßnahme zu vereinfachen und zu beschleunigen. Die Verwaltung unterstützt im Bestreben nach einem guten interkommunalen Miteinander das Ziel einer abgestimmten Haltung auf der Basis der Definition eines kleinsten gemeinsamen Nenners. Doch selbst dieser kleinste gemeinsame Nenner wird von allen an der Diskussion beteiligten Kommunen verlangen, von seitherigen Maximal- bzw. Idealforderungen abzurücken. In diesem Sinne wurde der Text

der Bürgermeister für die konkrete Situation in Markdorf angepasst und wird folgende Formulierung für eine Resolution des Gemeinderates zum Ausbau der B31 zwischen Meersburg und Immenstaad vorgeschlagen:

Resolution

Die Stadt Markdorf hat sich in der Vergangenheit stets für eine möglichst seenahe Trassenführung der B31 neu ausgesprochen, wie zuletzt im Juli 2019 in Form einer Resolution. Nach Bekanntwerden der Begutachtungsergebnisse des Vorplanungsprozesses und der Entscheidung für die B1 als Vorzugstrasse durch das RP Tübingen, das VM Baden-Württemberg und das BMVI im April 2020, bekennt sich auch die Stadt Markdorf zu diesem Ergebnis und trägt die B1 als Grundlage für die weitere Entwurfsplanung mit.

In Anbetracht der Sensibilität unserer hochwertigen und sensiblen Landschaft entlang des Bodenseeufer und im angrenzenden Bodenseehinterland spricht sich die Stadt Markdorf für eine Reduzierung des Querschnitts auf den RQ 21, sprich eine zweibahnige, vierstreifige Lösung ohne Standstreifen aus. Dies wird der notwendigen Leistungsfähigkeit, der Verkehrssicherheit und der Bündelungsfunktion der neuen Straße gerecht und leistet einen Beitrag zur Reduzierung des Flächenverbrauchs.

Darüber hinaus fordert die Stadt Markdorf:

1. Optimale Trassenführung und Lärmschutz durch technische Bauwerke in den Bereichen Hagnau-Nord / Frenkenbach / Kippenhausen / Reute. Dabei stellt der jetzt im Raum stehende Trassierungsvorschlag für diesen Bereich aus Sicht der Stadt Markdorf eine gerade noch vertretbare Kompromisslösung für Reute dar und darf keinesfalls einseitig noch weiter nach Norden verschoben werden, zumal in der Planverfeinerung zwischen Frühjahr 2019 und Herbst 2019 eine solche Verschiebung nach Norden bereits vorgenommen wurde.
2. Bestmögliche Bearbeitung der Natur- und Artenschutzmaßnahmen im Weingartner Wald.
3. Fairer Ausgleich der betroffenen Flächeninhaber.
4. Darüber hinaus unterstützt die Stadt Markdorf alle weiteren Optimierungsforderungen der betroffenen Städte und Gemeinden soweit diese den Interessen der Stadt Markdorf nicht entgegenstehen analog der gemeinsamen Erklärung der Bürgermeister vom Mai 2020.

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat beschließt den Resolutionstext.