

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Klaus Hoher FDP/DVP**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Neugestaltung der B 31**

**Kleine Anfrage**

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Planungs- und Umsetzungsstand des Aus- und Neubaus der B 31 zwischen Meersburg/West und Immenstaad?
2. Mit welchem Planungs- und Realisierungshorizont für den Aus- und Neubau der B 31 auf dem Teilabschnitt zwischen Meersburg/West und Immenstaad rechnet sie?
3. Aufgrund welcher Gutachten erfolgte die Variantenauswahl und Entscheidung zum Aus- und Neubau der B 31 zwischen Meersburg/West und Immenstaad?
4. Inwiefern erachtet sie es als zielführend, wenn der Verkehrsminister Zweifel am vierspurigen Ausbau in der Öffentlichkeit streut, nachdem der Präsident der entsprechenden Planungsbehörde bereits von einer Entscheidung für die vierspurigen Variante gesprochen hat?
5. Sieht sie – und mit welchen Argumenten – eine dreispurige Trassenführung mit den Anforderungen der Verkehrssicherheit und des erwarteten Verkehrsaufkommens als vereinbar an?
6. Welche Erfahrungen gibt es zur Verkehrssicherheit und riskanten Überholmanövern auf anderen dreistreifigen Abschnitten von Bundesstraßen?
7. In welcher Weise wird sie sich für den vierstreifigen Aus- und Neubau der B 31 zwischen Meersburg/West und Immenstaad in Umsetzung der Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans einsetzen?

19.7.2021

Hoher FDP/DVP

Eingegangen: 19.7.2021 / Ausgegeben: 17.8.2021

**1**

### Begründung

Das Straßennetz entlang der Nordseite des Bodensees wird dem Verkehrsaufkommen nicht gerecht. Die B 31 zwischen Friedrichshafen und Überlingen soll im Rahmen der Neugestaltung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum in drei Abschnitten aus- bzw. neugebaut werden, um somit zu einer dauerhaften Entlastung der Verkehrssituation beizutragen. Alle drei Abschnitte sind im Bundesverkehrswegeplan im Vordringlichen Bedarf eingestuft. Nach Fertigstellung der Ortsumfahrung Friedrichshafen sowie des Abschnitts der B 31 im Bereich von Überlingen wird auch der Verkehrsdruck zwischen Meersburg und Immenstaad zunehmen. Für die Planung der Neugestaltung der B 31 ist das Regierungspräsidium Tübingen verantwortlich. Nach Prüfung verschiedener Trassenvorschläge hat das Regierungspräsidium Tübingen dem zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die vierspurige Vorzugsvariante B1 vorgeschlagen, woraufhin der Bund als Straßenbaulastträger für Bundesfernstraßen sich für diese Variante ausgesprochen hat. Aktuell plant das Regierungspräsidium Tübingen diese Variante weiter. Die Kleine Anfrage erfolgt aufgrund der erneuten Infragestellung des geplanten vierspurigen Ausbaus der B 31 auf dem Streckenabschnitt zwischen Meersburg/West und Immenstaad durch Verkehrsminister Winfried Hermann. Dieser fordert eine dreispurige Trasse.

### Antwort

Mit Schreiben vom 4. August 2021 Nr. VM2-0141.3-6/41/5 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Wie ist der aktuelle Planungs- und Umsetzungsstand des Aus- und Neubaus der B 31 zwischen Meersburg/West und Immenstaad?*

Nach dem Wiedereinstieg in die Planung der Maßnahme im Jahr 2015 hat das Regierungspräsidiums Tübingen als planende Behörde den gesamten Raum zwischen dem Bodenseeufer und dem Korridor der noch im Jahr 2006 linienbestimmten Variante 7.5 auf relevante Raum-, Umwelt- und Verkehrsbelange hin untersucht und bewertet. Dabei wurden mehrere zielführende Trassenvarianten straßentechnisch ausgearbeitet und oben genannten Belangen gegenübergestellt. Nach der Beurteilung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen für jede Variante, der Ermittlung der Baukosten und der Abwägung der verschiedenen Aspekte haben sich das Regierungspräsidium und das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg für die Variante B1 ausgesprochen. Sie ist im Vergleich aller untersuchten Varianten die tragfähigste Lösung, um die straßenverkehrlichen Probleme rund um Hagnau entscheidend zu mindern. Die Abstimmung mit dem Bund als Straßenbaulastträger läuft. Dort wird die Planung und insbesondere die Herleitung der Vorzugsvariante fachtechnisch geprüft.

*2. Mit welchem Planungs- und Realisierungshorizont für den Aus- und Neubau der B 31 auf dem Teilabschnitt zwischen Meersburg/West und Immenstaad rechnet sie?*

Nach Bestätigung der Vorzugsvariante B1 durch den Bund stellt das Regierungspräsidium Tübingen die Unterlagen zur Voruntersuchung nach den RE fertig. Danach bestimmt das Fernstraßenbundesamt die Linie nach § 16 FStrG. Mit diesem Verfahrensschritt ist die Vorplanung abgeschlossen.

In der danach folgenden Planungsphase, der Entwurfsplanung, wird die Planung zunehmend konkreter. Die Entwurfsplanung bildet die Grundlage für die haushaltsrechtliche und fachtechnische Prüfung durch das Bundesministerium. Der genehmigte Entwurf (Gesehenvermerk) bildet die Grundlage für den Einstieg in die Erarbeitung der Planunterlagen für das folgende Planfeststellungsverfahren.

Aufgrund der vielen noch ausstehenden Verfahrensschritte sind Angaben zum Planungs- und Realisierungshorizont aktuell noch nicht möglich.

*3. Aufgrund welcher Gutachten erfolgte die Variantenauswahl und Entscheidung zum Aus- und Neubau der B 31 zwischen Meersburg/West und Immenstaad?*

In der Vorplanung geht es darum, wesentliche Aspekte und Belange zu ermitteln, zu beurteilen und zu gewichten, die für die Beurteilung zielführender Varianten und für deren Vergleich entscheidungserheblich sind. Dazu zählen insbesondere Umwelt- und Naturschutzbelange, die Belange der Raumordnung sowie der Raumnutzungen, verkehrliche und siedlungsstrukturelle Aspekte sowie wirtschaftliche Belange.

Auf der Grundlage abgeschlossener Erhebungen und verfestigter Ergebnisse im Rahmen der Erstellung von Gutachten und Untersuchungen zu o. g. Aspekten und deren Zusammenhänge ist die Empfehlung des Regierungspräsidiums Tübingen für die Weiterplanung der Variante B1 erfolgt.

*4. Inwiefern erachtet sie es als zielführend, wenn der Verkehrsminister Zweifel am vierspurigen Ausbau in der Öffentlichkeit streut, nachdem der Präsident der entsprechenden Planungsbehörde bereits von einer Entscheidung für die vierspurigen Variante gesprochen hat?*

*5. Sieht sie – und mit welchen Argumenten – eine dreispurige Trassenführung mit den Anforderungen der Verkehrssicherheit und des erwarteten Verkehrsaufkommens als vereinbar an?*

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Aus Sicht des Landesverkehrsministeriums dürfen nicht nur verkehrliche Aspekte in den Vordergrund gestellt werden. In der hochsensiblen Bodenseelandschaft muss dem Natur- und Landschaftsschutz sowie auch den Belangen des Obst- und Weinbaus Rechnung getragen werden. Hier hat die dreistreifige Lösung deutliche Vorteile. Der Bund hat bei seiner Entscheidung den verkehrlichen Belangen den Vorrang gegeben. Dabei stand im Vordergrund, dass mit dem vierstreifigen Querschnitt die Verkehrssicherheit erhöht wird sowie die Ortsdurchfahrten stärker entlastet werden. Man muss sich klarmachen, dass zu den vorhandenen zwei Fahrspuren, die herabgestuft werden, auf der künftigen B 31 vier Fahrspuren und zwei Standstreifen hinzukommen. Die Kapazität wird damit verdreifacht. Für 25.000 bis 30.000 Fahrzeuge würden jedoch drei zusätzliche Fahrspuren ausreichen. Ein dreistreifiger Querschnitt stellt grundsätzlich eine verkehrssichere Lösung dar (siehe Beantwortung der Frage 6).

*6. Welche Erfahrungen gibt es zur Verkehrssicherheit und riskanten Überholmanövern auf anderen dreistreifigen Abschnitten von Bundesstraßen?*

Ein konkreter Bezug dreistreifiger Straßenabschnitte auf Bundesstraßen zur Verkehrssicherheitssituation ist nur mit erheblichem zeitlichem und technischem Vorlauf realisierbar. Grundsätzlich kann jedoch festgestellt werden, dass dreistreifig ausgebaute Straßenabschnitte auf mindestens 40 Prozent der Länge jeder Fahrtrichtung verkehrsrechtlich gesicherte Überholabschnitte aufweisen. Auf diesen alternierend angelegten Überholabschnitten kann der Überholbedarf bei entsprechenden Verkehrsmengen sicher befriedigt werden. Dadurch sind riskante Überholmanöver bzw. Überholmanöver unter Nutzung der Gegenverkehrsfahrbahnen seltene Ereignisse. Untersuchungsergebnisse der zurückliegenden Jahre zeigen auf, dass solche dreistreifigen Abschnitte bei regelkonformer Gestaltung allgemein ein hohes Verkehrssicherheitsniveau aufweisen. Gemeinsam mit richtungstrennten zweibahnigen Straßen bieten sie ein deutlich höheres Sicherheitsniveau als einbahnig zweistreifige Straßen.

*7. In welcher Weise wird sie sich für den vierstreifigen Aus- und Neubau der B 31 zwischen Meersburg/West und Immenstaad in Umsetzung der Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans einsetzen?*

Das zukünftige Verkehrsgeschehen wird durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst. Man nehme nur die aktuelle Situation in der Pandemie mit seinen Auswirkungen auf die Arbeitswelt. Auch die politischen Anstrengungen zur Erreichung der Klimaneutralität werden Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrsträger haben. Dieser geänderte Ansatz, der in den Verkehrsuntersuchungen zu berücksichtigen wäre, könnte durchaus Auswirkungen auf die Planungen nach sich ziehen. Zudem geht das Land davon aus, dass es aufgrund der veränderten Randbedingungen in den nächsten Jahren zur Evaluation der Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans kommt. Darin werden Klimaschutzaspekte wie auch Mobilitätsveränderungen wegen einer veränderten Arbeitswelt eine Rolle spielen.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor