

Antrag

der Abg. Dr. Christian Jung und Klaus Hoher u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Weiteres Verfahren zum vierstreifigen Bau der B 31 (Immenstaad–Meersburg)

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wann das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der seitens des Landes vorgeschlagenen Vorzugsvariante B 1 mit welcher Festlegung zur Anzahl der Fahrstreifen zugestimmt hat;
2. ob trotz der Festlegung des Bundes auf einen vierstreifigen Bau weiterhin Überlegungen oder Planungen für einen dreistreifigen Ausbau erfolgten bzw. erfolgten (vgl. auch Antwort auf die Kleine Anfrage Drucksache 17/562 „Neugestaltung der B 31“ des Abg. Klaus Hoher FDP/DVP, in der ausgeführt wurde, dass eine dreistreifige Gestaltung deutliche Vorteile habe);
3. in welchen wesentlichen Punkten (bspw. Linienführung bei Stetten) sich die Variante B 1 von der im Jahr 2006 bestimmten Linie 7.5w2 unterscheidet;
4. welche Auffassung sie zur Frage der Erforderlichkeit eines erneuten Linienbestimmungsverfahrens gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetzes vertritt;
5. welche Besprechungen mit dem Bund zur Erörterung dieser Fragestellungen stattfanden mit der Angabe, ob dabei die Einbeziehung des Fernstraßenbundesamtes zur Abgabe einer Stellungnahme thematisiert wurde und welche weiteren Abstimmungsschritte vereinbart wurden;
6. ob bereits jetzt klar ist, dass ein neues Linienbestimmungsverfahren erforderlich ist;
7. ob sie im Vorfeld der Benennung der Vorzugsvariante B 1 die mögliche Erforderlichkeit eines erneuten Linienbestimmungsverfahrens geprüft hat mit der Angabe, welche Abweichungen nach ihren Erkenntnissen von einer linienbestimmten Trasse möglich sind;

8. ob sie im Hinblick auf die Vorzugsvariante B 1 evtl. bereits eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen hat;
9. von welchen zeitlichen Verzögerungen sie bei einem erneuten Linienbestimmungsverfahren ausgeht.

31.10.2022

Dr. Jung, Hoher, Haag, Dr. Rülke, Haußmann,
Dr. Timm Kern, Reith, Brauer, Heitlinger FDP/DVP

Begründung

Die Verkehrssituation am nördlichen Bodenseeufer ist insbesondere zwischen Immenstaad und Meersburg höchst unbefriedigend. Deshalb hat der Bund entschieden, den Aus- und Neubau der B 31 in vierstreifiger Ausführung vorzunehmen. Gemäß Medienberichten, zuletzt Schwäbische Zeitung vom 22. Oktober 2022, wolle Verkehrsminister Hermann lediglich eine dreistreifige Ausführung, an der das Regierungspräsidium noch parallel arbeite, und der direkt gewählte Abgeordnete Martin Hahn (GRÜNE) wolle überhaupt keinen Neubau. Bekanntlich handelt es sich jedoch beim Bau von Bundesstraßen um Auftragsverwaltung.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 23. November 2022 Nr. VM2-0141.3-12/159/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. wann das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der seitens des Landes vorgeschlagenen Vorzugsvariante B 1 mit welcher Festlegung zur Anzahl der Fahrstreifen zugestimmt hat;*

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit Schreiben vom 25. August 2021 der vom Land vorgeschlagenen Vorzugsvariante B 1 mit einem vierstreifigen Neubau der Entwurfsklasse EKA 2 (autobahnähnliche Straße) mit einem RQ 28 zugestimmt.

- 2. ob trotz der Festlegung des Bundes auf einen vierstreifigen Bau weiterhin Überlegungen oder Planungen für einen dreistreifigen Ausbau erfolgten bzw. erfolgten (vgl. auch Antwort auf die Kleine Anfrage Drucksache 17/562 „Neugestaltung der B 31“ des Abg. Klaus Hoher FDP/DVP, in der ausgeführt wurde, dass eine dreistreifige Gestaltung deutliche Vorteile habe);*

Der Bund hat bei seiner Entscheidung für einen vierstreifigen Neubau den verkehrlichen Belangen den Vorrang gegeben. Das Verkehrsministerium hat die Diskussion um die Minimierung der Eingriffe – und hierzu gehört beim vorhandenen Verkehrsaufkommen die Wahl des Querschnitts – frühzeitig vor dem Hintergrund der sich fortwährend ergänzenden rechtlichen Vorgaben und einem sehr sensiblen Planungsraum angestoßen. Eine fortlaufende, begleitende Überprüfung der Planungen bleibt daher in den folgenden planerischen Schritten aus Sicht des Landes notwendig.

3. in welchen wesentlichen Punkten (bspw. Linienführung bei Stetten) sich die Variante B 1 von der im Jahr 2006 bestimmten Linie 7.5w2 unterscheidet;

Einleitend wird darauf hingewiesen, dass die Linienbestimmung im Jahr 2006 den gesamten Streckenabschnitt zwischen Überlingen und Immenstaad umfasste.

Auf Grundlage der Linienbestimmung bzw. der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens hat der Bund den gesamten Streckenabschnitt Überlingen–Friedrichshafen in drei jeweils für sich verkehrswirksame Planungsabschnitte unterteilt:

- B 31, Überlingen/Ost bis Oberuhldingen
- B 31, Oberuhldingen–Meersburg/West
- B 31, Meersburg/West–Immenstaad.

Jeder der drei o. a. Abschnitte ist als eigene Maßnahme des Bedarfsplans im Vordringlichen Bedarf gelistet. Dementsprechend wurde die Planung im Jahr 2015 für den Abschnitt Meersburg/West–Immenstaad fortgeführt. Eine erneute Linienbestimmung betreffe nur diesen Abschnitt.

Die Unterschiede im Verlauf betreffen im Wesentlichen den Bereich der Ortschaft Stetten und den Bereich des Weingartenwald. Im Unterschied zur Linienbestimmung 2006, wo jeweils ein nördlicher Verlauf konzipiert war, verläuft nun die Variante B 1 südlich von Stetten und durch bzw. südlich des Weingartenwaldes.

4. welche Auffassung sie zur Frage der Erforderlichkeit eines erneuten Linienbestimmungsverfahrens gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetzes vertritt;

Zur Wahrung der gesetzlichen Vorschriften des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) samt der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung ist ein Linienbestimmungsverfahren durchzuführen. Näheres hierzu wird bei der Beantwortung der Fragen 7 und 8 ausgeführt.

5. welche Besprechungen mit dem Bund zur Erörterung dieser Fragestellungen stattfanden mit der Angabe, ob dabei die Einbeziehung des Fernstraßenbundesamtes zur Abgabe einer Stellungnahme thematisiert wurde und welche weiteren Abstimmungsschritte vereinbart wurden;

Das BMVI hat im Schreiben vom 25. August 2021 mitgeteilt, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung mit Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung in der Linienbestimmung vorzunehmen ist.

Das Land hat nachfolgend die Frage gestellt, ob eine neue Bestimmung der Linie erforderlich sei, da die Abweichungen von der bestimmten Linie nicht erheblich erschienen sowie eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange im Rahmen einer neuen Linienbestimmung keine neuen Erkenntnisse brächten.

Zuletzt ist der Sachverhalt im Rahmen einer Planungsbesprechung mit Ortseinsicht am 20. Juli 2022 mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) erörtert worden.

Das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) ist in diesem Zusammenhang um Prüfung gebeten worden, ob aufgrund der Abweichungen der aktuellen Vorzugsvariante B 1 von der 2006 linienbestimmten Trasse eine neue Linienbestimmung nach § 16 Fernstraßengesetz (FStrG) erforderlich ist. Das FBA hat dies aktuell bestätigt.

6. ob bereits jetzt klar ist, dass ein neues Linienbestimmungsverfahren erforderlich ist;

Ja. Näheres hierzu wird bei der Beantwortung der Fragen 7 und 8 ausgeführt.

7. *ob sie im Vorfeld der Benennung der Vorzugsvariante B 1 die mögliche Erforderlichkeit eines erneuten Linienbestimmungsverfahrens geprüft hat mit der Angabe, welche Abweichungen nach ihren Erkenntnissen von einer linienbestimmten Trasse möglich sind;*

8. *ob sie im Hinblick auf die Vorzugsvariante B 1 evtl. bereits eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen hat;*

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des unmittelbaren inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Fortführung der Planung im Jahre 2015 wurde im Rahmen der Erarbeitung der Unterlagen für die Festlegung der Vorzugsvariante (Vorplanung) vor dem Hintergrund der im Jahre 2006 durchgeführten Linienbestimmung sowohl das Erfordernis eines Raumordnungs- als auch eines Linienbestimmungsverfahrens diskutiert.

Die neue Vorzugslinie B 1 entspricht der Linie 9.3 der alten Linienbestimmung von 2006. Sie stellte eine Alternativplanung dar, die nicht als Vorzugsvariante bestimmt wurde und weicht über einen nicht unerheblichen Teil des Streckenverlaufs über mehrere hundert Meter von der damals bestimmten Linie ab.

Nachdem für die vorgeschlagene Vorzugsvariante kein Raumordnungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung stattgefunden hat, jedoch eine Linienbestimmung erforderlich ist, ist die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Linienbestimmung vorzunehmen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein formales Verfahren, das innerhalb des Trägerverfahrens, der Linienbestimmung, vom FBA vorgenommen wird. Das Regierungspräsidium Tübingen (RPT) legt dafür die umweltfachlichen Gutachten und Untersuchungen vor.

9. *von welchen zeitlichen Verzögerungen sie bei einem erneuten Linienbestimmungsverfahren ausgeht.*

Als nächsten Planungsschritt wird das Land ein Linienbestimmungsverfahren nach § 16 FStrG beantragen. Ziel ist, in 2023 das Beteiligungsverfahren und die Bewertung der Ergebnisse durchzuführen. Danach wird das RPT den Antrag auf Linienbestimmung über das Verkehrsministerium und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) beim Fernstraßenbundesamt (FBA) stellen.

Nach Zustimmung des BMDV zur Variante B 1 mit Schreiben vom 25. August 2021 hat das RPT bereits mit der Erarbeitung der Unterlagen für die nächste Planungsphase (Entwurfsplanung) begonnen, um insgesamt das Planungsverfahren zu beschleunigen.

Mit der einvernehmlich verwaltungsintern getroffenen Entscheidung, dass ein erneutes Linienbestimmungsverfahren erforderlich wird, wird neben der Entwurfs- und Genehmigungsplanung ein weiterer Planungsschritt etabliert. Die hierfür benötigte Zeitspanne hängt wesentlich vom Inhalt der Äußerungen der Behörden und der Öffentlichkeit nach der Auslegung ab.

Hermann
Minister für Verkehr