Sitzungsvorlage

Stadt Meersburg Bürgermeister Scherer, Robert, Bürgermeister	Nummer: Datum:	**20/1561** 23.07.2020

Beratungsfolge	**Termin**	**Status**
Gemeinderat	04.08.2020	öffentlich **Anlagen**: Resolution Variantenübersicht

5. Planung der B31 NEU Meersburg – Immenstaad
- Vorstellung aktueller Planungsstand
- Verabschiedung einer Resolution

Sachvortrag:

Die Stadt Meersburg hat sich in der Vergangenheit stets für eine leistungs- und zukunftsfähige B31 NEU eingesetzt. Wichtige Kriterien in den Überlegungen der Stadt waren immer, dass die neue Straße heutige und künftige Verkehre aufnehmen kann, dass sie dem hohen Schwerverkehrsanteil gewachsen ist, dass sie schwer oder nicht ersetzbare landwirtschaftliche Fläche weitgehend bewahrt und dass sie den Belangen des Umwelt- und Naturschutzes entspricht.
In der Vergangenheit hat sich die Stadt Meersburg für eine möglichst seenahe 3-spurige Trassenführung der B31neu, wie zuletzt im Mai 2019 in Abstimmung dem Meersburger Initiativ-Kreis B 31 Neu (MIK) in Form einer Resolution, für die Ausbauvariante A1 ausgesprochen. Weiterhin wurde aus Meersburg der Ausbaubeginn nicht einschließlich des theoretischen Knotenpunkt „Daisendorfer Straße/B31“ befürwortet, sondern östlich davon in Richtung Feuerwehrhaus damit eine „neue“ Fährezufahrt durch die sensible Daisendorfer Straße nicht in eine Planung hinein fließt. Eine Untersuchung für eine neue, erforderliche Fährezufahrt muss aus Sicht der Verwaltung und der MIK im nächsten Abschnitt „Überlingen – Meersburg“ gesamtheitlich untersucht und geplant werden. Außerdem wurden die Hinterlandtrassen im Bereich von Meersburg immer abgelehnt, da hier die Eingriffe und Auswirkungen aus Sicht der Stadt Meersburg und der MIK nicht vertretbar gewesen wären. Dies wird nun durch die vorgesehene Trasse B1 bestätigt und Meersburg wird „nur“ auf der Bestandstrasse auf der Gemarkung Meersburg ausgebaut. Hier müssen dann optimale Schutzmaßnahmen erarbeitet und umgesetzt werden damit die betroffenen Anliegerinnen und Anlieger maximal geschützt werden sind.

Der mehrjährige Vorplanungsprozess mit seinen Begutachtungsergebnissen und der

Entscheidung für die B1 als Vorzugstrasse durch das Regierungspräsidium Tübingen, das Verkehrsministerium Baden-Württemberg und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im April 2020 bilden nun zukünftig die nächsten Grundlagen für eine Planungsoptimierung der Trasse. Mit einer Verträglichkeit für die Landwirte, die Betroffenen Menschen und für Natur sowie Landschaft wird dies, wie bei vielen Straßenbauprojekten, eine große Herausforderung für alle Beteiligten. Dies wird von Minister Hermann in seiner Stellungnahme unterstützt und durch das Ziel den Flächenverbrauch bei der zweibahnigen Trasse B1 so gering wie möglich zu halten untermauert.

Alle Informationen zu den Entwicklungen und Ergebnissen, welche zur Trassenfindung B1 geführt haben, sind im Internet unter *www.b31.verkehr-bodenseeraum.de* abrufbar.

Bild 1: Variante B1, Vorschlag des Regierungspräsidiums Tübingen (Quelle: Synopse des RPT)

Bild 2: Ausschnitt von Variante B1 im Bereich Meersburg, Vorschlag des Regierungspräsidiums Tübingen (Quelle: Synopse des RPT)

In Anbetracht der Wichtigkeit der verkehrlichen Entlastung der sensiblen Raumschaft entlang

des Bodenseeufers und im angrenzenden Bodenseehinterland ist eine maximal zweibahnige, vierstreifige Lösung ohne Standstreifen eine Kompromisslösung, welche die Leistungsfähigkeit der bevorzugten Trasse B1 ebenso entspricht. Eine Trasse ohne Standstreifen ist aus Sicht der Verwaltung, der MIK, den Ober- und Bürgermeister, dem Landrat des Bodenseekreises und dem Regionalverbandsdirektor nach der Bekanntgabe zur Trasse B1 ebenso leistungsfähig und ein Kompromiss für die Region. Hierdurch können Eingriffe in die Natur, der Flächenverbrauch und Kosten deutlich reduziert werden. Die eingesparten Finanzmittel müssen aus Sicht der Verwaltung über die gesetzlichen Vorschriften hinaus in den Schutz der Natur, Landschaft sowie von betroffenen Bürgerinnen und Bürger aller betroffenen Kommunen als zusätzliche Baukosten eingesetzt werden. Ein zweibahniger, vierstreifiger Ausbau der Trasse mit einem versiegelten Gesamtquerschnitt von max. 21m inklusive Mittelstreifen bildet eine Alternative zum vorgesehen Querschnitt. Nach dem Rückbau und der Änderung der Klassifizierung der B31alt bietet diese sehr gute Möglichkeiten, im Rahmen der Mobilitätswende den zunehmenden Fahrrad- und öffentlichen Nahverkehr aufzunehmen und zu optimieren.

Der vorgeschlagene Kompromiss mit Akzepttanz des vorgesehenen Trassenkorridor B1 (welcher noch optimiert werden muss) von allen Beteiligten in der Region und dem Vorhabenträger, bedeutet nach der Definition des Duden eine „*Übereinkunft durch gegenseitige Zugeständnisse*“. Dies lässt sich als „*Vereinbarung, bei der alle Beteiligten einige Aspekte ihrer Vorstellungen aufgegeben haben, um zu einer Entscheidung zu kommen*“ interpretieren.
Der vorgeschlagene Kompromiss ermöglicht aber auch Chancen Verbesserungen für die einzelnen Betroffenheiten auf den verschiedenen Gemarkungen zu bewirken, da somit Finanzmittel frei werden. Diese Verbesserungen im Bereich der Gemarkung Meersburg werden in der Resolution mit aufgenommen.

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat stimmt der Resolution zu.

Scherer