

Regierungspräsidium Tübingen  
Konrad-Adenauer-Straße 20

72072 Tübingen

Freiburg, 4. Juli 2003  
Rechtsanwalt Wurster  
Sekretariat Frau Berard/Frau Klausmann  
Durchwahl (0761) 28262-40/-41

unser AZ: 01/01499-WUR/kla  
(Bitte angeben)

**Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der Bundesstraße B 31 zwischen Immenstadt und Friedrichshafen, Bauabschnitt II B (BA II B) Immenstaad-Waggershausen K 7739 in Friedrichshafen, Gemarkungen Friedrichshafen, Kluftern, Allingen, Ettenkirch sowie Friedrichshafen Fluren 2, 6, 8 und 9**

## **Zusammenfassung der Einwendungen für Pro Kluftern e.V.**

1. Der geplante Teilabschnitt der B 31 Neu als 4-spurige Bundesstraße zwischen Immenstaad und Friedrichshafen-West ist nicht planfeststellungsfähig. Das der Planfeststellung zu Grunde liegende Verkehrskonzept ist unzulänglich untersucht und eine Abschätzung der nachteiligen Folgen aus den nachfolgend genannten Gründen nicht möglich:

1.1 Der geplante 4-spurige Ausbau der B 31 auf der seenahen Trasse führt zu einer grundlegend neuen Beurteilung der Verkehrsfunktion der B 31. Entgegen der

Beteuerungen des Erläuterungsberichts wird die B 31 nach ihrem Ausbau zwischen Überlingen und im Anschluss an die B 30 bzw. A 96 eine leistungsfähige und attraktive Fernverkehrsverbindung („Bodenseeautobahn“) darstellen. Dies führt zu großräumigen Verkehrsverlagerungen insbesondere im Freizeit-, Urlaubs- sowie des Schwerverkehrs mit deutlichem Zuwachs nach Einführung der LKW-Maut für Autobahnen. Dies führt zu einer grundlegend geänderten Verkehrsbelastung, Verkehrszusammensetzung und Verkehrsverteilung auf der B 31, die bislang im Verkehrsgutachten auch nicht ansatzweise untersucht worden ist. Auch der projektinduzierte Neuverkehr wurde nicht berücksichtigt.

1.2 Mit dem Verzicht auf den Ausbau der B 33 Meersburg – Ravensburg ändert sich auch die Verkehrsbedeutung der B 31 in regionaler Hinsicht. Neben der großräumigen Verkehrsbelastung dürfte eine B 31 neu diesen Anforderungen nicht gewachsen sein. Der Neubau einer autobahnähnlichen Verbindung im Nahbereich des Bodensees und durch den dicht besiedelten Raum Friedrichshafen ist nicht umwelt- und raumverträglich. Angesichts der künftigen Verkehrsbelastung sowie zu erwartender Engpässe (einbahniger Riedlepark-Tunnel) ist mit erheblichen Überlastungen des künftigen Netzes zu rechnen. Die erhoffte positive Wirkung auf die Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes wird die B 31 nicht haben.

1.3 Die Anschlussstellenkonzeption der B 31 zwischen Immenstaad und Friedrichshafen ist grundlegend zu überprüfen. Die Anschlussstelle Kluftern ist nicht planfeststellungsfähig, da sie zu einer erheblichen Zusatzbelastung auf der L 207 in den bestehenden Ortsdurchfahrten führt. Unverständlich ist der Verzicht auf einen Anschluss der leistungsfähigen K 7742 von Markdorf nach Friedrichshafen. Auf die Anschlussstelle Kluftern ist zu verzichten und eine Anbindung der K 7742 nordwestlich von Schnetzenhausen an die B 31 vorzusehen.

1.4 Der Anschluss Kluftern stellt eine unzulässige Vorwegbindung für die Planung der Verbindungsstraße Markdorf – B 31 neu (L 207) dar. Die geplante Verbindung Bermatingen – Markdorf – B 31 im Zuge der L 205/207 kann nicht als bahnparallele Trasse an Kluftern vorbei zur B 31 neu geführt werden. Die Klassifizierung dieses Neubaus als Kreisstraße verstößt gegen

das Straßengesetz Baden-Württemberg. Die Trasse ist umwelt- und raumunverträglich. Mit dem Ausbau der bestehenden K 7742 und ihrer Anbindung an die B 31 steht eine umweltschonende, kostengünstige Alternative zur Verfügung.

2. Das Vorhaben ist nicht umweltverträglich. Umwelt- und FFH-Verträglichkeitsprüfung weisen erhebliche Mängel auf. Die grundlegende Überarbeitung der Unterlagen ist aus folgenden Gründen erforderlich:

2.1 Die UVS berücksichtigt zwar die Veränderungen im nachgeordneten Straßennetz, soweit sich diese positiv für das Vorhaben auswirken. Die nachteiligen Auswirkungen des Neubaus der L 205/207 und der K 7742 nach Manzell zur B 31 alt werden nicht untersucht. Damit liegt der UVS ein unvollständiges Prognosestraßennetz zu Grunde.

2.2 Obwohl offensichtlich ist, dass das Prognosestraßennetz nicht innerhalb des Betrachtungszeitraums realisiert werden wird, unterschlägt die UVS den Planungsfall „Zwischenstufe“. Dieser hat erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das „Schutzgut Mensch“. Die erheblichen Verlärmungen und Schadstoffbelastungen der Ortschaften im Umfeld der B 31 und im Stadtgebiet Friedrichshafen hätten untersucht werden müssen.

2.3 Die Lärmuntersuchung in der UVS beschränkt sich auf die lapidare Aussage, dass die B 31 neu zu einer nachhaltigen und erheblichen Entlastung entlang der B 31 alt und dem nachgeordneten Straßennetz führe. Eine kritische Diskussion der verbleibenden Restbelastungen auf der B 31 alt unterbleibt jedoch ebenso wie die Zusatzbelastung. Dies gilt insbesondere für die erheblichen Mehrbelastungen im Planungsfall „Zwischenstufe“.

2.4 Der der Lärmprognose zu Grunde liegende Anteil des Schwerverkehrs widerspricht den Erkenntnissen der RLS 90 und wird der künftigen überregionalen Bedeutung der B 31 als „Bodenseeautobahn“ nicht gerecht.

2.5 Die FFH-Verträglichkeitsprüfung verkennt die rechtlichen Maßstäbe des europäischen Naturschutzrechts. Die Aussage der Verträglichkeitsprüfung, der Eingriff in den Lebensraum der Bachmuschel sei unvermeidbar, ist nicht nachvollziehbar. Die vorgeschlagenen Schutzmaßnahmen sind zum Schutz der Bachmuschel objektiv ungeeignet.

2.6 Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Unterlagen zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens gravierende Mängel aufweisen. Auf der Basis derart mangelhafter Unterlagen ist eine Planfeststellung nicht möglich.

3. Ergebnis: Der Antrag auf Planfeststellung ist wegen mangelhafter Unterlagen, zweifelhafter Entlastungswirkung, unvollständiger Umwelt- und FFH-Verträglichkeitsprüfung und der rechtswidrigen Schaffung von Zwangspunkten zurückzuweisen. Die Planung enthält gravierende Verstöße gegen nationales und europäisches Recht.

Wurster  
Rechtsanwalt