

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, Kluffern, Allingen, Ettenkirch sowie Friedrichshafen Fluren 2, 6, 8 und 9

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der B 31 zwischen Immenstaad und Friedrichshafen vertreten wir die Interessen des Vereins Pro Kluffern e.V., vertreten durch die Vorstandsvorsitzenden

- Herrn Bernhard Kettner, Lorenzweg 10, 88048 Friedrichshafen,
- Herrn Gerhard Schwaderer, Im Winkel 30, 88048 Friedrichshafen und
- Herrn Alois Henrichs, Riedheimer Straße 51, 88048 Friedrichshafen.

Eine auf uns lautende Vollmacht fügen wir bei.

Namens und im Auftrag unserer Mandanten erheben wir

Einwendungen

gegen die Planung zur Verlegung der Bundesstraße B 31 zwischen Immenstaad und Friedrichshafen.

Unsere Mandanten lehnen die Planung entschieden ab.

...

Im Einzelnen begründen wir die Einwendungen wie folgt:

I. Das Vorhaben

1. Zum Planungsziel

1.1 Der Erläuterungsbericht

Nach dem Erläuterungsbericht handelt es sich bei der B 31 um eine Straße, die überwiegend dem regionalen, dem überörtlichen und dem örtlichen Verkehr dienen soll. Die B 31 gehöre zu den verkehrswichtigsten Straßen in der Region und zu den am stärksten belasteten Bundesstraßen im Regierungsbezirk Tübingen. Nach ihrer Verkehrsfunktion handele es sich um eine „Verteilerschiene“ für den Verkehr am nördlichen Bodenseeufer. Erst in zweiter Linie diene sie dem Fernverkehr, der Ziele im Bodenseeraum ansteuert. Dessen Anteil betrage lediglich 6,5% des Gesamtverkehrsaufkommens im Untersuchungsraum. Der internationale Fernverkehr und der Verkehr zwischen den Wirtschaftszentren Basel und München umfahre den Bodenseeraum weiträumig und benutze die A 5 und die A 8.

Über die regionale Verkehrsbedeutung der B 31 schweigt sich der Erläuterungsbericht weitgehend aus. Erwähnt wird lediglich, dass die vorliegende Planung einen Teilabschnitt der raumordnerisch empfohlenen Variante 7.5 darstelle. Welche Bedeutung die B 31 im Pla-

nungsraum und im Planungszeitraum zukommt, wird nicht erläutert. Zwar wird im Erläuterungsbericht verschiedentlich auf den Planungsfall 7.5 des Raumordnungsverfahren hingewiesen. Dieser Planungsfall 7.5 wird jedoch nicht erläutert. Das möglicherweise der Planfeststellung zu Grunde liegende Prognosestraßennetz läßt sich allenfalls den Auszügen aus der Verkehrsuntersuchung B 31 der Fa. Modus Consult Ulm entnehmen, die teilweise im Erläuterungsbericht abgedruckt sind. So zeigt etwa die Übersicht zum Planungsfall 7.5 ein gegenüber der heutigen Situation grundlegend verändertes Straßennetz. Keine dieser Maßnahmen wird jedoch im Erläuterungsbericht diskutiert.

Das hinter der Planfeststellung steckende „Verkehrskonzept“ erschließt sich weiterhin – ebenfalls nur mittelbar – über die Anschlussstellen im vorliegenden Teilabschnitt. Das Anschlussstellenkonzept zu diesem Teilabschnitt setzt grundlegende Veränderungen in der Netzstruktur voraus. Dies gilt zum einen für die Anschlussstelle Kluftern, die nur in Verbindung mit einer Südumfahrung Markdorf und dem Neubau der L 207 zwischen Markdorf und der B 31 verkehrsplanerisch Sinn macht. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass eine Anbindung der bestehenden K 7742 nicht vorgesehen ist. Stattdessen findet sich östlich der K 7742 die Anschlussstelle Schnetzenhausen, die allerdings eine Verknüpfung mit dem bestehenden Straßennetz nur nach Süden nicht aber nach Norden, insbesondere zur Kreisstraße vorsieht. Es ist bemerkenswert, dass der Erläuterungsbericht mit keinem Wort auf die nachhaltigen Veränderungen im nachgeordneten Straßennetz eingeht.

1.2 Zur Netzfunktion der B 31

Zur Bestimmung der Verkehrsfunktion ist es unverzichtbar, auf die Planungsgeschichte der B 31 Neu einzugehen. Diese hat in den letzten 20 Jahren eine erhebliche Veränderung erfahren. Ursprünglich war in der Bedarfsplanung des Bundes zur Verbindung der im Erläuterungsbericht angesprochenen „Wirtschaftszentren Basel und München“ die Bodenseeautobahn A 98 zusätzlich zur B 31 Neu enthalten. Nachdem die A 98 wegen fehlender Umweltverträglichkeit endgültig aufgegeben wurde, wird die B 31 Neu diese Funktion übernehmen müssen, auch wenn dies im Erläuterungsbericht bestritten wird.

Die B 31 Neu ist die einzige leistungsfähige Ost-West-Verbindung südlich der A 8. Ihre derzeit begrenzte verkehrliche Leistungsfähigkeit liegt an dem mangelhaften Ausbaustandard zwischen Überlingen im Westen und Friedrichshafen bzw. Lindau im Osten. Werden die Engpässe zwischen Überlingen und Lindau ganz oder teilweise beseitigt, wie dies der Bundesverkehrswegeplan 2003 vorsieht, so stellt die B 31 zwischen der A 81 im Westen und dem Anschluss an die B 30 bzw. die A 96 im Osten eine attraktive Verbindung zwischen dem Rheintal und dem Bodenseeraum, Oberschwaben und Bayern dar. Dies wird erhebliche – auch großräumige – Verkehrsverlagerungen nach sich ziehen.

Die Aussage, dass der großräumige Verkehr, insbesondere auch der Schwerverkehr, künftig die A 8 benutzen wird, ist mehr als fraglich. Die A 8 zwischen Karlsruhe und München gehört zu den am schlechtesten ausgebauten Autobahnen. Auch wenn aktuell zwischen Karlsruhe und Stuttgart durch den 6-spurigen Ausbau, der weitgehend Neubau ist, Probleme beseitigt werden, so ist auf absehbare Zeit nicht mit einer Lösung des Problems der Überquerung der Schwäbischen Alb zu rechnen. Auch mit dem notwendigen Ausbau der A 8 zwischen Ulm und München ist auf absehbare Zeit nicht zu rechnen.

Schließlich ist auch der weitere Ausbau der B 31 von Freiburg bis zum Anschluss an die A 81 bei Geisingen zu berücksichtigen. Bereits die Fertigstellung des Tunnels und der Brücke bei Döggingen sowie der 4-spurige Ausbau zwischen Freiburg und Kirchzarten haben zu einer erheblichen Verkürzung der Fahrzeit auch für den Schwerverkehr geführt. Bereits jetzt nutzt der Schwerverkehr, wenn er den östlichen Bodenseeraum und anschließende Gebiete ansteuert, verstärkt die B 31. Der weitere 3- und 4-spurige Ausbau der B 31 zwischen Freiburg und Donaueschingen ist in Planung. Insgesamt wird zumindest mittelfristig die B 31 eine leistungsfähige und attraktive Verbindung darstellen.

Mit der Beseitigung des Engpasses zwischen Überlingen und Friedrichshafen/Lindau wird die B 31 nach Fertigstellung des 4-spurigen Ausbaus der A 96 München – Memmingen – Lindau die Verbindung zwischen dem Oberrhein, dem Bodenseeraum, Oberschwaben und Bayern bis nach München darstellen. Diese direkte Verbindung ist nach der Entfernung die kürzeste Verbindung. Sie stellt auch eine attraktive Alternative zur Umfahrung des „Stauzentrums“ Stuttgart sowie der extrem belasteten A 8 dar. Die B 31 als Ersatz für die Bodenseeautobahn

ist zudem verkehrsgünstig mit der A 81 nach Stuttgart sowie über die B 30 und die A 7 mit dem Wirtschaftsraum Oberschwaben, nach Ulm sowie das westliche Bayern verbunden. Auch nach Süden in die Schweiz und Österreich gibt es leistungsfähige Verbindungen. Die B 31 wird damit ihren Verkehrscharakter grundlegend ändern. Sie wird zu einer attraktiven Verbindung für den Fernverkehr. Für den Personenverkehr stellt sie ein auch landschaftlich attraktives Angebot dar. Auch der Schwerverkehr wird diese Verbindung zunehmend annehmen, da die Strecke deutlich kürzer und gegenüber der A 8 verkehrlich attraktiv sein wird. Gerade nach Einführung der LKW-Maut auf Autobahnen ist verstärkt damit zu rechnen, dass der Schwerverkehr attraktive Alternativen über Bundesstraßen verstärkt annehmen wird.

Die zu befürchtenden Veränderungen in der Netzstruktur und großräumige Verkehrsverlagerungen führen künftig zu einer grundlegend anderen Funktion der B 31. Es ist mit deutlich höherem Verkehrsaufkommen, insbesondere im Freizeit- und Urlaubsverkehr zu rechnen. Noch gravierender dürfte die großräumige Verlagerung von Schwerverkehr sein, der zu einer erheblichen Zusatzbelastung vor allem nachts führen wird. Dieser offensichtliche Zusammenhang wird im Erläuterungsbericht – bewusst ? – unterschlagen.

1.3 Regionale Funktion

Neben der großräumigen Netzfunktion wird auch die regionale Funktion der B 31 verändert. Neben dem Neubau der B 31 war im Planungsraum stets integraler Bestandteil der Ausbau der B 33 Meersburg – Ravensburg mit dem vorrangigen Ziel einer Umfahrung von Markdorf. Gegenstand des im Jahr 2001 abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens für den Aus- bzw. Neubau der B 31 zwischen Überlingen und Friedrichshafen war die Untersuchung der Variante 7.5 (seenaher Trasse) und der Variante 2a (Hinterlandtrasse). Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wurde die Bündelung des überörtlichen Verkehrs auf der B 31 empfohlen. Damit einher geht der Verzicht auf den Bau der Umfahrung Markdorf im Zuge der B 33. Die B 33 wird nicht ausgebaut und soll langfristig zur Landesstraße abgestuft werden. Um das Ziel der Verkehrsbündelung zu erreichen empfiehlt das Raumordnungsverfahren den Bau einer Südumfahrung Markdorf mit einem Anschluss an die B 31 im Zuge der L 205/207 mit dem Anschluss bei Kluftern.

Auch die regionale Neuorientierung der Planung führt zu grundlegenden Veränderungen der Verkehrsfunktion der B 31. Bisher lag der Netzkonzeption im mittleren Bodenseeraum eine „Arbeitsteilung“ zu Grunde. Neben dem Ausbau der B 31 sollte auch die B 33 als Verbindung von Meersburg nach Ravensburg leistungsfähig ausgebaut werden. In diesem Konzept übernahm die B 31 die Funktion der regionalen Erschließung des Bodenseenahbereichs. Für den Fernverkehr zwischen dem östlichen und dem westlichen Bodenseeraum stellte die B 33 eine günstige Alternative dar, die vor allem für den großräumigen Verkehr attraktiv sein sollte. Mit der Umfahrung Markdorf sollte hier das entscheidende Hindernis beseitigt werden. Im Raum Ravensburg sind mit der Querspange im Zuge der B 33 im Süden der Stadt und dem Anschluss an die B 30 bereits Vorleistungen für dieses Konzept erkennbar.

Nach der Neuorientierung soll jetzt der gesamte Ost-West-Verkehr auf der B 31 neu gebündelt werden. Mittelfristig soll die B 33 „abgestuft“ werden. Dies führt zu einer deutlichen Belastungszunahme der B 31. Dies zeigt sich in dem für eine Bundesstraße außerordentlich hohen prognostizierten Verkehrsaufkommens westlich Friedrichshafen von über 50.000 Kfz. Dieses Verkehrsaufkommen entspricht dem einer Autobahn und nicht mehr einer regionalen Verbindung. So sehr das Prinzip der Bündelung von Verkehrsströmen zu begrüßen ist, so sehr sind Zweifel angezeigt, ob eine autobahnähnliche Straße durch einen so sensiblen Raum verträglich geführt werden kann. Angesichts dieses Verkehrsaufkommens ist auch zu bezweifeln, ob die B 31 tatsächlich kapazitär noch in der Lage ist, die ihr zusätzlich angedachte Funktion der Entlastung von Markdorf sowie des nachgeordneten Straßennetzes zu bewältigen.

1.4 Schlussfolgerung

Der geänderten Verkehrsfunktion wird weder der Erläuterungsbericht noch die Verkehrsuntersuchung von Modus Consult gerecht. Die überörtlichen großräumigen Verkehrsverlagerungen unter besonderer Berücksichtigung der Zunahme des Schwerverkehrs auf der B 31 werden nicht untersucht. Dasselbe gilt für die Untersuchung des projektinduzierten Neuverkehrs. Die Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur wird zusätzliche Verkehrsbedarfe wecken, sei es durch eine Änderung der Fahrziele, der Häufigkeit von Ortsveränderungen, einer geänderten Verkehrsmittelwahl oder der Einflüsse auf die Siedlungsstruktur. Weder der Erläuterungsbericht, noch die zu Grunde liegenden Verkehrsuntersuchungen geben Auf-

schluss über Art und Umfang der aus dem Neuverkehr resultierenden Verkehrsmengen und –belastungen auf der B 31 Neu. Modus Consult (Schächterle) beschränken sich auf eine Verteilung des auf das Jahr 2015 prognostizierten Verkehrsaufkommens auf das Prognosestraßennetz. Diese Status-quo-Prognose ist nicht geeignet, die künftige Verkehrsbelastung realistisch abzubilden. Eine belastbare Prognose hinsichtlich der künftigen Verkehrsentwicklung auf der B 31 und im nachgeordneten Straßennetz läßt sich mit dieser methodisch unzulänglichen Prognose nicht erzielen.

Die Defizite der Verkehrsuntersuchung für die B 31 sind für die Planfeststellung von erheblichen Bedeutung. Eine realistische Einschätzung der nachteiligen Wirkungen des Vorhabens wie Lärm und Schadstoffemissionen ist nur auf der Grundlage einer belastbaren Prognose möglich. Noch gravierender dürften möglicherweise die nachteiligen Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz sein. Auf Grund unter Umständen höherer Belastung der B 31 sind deutlich geringere Entlastungen des nachgeordneten Straßennetzes zu befürchten. Die vermeintlich positiven Wirkungen für Ortsdurchfahrten und Ortsteile sind damit in Frage gestellt worden. Es gibt hinlänglich Beispiele dafür, dass auf Grund von Verlagerungen im überörtlichen Netz, durch induzierten Neuverkehr und durch Teilrückverlagerungen von Verkehrsströmen die prognostizierten Entlastungen in Ortsdurchfahrten bei Weitem nicht erreicht werden.

1.5 Zwischenergebnis

Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass Erläuterungsbericht und Verkehrsuntersuchung der künftigen Bedeutung der B 31 als „Bodenseeautobahn“ nicht gerecht werden. Großräumige Verkehrsverlagerungen werden ebenso wenig untersucht wie der projektinduzierte Neuverkehr. Auf der Basis der vorliegenden Unterlagen ist weder eine realistische Abschätzung der Belastung der Raumschaft und der Bevölkerung möglich. Auch die Auswirkungen auf die Belastungen im nachgeordneten Straßennetz sind nicht belastbar. Vor dem Hintergrund dieser unzulänglichen Unterlagen ist eine sachgerechte Abwägung der Vor- und Nachteile der Maßnahme nicht möglich.

2. Netzverbindung

Der Planfeststellung liegt ein Netzmodell zu Grunde, das neben dem Neubau der B 31 im vorliegenden Teilabschnitt grundlegende Veränderungen im Netz der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen enthält, ohne dass diese Netzänderungen im Erläuterungsbericht auch mit nur einem Wort erwähnt würden. Insbesondere fehlt jede Angabe zur zeitlichen Realisierbarkeit dieser umfassenden Änderungen. Die wichtigsten Änderungen sind:

- Fertigstellung des 2-/4-streifigen Ausbaus der B 31 von Überlingen bis zum Anschluss an die B 30 Friedrichshafen – Ravensburg,
- Umfahrung Bermatingen als L 205 Neu,
- Südumfahrung Markdorf, ebenfalls als L 205 Neu,
- Zubringer von Markdorf zur B 31 als L 207 Neu,
- Verbindungsspanne Anschlussstelle Schnetzenhausen – B 31 Alt,
- Neubau der B 30 zwischen Friedrichshafen und Ravensburg

Dass die Straßenbauverwaltung zwischenzeitlich selbst Zweifel an der Realisierbarkeit dieses Prognosestraßennetzes bis 2015 hat, ergibt sich aus dem Auftrag an Modus Consult, einen Planungsfall „Zwischenstufe“ zu untersuchen. Diese Zwischenstufe unterstellt ausschließlich den Neubau der B 31 Neu von Immenstadt bis Colsmannstraße in Friedrichshafen. Nach den Ergebnissen von Modus Consult liegt die Verkehrsbelastung in diesem Planungsfall westlich von Friedrichshafen auf der B 31 um rund 10.000 Fahrzeugen unter dem Prognosewert im Planfall 7.5. Nicht erwähnt werden im Erläuterungsbericht die nachteiligen Folgen für die Ortsdurchfahrten. So erleidet beispielsweise Kluftern eine Verkehrszunahme im Planungsfall „Zwischenstufe“ gegenüber dem Ist-Zustand 2002 von rund 5.000 Fahrzeugen. Dies stellt eine erhebliche Verschlechterung für die Ortsdurchfahrt dar. Wie lange dieser Planungsfall „Zwischenstufe“ andauern wird, ist nicht erkennbar. Der Bau einer Südumfahrung Markdorf und der Verbindungsspanne im Zuge der L 207 ist völlig ungewiss. Auch für Straßenbauvorhaben im Lande Baden-Württemberg gilt der Grundsatz, dass nichts länger dauert, als ein Provisorium. Gerade die B 31 zwischen Stockach und Lindau ist dafür ein beredtes Beispiel. Es wäre geradezu grotesk, würden im Planungsfall „Zwischenstufe“ die Ortsdurchfahrten im

Zuge der L 205/207 erheblich belastet und demgegenüber beispielsweise die Kreisstraße K 7742 erheblich (in der gleichen Größenordnung) entlastet.

Der Planfeststellung der B 31 und insbesondere der Anschlussstelle Kluftern kann die „Wunschplanung“ der Verbindung Bermatingen – Markdorf – B 31 nicht zu Grunde gelegt werden. Ob diese Planung je eine Realisierungschance haben wird, ist zu bezweifeln. Darauf wird später noch einzugehen sein. Ohne diesen Zubringer ist eine Anschlussstelle Kluftern nicht zu vertreten, da sie auf unabsehbare Zeit zu einer erheblichen Verschlechterung der Situation in den Ortsteilen Kluftern, Efrizweiler und Lipbach führen würde. Eine Anschlussstelle Kluftern kann nur dann festgestellt werden, wenn hinreichend sicher eine dadurch verursachte Problemlage bewältigt werden kann. Die Planfeststellung der Anschlussstelle ohne sicherere Bewältigung ihrer Folgen verstößt gegen den Grundsatz der Problembewältigung.

3. Verknüpfungen

Für die angestrebte Entlastungswirkung der geplanten B 31 ist die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz von entscheidender Bedeutung. Die angestrebte Entlastung kann die B 31 nur erzielen, wenn die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz so ausgestaltet ist, dass die B 31 die ihr zugeordnete Bündelungsfunktion erfüllen und die nachgeordneten Straßen entlasten wird. Zugleich ist durch die Netzverknüpfung sicherzustellen, dass keine neuen zusätzlichen Belastungen entstehen.

Auf relativ kurzer Strecke sind an der B 31 Neu 4 Knotenpunkte vorgesehen:

- plangleicher Knotenpunkt an der Anschlussstelle Fischbach,
- planfreier Knotenpunkt an der Anschlussstelle Kluftern,
- planfreier Knotenpunkt an der Anschlussstelle Schnetzenhausen und
- Ergänzung des planfreien Knotens an der Colsmannstraße.

In den Planfeststellungsunterlagen werden diese Knoten zwar beschrieben. Jedoch wird weder ihre Notwendigkeit noch die angedachte Funktion begründet.

3.1 Anschlussstelle Kluftern

Der Anschlussstelle Kluftern kommt nach der Verkehrsuntersuchung offensichtlich besondere Bedeutung zu. Die Verkehrsbelastung der B 31 Neu erfährt ab der Anschlussstelle Kluftern einen Belastungssprung von 16.600 Kfz/24 Stunden. Die Belastung der L 207 Neu beträgt im Planfall 7.5 18.100 Kfz/24 Stunden. Die Belastung der anderen angeschlossenen Straßen liegt weit darunter. Mit der Festlegung für den Anschluss Kluftern werden unwiderrufliche Vorentscheidungen für die bahnparallele Trasse der L 207 getroffen.

Auffallend ist in diesem Zusammenhang, dass die Kreisstraße K 7742 überhaupt nicht angeschlossen wird. Diese im Jahr 1981 planfestgestellte und Anfang der 80-er Jahre gebaute Kreisstraße ist leistungsfähig und führt nur in Unteraderach durch eine Ortsdurchfahrt. Zu Lasten der Ortschaften Kluftern, Lipbach und Efrizweiler wird sie schon in der Zwischenstufe um eine Größenordnung von 4.000 Kfz/24 Stunden entlastet. Dass diese verkehrswichtige Straße keinen Anschluss an die B 31 Neu erhält, ist nicht nachvollziehbar.

3.2 Anschlussstelle Schnetzenhausen

Ebenso wenig nachvollziehbar ist die Ausgestaltung der Anschlussstelle Schnetzenhausen. Diese Anschlussstelle hat nach Norden überhaupt keine Netzverknüpfung. Die Anschlussstelle Schnetzenhausen verknüpft die B 31 allein über die L 238 B. Der gesamte Verkehr, der die K 7742 heute und künftig benutzt, muss daher weiterhin die Ortsdurchfahrt von Schnetzenhausen durchfahren um auf die B 31 zu kommen. Auf Grund des ungünstig gelegenen Anschlusses von Schnetzenhausen wird ein erheblicher Anteil des Verkehrs von der K 7742, soweit er nach Westen orientiert ist, nicht die Auffahrt Schnetzenhausen, sondern ebenfalls die Anschlussstelle Kluftern benutzen. Dies führt zu erheblichen zusätzlichen Belastungen auf der L 328 B in Spaltenstein sowie auf der K 7743 in Manzell.

3.3 Zusammenfassend:

Die Lage und Anordnung der Anschlussstellen Kluftern und Schnetzenhausen ist im Erläuterungsbericht mit keinem Wort begründet. Eine Optimierung der Netzverknüpfung und eine Überprüfung der gewählten Anschlussstellen ist zwingend erforderlich.

4. Zwangspunkt

Unausgesprochen enthält die Festlegung der Anschlussstelle Kluftern einen Zwangspunkt für die bahnparallele Führung der L 207. Auf Grund der zahlreichen ungeklärten Fragen ist beim derzeitigen Verfahrens- und Erkenntnisstand eine Entscheidung für die Anschlussstelle Kluftern nicht möglich.

Die Anschlussstelle Kluftern ist in Lage und Ausbaustandard ausschließlich bedingt durch den Anschluss der L 207 an die B 31. Sowohl die Umfahrung Markdorf wie auch die Verbindung von Markdorf zur B 31 sind jedoch heftig umstritten und die durch diese Verbindung aufgeworfenen Probleme bis heute planerisch auch nicht annähernd bewältigt. Die Festlegung eines Zwangspunktes und ein im Sinne einer Vorentscheidung für den Bau der Verbindung Markdorf – B 31 ist unzulässig. Bereits heute besteht eine leistungsfähige Verbindung von Friedrichshafen nach Markdorf über die 1981 planfestgestellte und Anfang der 80-er Jahre gebaute K 7742 (sogenannte Müllstraße) bei einer teilweisen Umfahrung der einzigen Ortsdurchfahrt von Unteraderach und einem vernünftigen Anschluss der K 7742 an die B 31 nördlich von Schnetzenhausen. Damit kann auf den teuren und äußerst nachteiligen in Natur und Landschaft sowie Siedlung eingreifende Neubau der L 207 verzichtet werden.

5. Neubau der L 205/207

Mit der Planfeststellung der Anschlussstelle Kluftern wird ein Zwangspunkt für den Neubau der bahnparallelen Trasse der Verbindung Markdorf zur B 31 festgelegt. Wird die Anschlussstelle Kluftern realisiert, so ist der Neubau der L 205/207 parallel zur Bahn die zwangsläufige Folge. Ohne die Umfahrung Kluftern würde die Anschlussstelle zu unerträglichen und unzumutbaren Verkehrsbelastungen im Zuge der heutigen L 205 führen. Nach dem Verkehrsgut-

achten 2002 steigt die Verkehrsbelastung in Kluftern als Folge des Baus der Anschlussstelle Kluftern von heute ca. 13.000 Kfz/24 Stunden auf 18.000 Kfz/24 Stunden. Diese zusätzliche Verkehrsmenge ist für die Orte untragbar und führt zu unzumutbaren Beeinträchtigungen der Wohnqualität.

Ob der Neubau einer Straßenverbindung von Markdorf zur B 31 tatsächlich erforderlich ist, sei dahingestellt. Nach dem heutigen Planungs- und Erkenntnisstand kann jedoch eine Festlegung nicht getroffen werden. Damit würde ein eventueller Planungsprozess für die Verbindung Markdorf – B 31 in unzulässiger Weise präjudiziert auf Grund des durch den Anschlussknoten Kluftern geschaffenen Zwangspunktes.

Unabhängig davon sprechen aus heutiger Sicht rechtlich nicht überwindbare Hindernisse gegen die geplante bahnparallele Trasse der L 207.

5.1 Klassifizierung

Nach den Unterlagen zur Bürgerinformation für den Zubringer von Markdorf zur B 31 Neu des Straßenbauamts Überlingen vom Januar 2003 soll der Zubringer als Kreisstraße K 7743 Neu geplant und gebaut werden. Die geplante Baulastträgerschaft des Bodenseekreises widerspricht der Klassifizierung der öffentlichen Straßen nach § 3 LStrG. Beim geplanten Zubringer handelt es sich nicht um eine Kreisstraße nach § 3 Abs.1 Nr.2 StrG, sondern mindestens um eine Landesstraße nach § 3 Abs.1 Nr.1 StrG. Der geplante Zubringer dient als Ersatz für die Verbindung L 205/207. Diese Straßenverbindung dient jedoch nicht dem Verkehr zwischen den Landkreisen, sondern ist dem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt. Die geplante Verbindung Bermatingen – Markdorf – B 31 dient dem weiträumigen Verkehr als Verbindung vom Bodensee über Markdorf – Salem – Pfullendorf nach Norden bis zur B 311 und in den Raum Sigmaringen. Dieser Straßenzug bildet mit der B 31 und weiteren Landesstraßen ein zusammenhängendes Netz, das dem Verkehr innerhalb des Landes zu dienen bestimmt. Eine Baulastträgerschaft des Bodenseekreises scheidet damit aus.

5.2 raumordnerische Unverträglichkeit

Der geplante Neubau des Zubringers Markdorf zur B 31, der Südumfahrung Markdorf und der Südwestumfahrung Bermatingen verläuft weitgehend auf der Trasse der Variante 2 a der B 31, die im Raumordnungsverfahren als raum- und umweltunverträglich klassifiziert wurde. Im Raumordnungsverfahren hat das RP Tübingen die Trasse unter anderem deshalb verworfen, weil sie in dem sensiblen Bereich zwischen Markdorf und Bodensee zu erheblichen Beeinträchtigungen führt:

„Sie (die Variante 2 a) durchschneidet auch den natürlichen Verbindungsweg zwischen Markdorfer Senke und Bodenseeufer im Zuge der Lipbach-/Brunisach Senke. Beide Bereiche werden stark verlärmert, insbesondere im Bereich der Niederung führt die Trassierung im offenen Land zu einer diffusen Verlärmung, die weit über das unmittelbare „Lärmband“ selbst hinausgeht und den Raum als Erholungsraum weitgehend entwertet. ...

In weiten Bereichen ist mit hohen bis sehr hohen Risiken durch Schadstoffeintrag zu rechnen, durch die klimatischen Besonderheiten besteht die Gefahr der Schadstoffanreicherung.

RP Tübingen, Raumordnerische Beurteilung zum Ausbau der B 31 vom 05.11.2001, S.130

An anderer Stelle sieht das RP Tübingen vor allem die Verlärmung östlich von Kluftern als erhebliches Problem:

„Problematisch ist Variante 2 a damit im Hinblick auf die von Siedlungsräumen vor allem im Bereich zwischen Uldingen-Mühlhofen und Salem sowie insbesondere bei Markdorf-Lipbach, Kluftern und Efrizweiler, wobei dort die topografische Lage in einem Niederungszug insoweit erschwerend wirkt, als durch die offene Lage eine Gefühl der diffusen Verlärmung auftritt und gleichzeitig wirksame Lärmschutzmaßnahmen aus klimatischen und baulich-konstruktiven Gründen nur schwer und mit großem Aufwand realisierbar sind.“

RP Tübingen, Raumordnerische Beurteilung, S:137

In der raumordnerischen Gesamtabwägung weist das RP Tübingen auch auf die ökologische Bedeutung hin:

„Der Niederungszug, der sich südlich von Markdorf mit der Brunisach-Niederung zum Fischbacher Senke hin fortsetzt und mit der Seefelder Aach über einen weiteren Ausläufer verfügt, ist klimatisch, für den Grundwasserschutz und als Lebensraum für die

natürliche Vegetation von großer Bedeutung. Dies beruht darauf, dass die Standorte eher feucht und daher für die landwirtschaftliche Produktion mit – Ausnahmen – sub-optimal sind.

Die Niederungen sind durch vergleichsweise geringe Luftaustauschbeziehungen gekennzeichnet und damit grundsätzlich inversionsgefährdet. Durch die Lage in der Niederung treten Konflikte mit dem Landschaftsbild, vor allem aber mit der Verlärmung des gesamten Bereich auf, der über das objektiv messbare Maß weit hinausgeht und in diesem offenen Bereiche ein Gefühl diffuser Verlärmung erzeugt.

Daneben ist der Niederungszug durch geringmächtige und relativ undurchlässige Deckschichten über dem Grundwasser gekennzeichnet, was zu einer Vielzahl von kleinen Gewässerläufen mit Fließrichtung Bodensee führt – ebenso wie das Grundwasser selbst.

RP Tübingen, Raumordnerische Beurteilung, S.148

In der abschließenden Gesamtabwägung stellt das RP Tübingen fest, dass die Variante 2 a den Zielen und Grundsätzen der Regionalplanung widerspricht. Trotz bestimmter verkehrlicher Vorteile sind die nachteiligen Auswirkungen zu gravierend.

Die Aussagen der raumordnerischen Beurteilung lassen sich weitgehend auch auf die geplante neue Landesstraße Bermatingen – Friedrichshafen übertragen. Der raumordnerischen Beurteilung des RP Tübingen lag für den Planungsfall 2 a eine Verkehrsbelastung im Raum Bermatingen – Markdorf von rund 23.000 Kfz und bei Kluffern von knapp 30.000 Kfz zu Grunde. Nach der Verkehrsprognose Modus Consult 2002 liegt die Verkehrsbelastung der neuen Landesstraße L 205 im Bereich Umfahrung Bermatingen bei rund 12.000 Kfz, bei der Südumfahrung Markdorf bei 15.000 Kfz und bei der L 207 Neu bei 18.000 Kfz. Die Differenz der Belastung ist angesichts der Prognoseunsicherheit nicht signifikant. Alle Bedenken der raumordnerischen Beurteilung gegen die Variante 2 a im Zuge der B 31 sprechen gleichermaßen gegen den Neubau der L 205/207. Der einzig relevante Unterschied zur Beurteilung des RP Tübingen liegt darin, dass für die Raumschaft eine Doppelbelastung entsteht: Zum einen durch den Neubau der B 31 und zum anderen für die „verkappte“ Variante 2 a, jetzt als Landesstraße 205/207 Neu.

5.3 Varianten

Die Variantenuntersuchung als Unterlage zur Bürgerinformation des Straßenbauamtes Überlingen vom Januar 2003 stellt keine belastbare Variantenuntersuchung dar. Eine abschließende Stellungnahme zu den Variantenuntersuchungen ist im Rahmen dieses Verfahrens nicht erforderlich. Die wesentlichen Gesichtspunkte, die gegen die L 207 Neu mit Anschlussstelle Kluffern an die B 31 sprechen sind:

5.3.1 Die Untersuchung des Straßenbauamts ignoriert die Aussagen der raumordnerischen Beurteilung des RP Tübingen zum Neubau einer Straße durch die Brunisach Senke.

5.3.2 Die Untersuchung verstößt gegen den Grundsatz „Ausbau vor Neubau“. Durch den Neubau der L 207 entsteht auf engstem Raum eine weitere Nord-Süd-Verbindung zwischen Markdorf und dem Bodensee. Das bereits jetzt sehr dichte Straßennetz im Untersuchungsraum wird weiter intensiviert. Dies widerspricht dem Grundsatz der größtmöglichen Schonung des Freiraums und der natürlichen Lebensgrundlagen

vgl. Raumordnerische Beurteilung des RP Tübingen, S.157

5.3.3 Die bestehende K 7742 (Müllstraße) ist eine leistungsfähige Verbindung zwischen Markdorf und Friedrichshafen. Durch eine optimierte Verkehrsführung zur Umgehung von Unteraderach mit einem Anschluss nordwestlich von Schnetzenhausen an die B 31 stellt sie eine leistungsfähige und ausreichende Verbindung dar.

5.3.4 Der Ausbau der K 7742 verursacht die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft und ist auch unter Kostengesichtspunkten den Alternativen deutlich überlegen.

5.3.5 Die verkehrliche Aktivität der K 7742 wird durch den Neubau der B 31 steigen, wenn die K 7742 an die B 31 angeschlossen wird. Eine zusätzliche Verkehrsverlagerung kann durch verkehrsberuhigende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen im Zuge der L 207 Alt erzielt werden.

5.3.6 Die Anschlussstelle Kluffern sowie der Neubau der L 205/207 führen zu erheblichen Teilrückverlagerungen vor allem für den Stadtteil Manzell der Stadt Friedrichshafen.

Die Annahme des Verkehrsgutachtens, der Verkehr der L 207 Neu würde die B 31 bis zur Anschlussstelle Waggershausen benutzen, um seenahe Bereiche zu umfahren, ist unrealistisch. Eine sinnvolle Bündelung des Verkehrs im nachgeordneten Netz kann nur über eine Anschlussstelle nordwestlich von Schnetzenhausen unter Verzicht auf die Anschlussstelle Kluffern und die Anschlussstelle Schnetzenhausen in der jetzigen Planung erreicht werden.

6. Zusammenfassung

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 abschätzbar:

6.1 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.

6.2 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 Verkehrsbedeutung 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 po-

sitive Wirkung auf die Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes wird die B 31 nicht erfüllen.

6.3 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. Beim derzeitigen Sach- und Verfahrensstand ist auf die Anschlussstelle Kluftern zu verzichten und eine Anbindung der K 7742 nordwestlich von Schnetzenhausen an die B 31 vorzusehen.

6.4 Die geplante Verbindung Bermatingen – Markdorf – B 31 im Zuge der L 205/207 kann nicht als bahnparallele Trasse an Kluftern vorbei zur geplanten Anschlussstelle Kluftern 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 steht eine umweltschonende, kostengünstige Alternative zur Verfügung.

6.5 Der Antrag ist nicht planfeststellungsfähig. Zumindest auf die Planfeststellung des Anschlusses Kluftern ist zu verzichten.

II. Umwelt(-un)verträglichkeit des Vorhabens

Das Vorhaben ist nicht umweltverträglich. Umweltverträglichkeits- und FFH-Verträglichkeitsprüfung leiden an gravierenden Mängeln.

1. Notwendiger Prüfungsumfang

Nach § 1 UVPG ist es Zweck des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung sicherzustellen, dass bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen

1. die Auswirkungen auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden,

2. das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung so früh wie möglich bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit berücksichtigt wird.

Um diesem gesetzlichen Zweck zu genügen ist Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf die im Gesetz genannten Schutzgüter.

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sind damit alle nachteiligen Auswirkungen eines Vorhabens, die durch das Vorhaben unmittelbar oder mittelbar verursacht und hervorgerufen werden. Damit sind notwendigerweise alle durch das Vorhaben ausgelösten Folgemaßnahmen einzubeziehen, wenn sie notwendiger Bestandteil einer Planung sind.

Ausgehend von diesen – selbstverständlichen und sich unmittelbar aus dem Gesetz ergebenden – Pflichten ist festzustellen, dass die UVS zur B 31 Neu diesen Anforderungen weder in

der Fassung ihres ursprünglichen Endberichts vom Dezember 1999 noch in der Plausibilitätsprüfung vom Dezember 2002 genügt.

2. Unzureichendes Prognosestraßennetz

Unter Ziff.2.3 befasst sich der Endbericht der UVS mit der „zukünftig geplanten Netzkonzeption“. Obwohl Gegenstand der Untersuchung die Umweltverträglichkeit der B 31 zwischen Immenstaad und Friedrichshafen-West (Anschlussstelle Colzmanstraße) ist, befasst sich die UVS schwerpunktmäßig mit der Fortführung der B 31 nach Osten. Die Maßnahme B 31 Neu in Friedrichshafen sei wiederum in grundsätzlichen Überlegungen zur Neugestaltung des übergeordneten Straßennetzes am nördlichen Bodenseeufer „eingehängt“ (UVS-Endbericht, S.31). Um welche Maßnahmen es sich dabei handelt, wird jedoch nicht erwähnt. Überwiegend befassen sich die weiteren Überlegungen des Gutachters mit den Varianten Amtstrasse, Bahntrasse, Südumfahrung von Schnetzenhausen. Im Abschnitt 2.3.2 verkehrliche Annahmen verweist die UVS auf die Umlegungsprognose „Ausführungsvorschlag langfristig“ von Schächterle/Siebrand (1997). Als zu berücksichtigende Netzelemente wird in diesem Zusammenhang sowohl die L 207 neu wie auch der Neubau der K 7742 neu zwischen Manzell und Schnetzenhausen genannt. Für letztere könne weder Lage noch Ausgestaltung derzeit konkretisiert werden.

UVS-Endbericht, S.34

Obwohl die UVS sowohl die L 207 neu wie auch die K 7742 (neu) als Netzbestandteile berücksichtigt, bleiben diese Planungen in ihren Umweltauswirkungen unberücksichtigt. Diese beiden Maßnahmen bestimmen maßgeblich die Anschlusskonzeption der B 31 Neu zwischen Immenstaad und Friedrichshafen. Der Anschluss Kluftern wird durch die Planung der L 207, bestimmt die Anschlussstelle Schnetzenhausen durch den Neubau der K 7742 bestimmt. Ohne diese Neubaumaßnahmen machen beide Anschlüsse keinen Sinn. Die notwendigen Anbindungen hätten daher Gegenstand der UVS sein müssen. Beide mit den Anschlüssen verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft sind nur dann vertretbar, wenn ihnen eine Netzkonzeption zu Grunde liegt, die einer „frühzeitigen“ und vollständigen Umweltverträglichkeitsprüfung standhalten. Die nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG hät-

ten daher zwingend Gegenstand der Untersuchung sein müssen, unabhängig davon, ob man die Folgen dieser Anschlüsse als unmittelbare oder nur mittelbare Folgen des Baus der B 31 begreift.

3. Fehlende Betrachtung der Zwischenstufe

Ein weiterer gravierender Mangel der UVS ist es, dass sie den von Modus Consult untersuchten Planungsfall „Zwischenstufe“ nicht berücksichtigt. Ausgehend von der Erkenntnis, dass die Gesamtmaßnahmen im Betrachtungsraum bis 2015 nicht realisiert werden können, hat die Straßenbauverwaltung Modus Consult mit einer Verkehrsumlegung in einem Planungsfall „Zwischenstufe“ beauftragt, bei dem ausschließlich der zweibahnige Bau der B 31 von Immenstaad bis zur Colsmannstraße in Friedrichshafen fertiggestellt ist. Wie bereits im Abschnitt I. dargelegt wurde, hat dieser Planungsfall erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz. Dies betrifft vor allem die Ortsdurchfahrten im Zuge der L 207 sowie die Zusatzbelastung der K 7742 zwischen Schnetzenhausen und Manzell. Im östlichen Bereich ist ergänzend eine erhebliche Zusatzbelastung des nachgeordneten Straßennetzes (z. B. Colsmannstraße) zu nennen, da der einbahnige Riedlepark-Tunnel die Verkehrsmengen der B 31 nicht verkraften kann.

Es ist völlig unverständlich, dass die UVS diese Zwischenstufe nicht berücksichtigt hat. Der Planungsfall „Zwischenstufe“ hat erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das – in der UVS ohnehin recht stiefmütterlich behandelte – Schutzgut „Mensch“. Der Planungsfall „Zwischenstufe“ führt zur erheblichen Verlärmung und Schadstoffbelastungen in den betroffenen Ortsdurchfahrten, sowie im Stadtgebiet von Friedrichshafen. Erhebliche Beeinträchtigungen der Wohnqualität und des Wohnumfeldes sind die Folge. Die Schadstoffbelastung am östlichen Ausbauende dürfte auf Grund zu befürchtender Stauungen am Übergang vom 4- zum 2-streifen Querschnitt erheblich sein. Da nicht absehbar ist, wie lange der Planungsfall „Zwischenstufe“ gilt, müsste dieser Planungsfall in der UVS untersucht werden.

4. Lärmbelastung

Auch die Lärmuntersuchung ist völlig unzulänglich. Sie berücksichtigt weder das gesamte Prognosestraßennetz (4.1) noch den Planungsfall „Zwischenstufe“ (4.2). Die Berücksichtigung des LKW-Anteils ist schließlich ebenfalls fehlerhaft (4.3).

4.1 Prognosestraßennetz

Bei der Behandlung der Lärmimmissionen ist die UVS von seltener Beliebigkeit. Den rechtlichen Anforderungen werden die Ausführungen auch nicht annähernd gerecht. Letztlich beschränkt sich die UVS auf die Aussage, dass aus der Gegenüberstellung von Prognose-Nullfall und Planungsfall B 31 neu die nachhaltige und zum Teil massive Entlastung entlang der B 31 alt und dem nachgeordneten Netz deutlich werde.

UVS-Endbericht, S.53

Die der UVS beigefügten Unterlagen zeigen jedoch, dass diese Aussage auf schwachen Füßen steht. Es trifft zwar zu, dass erhebliche Entlastungen auf der B 31 zwischen Fischbach und Friedrichshafen eintreten. Diese schwanken zwischen 4 dB(A) und 7,5 dB(A). Allerdings verschweigt der Gutachter, dass die im Planungsfall 7.5 verbleibenden Belastungen auf der B 31 Alt mit bis zu 15.000 Kfz immer noch eine erhebliche Beeinträchtigung der Wohnqualität darstellen. Ausgehend von dieser Erkenntnis hätte der Gutachter mittelfristig weitere Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf die B 31 neu und zur Verhinderung von Teilrückverlagerungen empfehlen müssen. Wie der Tabelle 5 S.55 zu entnehmen ist, werden auch künftig die Nachtwerte entlang der B 31 alt zum Teil erheblich überschritten.

Auch die Aussagen über die Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes sind mehr als fraglich. Die Entlastungen des untersuchten nachgeordneten Straßennetzes liegen zwischen 0 dB(A) und 5 dB(A), wobei gerade entlang der L 207, der L 328 B sowie der K 7742 die Entlastung der Bevölkerung bescheiden ist. Sie liegen überwiegend unter 3 dB(A). Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Gutachter hier offensichtlich schon die Neubaumaßnahmen im nachgeordneten Netz in die Betrachtung eingestellt hat, obwohl deren Realisierbarkeitszeitpunkt überhaupt nicht absehbar ist.

4.2 Planungsfall „Zwischenstufe“

Die bereits erwähnte Vernachlässigung des „Schutzgut Mensch“ wird besonders in der Lärmbetrachtung der UVS deutlich. Die zum Teil zu befürchtenden drastischen Belastungszunahmen im Zuge der L 207, der L 328 B und der K 7742 im Planungsfall „Zwischenstufe“ werden unterschlagen. Eine Bewertung dieses außerordentlich nachteiligen „Planungsfalls“ findet nicht statt.

4.3 LKW-Anteil

Der Lärmprognose liegt darüber hinaus ein bemerkenswert niedriger LKW-Anteil auf der B 31 neu zwischen 7,5 und 8,8% zu Grunde. Auffällig ist, dass tags wie nachts die gleichen Anteile des Schwerverkehrs angesetzt werden. Dies ist für Fernverkehrsstraßen zumindest ungewöhnlich. Auch die absoluten Zahlen liegen deutlich zu niedrig. Nach der RLS 90 haben selbst Gemeindestraßen tagsüber einen LKW-Anteil von 10%. Für Bundes-, Landes-, Kreis- und Verbindungsstraßen sieht die RLS 90 tags einen LKW-Anteil von 20% vor. Für Bundesstraßen nachts enthält die Tabelle einen LKW-Anteil von 20% und für die übrigen klassifizierten Straßen immerhin von 10%. Es bestehen daher erhebliche Zweifel, ob ein Ansatz für die B 31 neu von unter 10% der Bedeutung dieser Bundesstraße und der künftigen Belastung durch LKWs gerecht wird.

Unter Berücksichtigung der künftigen überregionalen Verkehrsbedeutung der B 31 neu als wichtige südliche Ost-West-Verbindung ist ein LKW-Anteil von höher als 20% anzusehen. Realistisch dürfte ein LKW-Anteil sein, der zwischen dem Wert der RLS 90 für Bundesstraßen (20%) und dem Wert von Bundesautobahnen (45%) liegt. Nur so ist sichergestellt, dass auch im Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen der künftigen Verkehrsbelastung und der Lärmbelastung der betroffenen Wohngebiete gerecht wird.

5. FFH-Verträglichkeit

5.1 Nach § 34 Abs.2 BNatSchG ist ein Projekt unzulässig, wenn die Prüfung der Verträglichkeit ergibt, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Nach übereinstimmender Auffassung des Fachgutachters und der Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege Tübingen handelt es sich beim Mühlbach zwischen Schnetzenhausen und Waggerhausen um ein FFH-Gebiet, wegen eines überregional bis landesweit bedeutsamen Vorkommens der Bachmuschel. Wäre das Vorkommen der Bachmuschel bei Schnetzenhausen früher bekannt gewesen, wäre es in der FFH-Meldekulisse zu berücksichtigen gewesen. Ausweislich der FFH-Verträglichkeitsprüfung wird der Lebensraum der Bachmuschel im Mühlbach „erheblich gestört“. Die Bachmuschel sei gegenüber Lebensraumverlusten sowie Trenn- und Zerschneidungswirkungen sehr empfindlich.

Nach der Verträglichkeitsstudie führt die Verlegung des Mühlbaches auf einer Länge von rund 520 m zu einem direkten Eingriff in den Bestand der Bachmuschelpopulation.

FFH-Verträglichkeitsstudie, S.15

Mittelbare Auswirkungen sind durch den Brückenbau über den Mühlbach zu befürchten. Die Verträglichkeitsstudie verneint grundsätzlich die Eingriffsvermeidung durch Trassenverschiebung und Verlegung des Anschlusses Schnetzenhausen. Die Verträglichkeitsstudie glaubt, durch die Umsiedlung und weitere Schutzmaßnahmen das Verschlechterungsverbot gemäß FFH-Richtlinie einhalten zu können.

5.2 Die Aussagen der FFH-Verträglichkeitsprüfung verkennen die Voraussetzungen des FFH-Schutzregimes nach der FFH-Richtlinie der Europäischen Union in Verbindung mit §§ 32 ff BNatSchG. Nach § 34 Abs.2 BNatSchG führt die erhebliche Beeinträchtigung eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung grundsätzlich zur Unzulässigkeit des Eingriffs. Durch die Verlegung des Mühlbaches und die baubedingten Folgemaßnahmen liegt eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des § 34 Abs.2 BNatSchG vor. Die vom Gutachter vorgeschlagene Umsiedlung des Bestandes ist keine Minderung des Eingriffs, sondern stellt vielmehr eine Ausgleichsmaßnahme nach § 34 Abs.5 BNatSchG dar.

Ausnahmsweise ist nach § 34 Abs.3 BNatSchG ein Projekt zulässig, soweit es

1. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, notwendig ist und

2. zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Selbst wenn man unterstellt, dass die Voraussetzungen nach Ziff.1 gegeben sind, so besteht jedenfalls die Möglichkeit unter Vermeidung der Eingriffe in den Bachmuschelbestand die Trasse so zu verschieben und auf den Anschluss Schnetzenhausen an dieser Stelle zu verzichten. Die vom Gutachter ausgeführte „Alternativlosigkeit“ hält einer rechtlichen Überprüfung nach den Maßstäben des BVerwG nicht stand:

Nach der neuesten Rechtsprechung des BVerwG erfüllt die Alternativenprüfung nach der FFH-Richtlinie bzw. nach § 34 Abs.3 BNatSchG eine grundlegende andere Funktion als die Alternativenprüfung, die sich im deutschen Planungsrecht herkömmlicherweise nach dem zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätze richtet. Lässt sich das Planungsziel an einem nach dem Schutzkonzept der FFH-Richtlinie günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen, so muss der Projektträger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Ein irgendwie gearteter Gestaltungsspielraum wird ihm nicht eingeräumt. Die FFH-Richtlinie und das BNatSchG begründen ein strikt beachtliches Vermeidungsverbot, das nicht bereits dann durchbrochen werden darf, wenn dies nach dem Muster der Abwägungsregeln des deutschen Planungsrechts vertretbar erscheint.

BVerwG, Urteil vom 17.05.2002, 4 A 28.01, A 44 Hessisch-Lichtenau

Wegen des Vorrangs des europäischen Naturschutzrechts muss der Planungsträger gegebenenfalls bei der Alternativenprüfung Abstriche vom Planungsziel hinnehmen. Eine Alternativlösung scheidet nur dann aus, wenn sie vom Planungsträger Opfer abverlangt, die außer Ver-

hältnis zu dem mit der Alternative erreichbaren Gewinn von Natur und Umwelt stehen. Schließlich darf eine Alternativlösung auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßig verworfen werden.

5.3 Diesen Maßstäben der Rechtsprechung des BVerwG entsprechen die Aussagen der FFH-Verträglichkeitsstudie zu nicht vorhandenen Alternativen nicht:

5.3.1 Eine Trassenverlegung im kritischen Bereich der Anschlussstelle Schnetzenhausen um 100 m nach Nordosten ist möglich. Die von der Verträglichkeitsstudie erwähnten topografischen Zwangspunkte sind nicht nachvollziehbar. Ein zusätzlicher Eingriff in den Hermannsberg ist nicht erforderlich, da die Verschiebung weiter östlich beginnen kann. Der eigentlich kritische Bereich für den Mühlbacheingriff ist die Anschlussstelle Schnetzenhausen und der östlich anschließende Trassenverlauf. In diesem Bereich befinden sich gerade keine topografischen Zwangspunkte. Zwar würde die Trasse etwas näher an Heiseloch heranrücken. Dies hätte jedoch den Vorteil, dass der Abstand zu ausgewiesenen Wohngebieten in Sparbruck größer würde. Auch bei einer Verschiebung der Trasse um rund 100 m würde der Abstand zur Streubebauung in Heiseloch nicht größer werden, als der heutige Abstand zu Sparbruck. Nur ergänzend ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass im Bereich der Überführung der K 7742 Alt die Trasse der B 31 wesentlich näher (ca. 150 m) an Wohngebiete in Schnetzenhausen herangeführt wird.

Die Argumentation zu topografischen und baulichen Zwangspunkten ist abwegig. Die vom Gutachter bemühte Argumentation würde bereits nicht einmal den fachplanerischen Anforderungen an die Alternativenabwägung genügen. Angesichts der strengen Maßstäbe des europäischen Gemeinschaftsrechts ist sie offensichtlich zum Scheitern verurteilt.

5.3.2 Genauso wenig überzeugend sind die Aussagen zum Verzicht auf den Knotenpunkt Schnetzenhausen. Eine Entlastung verschiedener Ortsdurchfahrten tritt nicht durch den Knoten Schnetzenhausen, sondern erst durch den Neubau der K 7742 nach Manzell ein. Bis dahin wird vielmehr Schnetzenhausen durch mehr Verkehr im Zuge der K 7742 zusätzlich belastet. Eine ähnliche Situation stellt sich im Übrigen für Spaltenstein, Sparbruck und Wagershausen ein. Entgegen der Annahme des FFH-Gutachters erweist sich die Anschlussstelle

Schnetzenhausen ohnehin als ein Torso. Verkehrswirksam für das nachgeordnete Straßennetz kann diese Anschlussstelle erst dann werden, wenn sie entsprechend mit dem nachgeordneten Straßennetz verbunden wird. Eine Anbindung nach Norden an die K 7739 ist bis jetzt nicht in Planung. Auch die notwendige Verbindung nach Manzell und zur B 31 alt ist auf absehbare Zeit nicht zu verwirklichen.

Bemerkenswert ist auch die Aussage des FFH-Gutachters, durch den Verzicht auf den Knoten entstünde eine zusätzliche Belastung der beiden benachbarten Anschlussstellen Kluftern und Colsmannstraße,

„bei denen ohnehin mit Engpässen in der Leistungsfähigkeit zu rechnen ist.“

Insbesondere im Bereich der Anschlussstelle Colsmannstraße sei dann mit einer mangelhaften bis ungenügenden Verkehrsqualität zu rechnen. Diese Aussage zur Überlastung der Knotenpunkte steht in klarem Widerspruch zum Erläuterungsbericht, in dem betont wird, dass die Leistungsfähigkeit der Anschlussstellen durch ein Gutachten der Modus Consult nachgewiesen werde.

Angesichts des Vorrangs des Naturschutzes ist der Verzicht auf den Knoten Schnetzenhausen bzw. seine Verlegung zwingend. Die Anschlussstelle Schnetzenhausen ist ebenso kurios wie die Anschlussstelle Kluftern, da sie Verkehrswirksamkeit erst nach umfänglichen und eingriffsintensiven Folgemaßnahmen erzielen kann. Eine sich aufdrängende Alternative ist die Verlegung der Anschlussstelle Schnetzenhausen, nordwestlich der K 7742 und ihre Zusammenfassung mit der Anschlussstelle Kluftern. Damit wird sowohl der Schutz der Orte wie auch der Schutz von Natur und Landschaft und nicht zuletzt der Bachmuschel ermöglicht.

5.4 Die vorgeschlagenen Schutzmaßnahmen sind nicht geeignet, die erhebliche Beeinträchtigung der Bachmuschelpopulation zu vermeiden. Ob die Umsiedlung der Bachmuschel überhaupt möglich ist, ist zu bezweifeln. Die baubedingten Eingriffe dürften so erheblich sein, dass sie zu einer Vernichtung der Population führen. Auch nach Abschluss der Baumaßnahme ist nicht sichergestellt, dass die beabsichtigten Verbesserungen der Lebensbedingun-

gen gelingen. Die vom Gutachter vorgeschlagene Nutzungsextensivierung von Feuchtgrünland ist nicht Gegenstand des landschaftspflegerischen Begleitplans.

6. Zusammenfassung

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

6.1 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 werden nicht untersucht. Damit liegt der UVS ein unvollständiges Prognosestraßennetz zu Grunde.

6.2 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.

6.3 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“.

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

6.4 Die FFH-Verträglichkeitsprüfung erkennt 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.

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