

Beratungsunterlage zur öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 21.05.2019	Drucksache 2019/30 Az. 651.21 Fachbereich: Bauamt
Tagesordnungspunkt 4 Straßenplanung B 31 West	

Auf den TOP 4 der Sitzung vom 29.04.2019 (Drs. 2019/25), die Sachstandsberichte zur B31 West in den Drucksachen 2017/66 bzw. den mündlichen Sachstandsbericht vom 21.02.2017 (2017-02) sowie die Anfragen und Informationen in den Protokollen der Sitzungen 2016-01, 2017-06, 2017-10, 2017-11, 2018-01, 2018-05, 2018-06 wird verwiesen.

Sachverhalt:

In der vergangenen Sitzung wurde intensiv über die Unterschriftensammlung und die damit verbundene Forderung der IG „Keine Bundesstraße auf Merdinger Gemarkung“ [nachfolgend „IG“] diskutiert. Ein Antrag auf Abstimmung entsprechend der Forderung der IG wurde mehrheitlich vertagt und weitergehende Informationen zu den verschiedenen Forderungen durch die Verwaltung verlangt.

Die Forderung nach dem (Weiter-) Bau der B 31 West wird von den Menschen der Region Kaiserstuhl – Tuniberg seit Jahrzehnten erhoben. Die Notwendigkeit des Baus ist mehrheitlich unbestritten. Der Gemeinderat Merdingen begrüßte unter anderem in den Sitzungen vom 04.04.2006 und 26.10.2010 den Weiterbau der B 31 West. Der Bundesverkehrswegeplan stellte die überregionale Bedeutung des Weiterbaus fest. Von Seiten der IG wird entgegen dieser vorherrschenden öffentlichen Meinung der Region die Forderung erhoben, die Gemeinde Merdingen möge sich für eine Nullvariante (kein Weiterbau) oder „Nullvariante plus“ (Ausbau ÖPNV und Umgehungsstraßen) einsetzen.

Stellungnahme der Verwaltung:

1. Nullvariante:

Der Verzicht auf den Ausbau wird in die Verkehrsgutachten mit einbezogen. Der sogenannte „Nullfall 2030“ dient als Vergleichsgrundlage für die Auswirkungen verschiedener Varianten. Für den Fall dass kein Weiterbau erfolgt, kommt das Verkehrsgutachten zu dem Schluss:

Auf der Ortsdurchfahrt von Ihringen können bis zu 1.100 Kfz/24 zusätzlich erwartet werden (+12% [LKW +13%]), auf der Ortsdurchfahrt Wasenweiler sind es bis zu 600 Kfz/24h (+7,7% [LKW +17%]) und in Merdingen bis zu 900 Kfz/24h (+13% [LKW +21%]).¹

Die Gemeinde Merdingen, insbesondere die Bewohner an den Ortsdurchfahrten würden ohne Weiterbau der B 31 in der Zukunft massiv mehrbelastet. Zudem wurde bereits mehrfach von den Vertretern des RP deutlich gemacht, dass der Planungsauftrag des Bundes die Prüfung einer Nullvariante nicht vorsieht. Die Unterstützung der Forderung der IG wäre wirkungslos und kann aufgrund der künftig zu erwarteten Verkehrsmehrbelastungen nicht im Interesse der Gemeinde Merdingen sein.

2. „Nullvariante plus“:

a. Verbesserung ÖPNV

In der Debatte im Gemeinderat und in dem der Gemeinde Merdingen vorliegenden Schreiben der IG an Ministerialdirigent Stefan Krause beim BMVI wurde auch eine „Nullvariante plus“ gefordert,

¹ Fichtner W&T, RP Freiburg: Aktualisierung Verkehrsuntersuchung B 31 –West; Juni 2017, S. 25.
Zu [LKW +13%] vgl. ebd., S. 97 + S. 111.

deren Inhalt nicht näher erläutert wurde. In der Sitzung wurden in diesem Zusammenhang die Verbesserung des ÖPNV (insbesondere S-Bahn) und der Bau von Umgehungsstraßen in Ihringen und Wasenweiler genannt

Der Ausbau der Breisacher Bahn mit verbesserter Taktung wurde in dem Verkehrsgutachten als Vergleichswert „Nullfall 2030“ bereits berücksichtigt.² Wie dargestellt käme es dennoch zu einer Verkehrsmehrbelastung in den Ortsdurchfahrtstraßen von Merdingen. Die Auswirkungen einer Verbesserung der Busverbindungen kann seitens der Verwaltung nicht abgeschätzt werden und hat bezüglich des Schwerlastverkehrs keine Wirkung. Bei einer weiteren Taktungsverdichtung aufgrund einer Bahnverbindung nach Colmar (30-Minuten-Takt) käme der Bahnlinie eine noch stärkere Trennungswirkung zu. Jeder Bahnübergang müsste bis zu sechs Mal pro Stunde für einige Minuten geschlossen werden. Für Merdingen wäre in diesem Fall mit zusätzlichem Durchgangs- und Schwerverkehr von und nach dem Gewerbegebiet in Ihringen zu rechnen, was zu einer weiteren Belastung der Anwohner in der Langgasse und Löschraben führe.

b. Umgehungsstraßen & Anschluss an „SoDa Brücke“

Die Forderung auf den Weiterbau der B 31 zu verzichten und stattdessen Ihringen und Wasenweiler durch ortsnahe Umgehungsstraßen zu entlasten, ist ebenfalls sehr kritisch zu betrachten.

Zur vollständigen Umgehung müssten 7 km Straße und mindestens 3 beschränkte Bahnübergänge bzw. 4 Unter- bzw. Überführungen gebaut werden. Damit einher ginge eine Mehrbelastung an Lärm- und Abgasen durch die größere Streckenlänge. Beschränkte Bahnübergänge würden die unter a. dargestellten Problemen aufwerfen. Die Umgehungsstraßen wären nicht leistungsfähig und würden im Verhältnis zum geplanten Ausbau der B 31 zu einem hohen Flächenverlust führen. Zum Vergleich: die Nordvariante hat eine Streckenlänge von ca. 11 - 12 km. Zudem können hier einige Straßen rückgebaut werden.

Ein Anschluss der SoDa Brücke würde lediglich die Gemeinde Gottenheim vom Durchgangsverkehr entlasten. Ohne Umgehungsstraßen bzw. bei Stau an den beschränkten Bahnübergängen müsste die Gemeinde Merdingen mit verstärktem Schleichverkehr über die Gemeindeverbindungsstraße und den Löschraben rechnen.

Die Auswirkungen einer Forderung einer „Nullvariante plus“ sind nach den vorliegenden Informationen ebenfalls negativ zu bewerten und damit nicht im Interesse der Gemeinde Merdingen.

3. Positionierung der Gemeinde Merdingen

Aus der obigen Darstellung folgt die Empfehlung bei der bisher vertretenen Bewertung zu bleiben. Die Gemeinde sollte sich im Planverfahren nach Abwägung aller Belange für die bestmögliche Trassenführung einsetzen:

1. Der Weiterbau ist notwendig für die Region und wird daher begrüßt.
2. Bei den Planungen und Variantenvergleichen ist besonders den Faktoren Mensch, Landwirtschaft, Landschaftsbild, Verkehrsachsenbündelung und Naherholung jeweils mindestens eine ebenso große Bedeutung zuzumessen, wie dem Schutz der Natur.
3. Rechtfertigung für die Straße ist der verkehrliche Nutzen. Nur für die „Nordvariante“ wurde bisher gezeigt, dass diese Bedingung erfüllt werden kann.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Gemeinde Merdingen begleitet die weitere Planung zur B 31 West konstruktiv und wird sich für die Feststellung der bestmöglichen Planung einsetzen. Der Bau einer leistungsfähigen überregionalen Straße muss der gesamten Region nutzen und die hier lebenden Menschen

² Vgl.: Fichtner W&T, RP Freiburg: Aktualisierung Verkehrsuntersuchung B 31 –West; Juni 2017, S. 22 f.

nachhaltig, dauerhaft und bestmöglich entlasten. Sowohl auf politischer Ebene als auch mit juristischer Unterstützung soll diese Auffassung vertreten werden.