



Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.

Dachverband der Natur-
und Umweltschutzverbände
in Baden-Württemberg
(§ 51 Naturschutzgesetz)

Anerkannte Natur- und
Umweltschutzvereinigung
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

**Arbeitskreis
Freiburg – Kaiserstuhl**

c/o Dr. Ekkehard Köllner
Eggstr. 20
79111 Freiburg

Bearbeitung: P. Lutz

24. November 2021

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

An das

Regierungspräsidium Freiburg
Abteilung 4 – Mobilität, Verkehr, Straßen

79083 Freiburg

Planungen zur B 31 West – Vorplanung und Trassenwahl

Ihr Zeichen: 44-39, B 31West/2. BA Breisach-Gottenheim

Stellungnahme des Landesnaturschutzverbandes

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank für die Beteiligung des LNV an der informellen Anhörung zur Vorplanung und Trassenwahl der geplanten „B 31 West“ und die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Diese Stellungnahme ergeht im Namen der im Arbeitskreis Freiburg-Kaiserstuhl des LNV zusammengeschlossenen Naturschutzvereinigungen*, sofern sie nicht selbst eine eigene Stellungnahme abgeben.

Das Regierungspräsidium hat für die formelle Anhörungsrunde zur Trassenwahl umfangreiche Planungsunterlagen und Fachgutachten zur Verfügung gestellt. Daraus und aus der online-Vorstellung der Vorplanung am 4. August 2021 geht hervor, dass die Straßenbauverwaltung sich sehr intensiv und ausführlich mit der Variantenauswahl beschäftigt hat. Anhand von 10 „Oberkriterien“ wurde in einem iterativen Prozess die nun ins Auge gefasste Vorzugsvariante aufwändig ermittelt.

Der LNV kann dem Auswahlprozess und seinem Ergebnis nicht zustimmen. Bei der Betrachtung fehlt eine „Null-Variante mit Verbesserungen der bestehenden Infrastruktur“, die die vorhandenen Verkehrsprobleme in den Orten ebenso löst wie die allein geprüften „Großlösungen“ eines kompletten Straßenneubaus. Insofern ist die Variantenprüfung nach unserer Ansicht unvollständig. Zudem kritisiert der LNV, dass die „Umwelt“ (= Natur, Landschaft) nur mit einem Zehntel (lediglich eines der 10 Oberkriterien) am Auswahlprozess beteiligt war.

Die Auswahl einer Vorzugsvariante ist für den LNV unerheblich, denn er lehnt den geplanten Bau der sog. „B 31 West“ in allen bisher bekannten Varianten ab.

Die Haltung des LNV ist dem Regierungspräsidium Freiburg bekannt. Auf die schriftlichen Stellungnahmen vom 30. Mai 2006, 2. August 2010 und 17. Mai 2011 im Rahmen der „zweiten Offenlage“ sowie auf die mündlichen Äußerungen am Erörterungstermin vom 26. Mai 2011 sei verwiesen. Die grundsätzliche Haltung des LNV zum geplanten Straßenbau der „B 31 West“ hat sich in der Zwischenzeit nicht geändert.

Für unsere Haltung machen wir folgende Gründe geltend:

Eingriffe in Natur und Landschaft

Die faunistischen Fachgutachten in den Planungsunterlagen (mit beinahe 1.000 Seiten Umfang) und die Vegetationskartierungen und Landschaftsstrukturerefassungen dokumentieren die hohe ökologische Qualität und außergewöhnliche Artenvielfalt im Planungsraum. Das gilt in besonderem Maße für den östlichen Teil: das Gottenheim-Wasenweiler Ried und die Umgebung des Schachenwaldes.

Der LNV ist der Meinung, dass bei Umsetzung der Planungen die Eingriffe in Natur und Landschaft einen solchen Umfang annehmen und einen solch großen, ökologischen Schaden anrichten würden, dass er nicht ausgeglichen werden kann. Der Verlust bzw. die Qualitätseinbußen an naturnahen, z. T. geschützten Biotopen und Lebensraumverbänden wäre erheblich. Dies wurde bei verschiedenen Besprechungen im Regierungspräsidium (23. November 2015, 9. Dezember 2016) offenbar. Dort wurde auch diskutiert, dass sich die von den Fachgutachtern geforderten Ausgleichsmaßnahmen für die verschiedenen Tiergruppen sogar widersprechen und in der Realität gar nicht umsetzbar wären (vgl. Protokoll der Besprechung vom 9. Dezember 2016).

Beeinträchtigung des Gottenheim-Wasenweiler Rieds

Jede der vorgeschlagenen Varianten durchquert den Kernbereich des Gottenheim-Wasenweiler Rieds mit einem ca. 360 m langen Trogbauwerk zur Unterquerung der Bahnstecke Breisach – Gottenheim. Der Bau und Betrieb dieser Unterquerung würde erhebliche Schäden in dem Niedermoorgebiet verursachen und tendenziell zur Zerstörung des Moores und zum völligen Verlust seiner landschaftsökologisch vorteilhaften Funktionen (klimatischer Ausgleich, Wasserrückhaltefähigkeit, Biotopeigenschaften, Moorerhaltung resp. Potential zur Wiederaufnahme des Moorwachstums, Kernfläche im landesweiten Biotopverbund, landwirtschaftliche Produktionsfläche usw.) führen. Auch die einzigartige Funktion des Wasenweiler Riedes als historisches Archiv der Vegetations- und Kulturgeschichte würde weiter stark geschädigt werden.

Dieser Eingriff ist nicht ausgleichbar.

Flächenverlust

Beim Bau der neuen Straße einschließlich der Nebenanlagen und zuführenden Straßen ist mit erheblichen Flächenverlusten zu rechnen. Allein die mit einer Schwarzdecke versiegelte Fläche beträgt etwa 10 ha. Insgesamt würden durch die Straße, weitere Wege, Bauwerke und Nebenanlagen wohl 20 – 30 ha durch den geplanten Straßenbau dauerhaft in Anspruch genommen, weitere angrenzende Flächen würden während der Bauphase wahrscheinlich benötigt und in ihrem ursprünglichen Zustand verändert.

Zerschneidung der Landschaft

Die Führung der Straßentrasse im freien, ortsfernen Gelände (das gilt besonders für die Variante 7) bewirkt zusätzliche Zerschneidungen in der Landschaft. Bei ihrer Umsetzung würden landschaftliche und ökologische Zusammenhänge wie Wildwanderwege, Lebensräume oder Biotopverbünde unterbrochen.

Zudem müsste der Straßenverlauf aus Gründen der Verkehrssicherheit mit einem „Wildkatzenschutzzaun (beidseitig)“ auf einer Lauflänge von ca. 10 km eingezäunt werden, was die Trennungen verstärken würde. Davon wären insbesondere großräumig wandernde Arten und Tiere betroffen, die im Laufe ihres Lebens auf einen Biotopwechsel angewiesen sind. Die wenigen geplanten Grünbrücken könnten die verlorengelassene, freie Durchgängigkeit der Landschaft nicht ersetzen.

Beeinträchtigung eines Landschaftsschutzgebietes

Die Varianten südlich des Schachenwaldes (darunter auch Variante 7) durchschneiden einen Landschaftsschutzgebiets-Teil des Natur- und Landschaftsschutzgebiets „Zwölferholz-Haid“, das im Jahr 2017 vom Regierungspräsidium ausgewiesen wurde. Dieses LSG stellt eine Verbindung zwischen dem Zwölferholz (NSG) und dem nördlich liegenden Schachenwald (FFH-Gebiet) her und zeichnet einen wichtigen Korridor des Generalwildwegeplans nach, der großräumig die Rheinauenwälder mit dem Kaiserstuhl verbindet. Schutzzweck des LSG ist nach der Verordnung (§ 10, Zitat) „die Erhaltung von Wiesenflächen und anderen Strukturen als Lebensraum und Verbundkorridor für die Europäische Wildkatze“. Die Führung der Straße durch dieses Gebiet quer zum Wildkatzen-Wandekorridor widerspräche dieser Vorgabe.

Betroffenheit von FFH-Gebieten

Von den Straßenplanung könnten Teilgebiete des FFH-Gebiets „7912311 Mooswälder bei Freiburg“ und darin lebende, gemeinschaftlich geschützte Arten betroffen sein.

Die Straßenplanung rückt mit dem Trogbauwerk eng an das kleine Teilgebiet „Murr“ des FFH-Gebiets heran. Dort gibt es unter anderem die besonders geschützte Gelbbauchunke (*Bombina variegata*). Der Lebensraum der recht mobilen Art erstreckt sich jedoch über das eng begrenzte Fläche hinaus in die angrenzenden Wiesenflächen, die vom Straßenbau betroffen wären. Ähnliches gilt für den großen Feuerfalter (*Lycaena dispar*). Eventuell muss im Hinblick auf diese Arten die Abgrenzung des FFH-Gebietes überprüft werden.

Der Schachenwald, ebenfalls Teilgebiet des FFH-Gebiets, und die dort beheimateten Arten könnten durch eine dem Waldgebiet naherückende Straße vom Umfeld isoliert werden.

Landwirtschaft

Der Bau der Straße wäre mit erheblichen Verlusten von wertvollen und produktiven landwirtschaftlichen Flächen verbunden, geschätzt ca. 30 ha. Im Hinblick auf eine Versorgung mit regionalen Nahrungsmitteln wäre das im dicht besiedelten Breisgau problematisch, im Einzelfall könnte es bei Landwirten zu existenzgefährdenden Situationen durch den Flächenverlust kommen.

Zusätzlich würden die Landwirt*innen wegen des Zerreißen des bisherigen Wegenetzes längere Umwege zu Ihren Flächen zu fahren haben.

Außerdem würden den Landbewirtschaftern weitere Flächenverluste durch die Notwendigkeit gesetzlich vorgeschriebener Ausgleichsmaßnahmen sowie durch Retentionsflächen zur Wahrung der Hochwassersicherheit aufgebürdet.

Beeinträchtigung funktionaler Schutzgebiete

Die Straßenplanung berührt oder durchquert festgesetzte Wasserschutzgebiete (WSG). Bei Unfällen auf der Straße mit Gefahrgütern könnte es zu Verschmutzungen des Grundwassers kommen und so die Wasserversorgung der Bevölkerung gefährdet werden. Im Oberlauf des WSG „Gottenheim Tiefbrunnen Nötig“ käme das Trogbauwerk der Bahnunterquerung zu liegen, seine Lage und tiefe Gründung könnten den Zustrom des Grundwassers in das WSG gefährden. Eine Schwächung des Zulaufs würde außerdem die langfristige Existenz des Niedermooses gefährden.

Eine erhebliche Lauflänge der „Vorzugsvariante 7“ führt durch das großflächige „Überschwemmungsgebiet HQ 100“. Die leicht erhöhte, dammartig geplante Straße würde den natürlichen Fluss und Einstau des Oberflächenwassers beeinträchtigen und würde die Funktionsfähigkeit der Überschwemmungsfläche gefährden.

Die Straßentrassen durchqueren nach der Planung mehrere Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege („VRG NuL“) im Regionalplan Südlicher Oberrhein. Diese wurden zur Berücksichtigung und zum Schutz der natürlichen Grundlagen bei allen Planungen in der Region ausgewiesen, Straßenplanungen in solchen Bereichen gefährden die Funktionsfähigkeit der Vorranggebiete.

Kaum Entlastungswirkung

Durch die ortsferne Führung insbesondere der nun gewählten Vorzugsvariante 7 würde von der Straße nur ein geringe verkehrliche Entlastungswirkung für die problematischen Ortsdurchfahrten ausgehen. Eine Verbesserung in der Verkehrssituation soll doch ein Hauptziel der neuen Straße sein.

Verlärmung

Mit der vergleichsweise ortsfernen Führung (insbesondere der Variante 7) würden weite Landschaftsbereiche und Ortschaften, die bisher vom Verkehrslärm verschont blieben, verlärmert und der Wert der Naherholungsgebiete für die örtliche Bevölkerung gemindert.

Fazit:

Die Planungen zum Neubau einer Straße zwischen Breisach und Gottenheim („B 31 West“) sind nach Ansicht des Landesnaturschutzverbandes bereits jetzt schon, im Stadium der Vorplanung und nach der Auswahl einer Vorzugstrasse, absehbar nicht genehmigungsfähig.

Neben der fachlichen Argumentation innerhalb des eigentlichen Planfeststellungs- resp. Genehmigungsverfahrens, an dem der LNV als anerkannter Naturschutzverband beteiligt sein wird, möchte der LNV das Vorhaben auch politisch bewerten.

Klimarelevanz

Nach dem Bundesverfassungsgerichts-Urteil von 23. April 2021 könnten große klimarelevante Projekte – wie z. B. das in Rede stehende Straßenprojekt – im Hinblick auf den Klimawandel und die Lebens- und Entfaltungsmöglichkeiten der zukünftigen Generationen grundsätzlich zu prüfen sein. Grund bei der „B 31 West“ könnte die Erhöhung der Klimagas-Emissionen durch vermehrten Verkehr und die Zerstörung des Niedermooses (Mineralisierung mit Entstehung großer Mengen von CO₂ aus dem Moorkörper heraus) sein. Wir sind sicher, dass das Straßenbauprojekt eine Prüfung der Nachhaltigkeit nicht positiv überstehen wird.

Induzierter Verkehr und Zersiedlung

Die Notwendigkeit des Baus der „B31 West“ wird in den Unterlagen mit Prognosen einer künftig zu erwartenden Steigerung des Verkehrsaufkommens begründet, unter anderem auch aufgrund der zu erwartenden Ausweisung neuer Bau- und Gewerbegebiete in den Gemeinden am südlichen Kaiserstuhl (induzierter Verkehr).

Aus Erfahrungen in anderen Regionen wissen wir, dass eine neue oder auch lokal schnellere Anbindung zu einer verstärkten Nachfrage nach Bau- und Gewerbegebieten führt und die Zersiedelung fördert. So entsteht ein sich selbst beschleunigender Prozess, in dem die prognostizierte Zunahme des Verkehrsaufkommens und der Flächenverbrauch sich gegenseitig bedingen. Das halten wir für eine verhängnisvolle Entwicklung, gerade im schon dicht besiedelten Breisgau.

Verkehrsprobleme wirklich lösen

Seit mehreren Jahrzehnten wird den vom Verkehr am südlichen Kaiserstuhl betroffenen Gemeinden versprochen, die bestehenden Verkehrsprobleme zu lösen. Das Allheilmittel soll angeblich der Bau der sog. „B 31 West“ sein. Eine Verbesserung der Situation hätte in dieser Zeit mit angepassten Lösungen erreicht werden können. Stattdessen ist in all den Jahren nichts geschehen, Gemeinden und Bevölkerung wurden leere Ankündigungen für eine „große Lösung“ ihrer ganz konkreten Probleme gemacht. Sie wurden mit ihren Sorgen allein gelassen. Im Gegenteil, in der Zwischenzeit wurden und werden durch neue Baugelände lokale Lösungsoptionen durch die betroffenen Gemeinden zunehmend erschwert.

Keine Erschließungsfunktion

Die geplante sogenannte „B 31 West“ hat im Hinblick auf den überregionalen Verkehr, der die Aufgabe der Bundesstraßen ist, keine neue Erschließungsfunktion, die die gewaltigen Eingriffe in die Landschaft und Natur rechtfertigen würde. Die bereits existierende, ortsfrem verlaufende B 31 kann den überregionalen Verkehr in der Region gut bewältigen und den grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich ausreichend andienen. Daher hätte die geplante sog. „B 31 West“ nur eine Entlastungsfunktion für die heute betroffenen Ortsdurchfahrten, die zudem zweifelhaft ist (s. o.). Ein solche, nur regional bedeutsame Verkehrsfunktion ist aber die typische Aufgabe von Land- bzw. Kreisstraßen am südlichen Kaiserstuhl, die zu diesem Zweck eventuell ertüchtigt werden könnten.

Unerwünschte Verkehrsverlagerung

Mit der neuen Straße würde mehr Verkehr in die Region am südlichen Kaiserstuhl „gelockt“ (Verlagerung von der bestehenden B 31 hin zur geplanten). Das widerspricht den behördlichen Zusagen, die der Region Entlastung versprechen, mit Mehrbelastungen in manchen Ortsdurchgangsstraßen ist zu rechnen.

Relevanz des Bundestagsbeschlusses

Dem Beschluss des Bundestages zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP bzw. Fernstraßenausbaugesetz (FstrAbG) vom 23.12.2016, Projekt 86 BW) liegen Projektinformationen („PRINS“) zu Grunde, die im Fall der „B 31 West“ veraltet sind. Durch die Wahl einer anderen Trasse sind wichtige Kennzahlen zu Baukosten, zum Nutzen-Kosten-Verhältnis, zu verkehrlichen Wirkungen, zu Entlastungswirkungen, zur Umwelt usw. zum großen Teil nicht mehr nachvollziehbar oder inzwischen falsch.

Unter anderem wird die dem Bundestagsbeschluss zu Grunde liegende „Nordvariante“ (PRINS Pkt. 1.4) „nach umfangreicher Variantenprüfung“ (vor 2016!) als „vorteilhafteste

Variante herausgestellt“, nun aber wird in der aktuellen Planung eine andere Trasse präferiert.

Zudem ist die Einstufung in den „Vordringlichen Bedarf“ nicht nachvollziehbar. Sie soll nach „PRINS Pkt. 1.2 Grunddaten“ aufgrund des „hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses“ erfolgt sein. Das ist aber nachweislich nicht mehr der Fall (s. u.). Da bereits eine bestens funktionierende B 31 existiert, ist die Einstufung in eine besondere Dringlichkeit resp. Notwendigkeit der Straße auch sachlich nicht gerechtfertigt.

Dem LNV erscheint daher der Bundestagsbeschluss auf schwachen Füßen zu stehen und kann schwerlich als gesetzliche Grundlage zum Bau der „B 31 West“ mit seinen ökologischen Auswirkungen dienen. Er muss bei der 2022 routinemäßig anstehenden Bedarfsplanüberprüfung neu beraten und verändert werden.

Baukosten

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) sind die Baukosten für die sog. „B 31 West“ in Form der Nordvariante mit ca. 50 Mio. € beziffert (Stand vor 2016). Diese Angaben dienten dem Deutschen Bundestag als Entscheidungsgrundlage über die einschlägigen Gesetze (s.o.). Inzwischen haben sich die Kosten der Straße laut Planung auf ca. 164 Mio. € erhöht (mit weiteren erheblichen Erhöhungen ist zudem zu rechnen). Damit vermindert sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NPV) der Straße und stellt deren Sinn grundsätzlich in Frage. Das in der PRINS zum BVWP genannte NPV von 3,6 sinkt durch die Kostensteigerungen nunmehr auf unter 1 (140 Mio./164 Mio. = 0.85)!

Zu den Baukosten sei noch ein Vergleich herangezogen, der für den LNV veranschaulicht, in welche Kostenhöhe bereits jetzt schon die Planungen gedungen sind: Derzeit werden die Baukosten der Vorzugsvariante mit 164 Mio. € angegeben. Das sind pro Straßen-qm 1.686 € (Lauflänge 12.155 m, Straßenbreite 8 m). Die durchschnittlichen Baukosten für ein qm Wohnfläche in Baden-Württemberg betragen derzeit 1.672 € (abgerufen im Internet am 10. Nov. 2021 unter „sparkassenimmobilien Baden-Württemberg“).

Zunehmend wird klar, dass das Projekt in der Region politisch nicht durchgesetzt werden kann. Ein großer Teil der Bevölkerung hat den Widersinn dieses Straßenbauprojektes erkannt und äußert Bedenken und Protest. Bürgerinitiativen, Landwirte, besorgte Bürger*innen, Betroffene der geplanten Straße, einige Gemeinden (!), die Verkehrs- und Naturschutzverbände haben sich zusammengetan und sind entschlossen, das Projekt zu verhindern und für die Region auf andere Art Verbesserungen anzustreben. Eine große Demonstration am 19. Sept. 2021 in Merdingen hat dies eindrücklich verdeutlicht. In der Region gibt es inzwischen keine/n bedeutende/n Fürsprecher/in mehr für den Bau der Straße.

Wir glauben, dass dem Regierungspräsidium und dem Bundestag bewusst werden wird, dass diese Straßenplanung „aus der Zeit gefallen“ ist und nicht mehr einer nachhaltigen, in Zukunft erstrebenswerten Verkehrspolitik entspricht.

Politisch passt die Straße nicht mehr in die Landschaft, auch wenn der entsprechende Bundestagsbeschluss anscheinend etwas anders besagt. Rechtlich gesehen sind die vorgestellten Straßenpläne im jetzigen Zustand nicht genehmigungsfähig und werden nach aller Voraussicht den Zustand der Genehmigungsfähigkeit auch nicht erreichen.

Darum fordert der LNV das Regierungspräsidium Freiburg auf, . . .

- die Planungen zum Neubau der sog. „B 31 West“ zwischen Breisach und Gottenheim einzustellen. Stattdessen könnte mit den Planungskapazitäten des Regierungspräsidiums an vergleichsweise schnell umsetzbaren Lösungen für die Verkehrsprobleme am südlichen Kaiserstuhl gearbeitet werden.

Wir wünschen uns eine umfassende Mobilitätsplanung für die Region. Dazu können Verbesserungen an der bestehenden B 31, die Ertüchtigung der Bahnstrecke Breisach-Freiburg und weitere örtliche Maßnahmen gehören. Der LNV wird im Rahmen seiner Möglichkeiten daran mitarbeiten (er ist bereits in enger Zusammenarbeit mit dem VCD am Projekt zur Wiederherstellung der Bahnlinie Colmar-Freiburg beteiligt).

- den Antrag des LNV auf Ausweisung des Gottenheim-Wasenweiler Rieds als Natur- und Landschaftsschutzgebiet vom 17. Oktober 2010 aufzunehmen. Dazu sollte ein Nutzungs- und Pflegeplan für das Feuchtgebiet erarbeitet und das Schutzgebiet alsbald in die Realität umgesetzt werden.
- den Antrag des LNV an das Umweltministerium vom 14. Juli 2021 zur Aufnahme des Gottenheim-Wasenweiler Rieds in das Moorschutzprogramm des Landes Baden-Württemberg zu unterstützen.

Der LNV möchte am weiteren Verfahren beteiligt werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. 

stv. Sprecher
des LNV-AK

P. S.:

* Zum ehrenamtlich arbeitenden gehören folgende, z. T. staatlich anerkannte Naturschutzvereinigungen: Luchs-Initiative Baden-Württemberg, Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg, Badischer Landesverein für Naturkunde und Naturschutz (BLNN), Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), Weißstorch Breisgau e.V., NaturFreunde Baden, Naturschutzbund (NABU), Landesfischereiverband (LFV), Landesjagdverband (LJV), Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) und Schwarzwaldverein.