



Regio-Bündnis für den Stopp der B31 West

⇒ **Pressemitteilung**

Plakat-Aktion am 24.04.2026 gegen den Weiterbau der B31 West

**Die B31 West kommt nicht, denn sie ist nicht die Lösung!**

Unter der Vielzahl von Trassenvarianten ist es letztlich nicht gelungen, eine zu finden, die nicht zu Konflikten mit Schutzgütern wie Natur, Wasser, Boden, Landwirtschaft und Mensch führt. Das hat sich deutlich gezeigt, als das Regierungspräsidium Freiburg (RPF) 2021 die Voranhörung und Abwägung durchführte, um im Auftrag des Bundes die Vorzugstrasse für die B31 West 2. Bauabschnitt (2. BA) zu finden. Denn das Gebiet von Gottenheim bis Breisach, zwischen Tuniberg und Kaiserstuhl, ist in vielfältiger Weise hochwertig. Im Ergebnis lehnen die politischen Vertretungen von Gottenheim, Merdingen und Breisach die Vorzugsvariante, die das Regierungspräsidium Freiburg im Juli 2021 bekannt gab, einheitlich ab.

**Erst der rechtssichere Planungsstopp ermöglicht eine sinnvolle Entwicklung in der Region**, beispielsweise für kostengünstige und naturschonende Entlastungen der Ortsdurchfahrten von Wasenweiler, Ihringen, Bötzingen.

Das sind unsere Gründe für den Planungsstopp:

**1. Verkehrspolitisch:**

Die Planung der B31 West 2. BA sieht vor, die bestehende B31 alt zwischen Breisach und der Anschlussstelle zur A5 bei Hausen zu einer Landesstraße abzustufen und den überregionalen Verkehr auf die Trasse B31 West zu verlagern. Das wird nicht funktionieren. Schon heute ist beispielsweise die bestehende Anschlussstelle von Bötzingen kommend in Gottenheim auf die B31 West in Richtung Freiburg überlastet. **Dem zusätzlichen Verkehr wäre die B31 West nicht gewachsen**, das belegt das im Auftrag des RPF erstellte Gutachten von Fichtner. Eine Anpassung dieser Auffahrt ist nicht im Weiterbau vorgesehen. Die Folge wird erhöhter Schleichverkehr durch Gottenheim und Umkirch bis zur Auffahrt beim Kreis Umkirch sein.

**Gleichzeitig ist nicht mit einer kürzeren Fahrzeit zu rechnen.** So sind in Umkirch bereits Temporeduzierungen und Ampeln bei Auffahrten geplant. Außerdem sind die Zufahrten aus angrenzenden Ortschaften auf den 2. Bauabschnitt sehr

lange. Mit enormen **Rückstaus oder Schleichverkehr in die Ortschaften** hinein ist zu rechnen. **Das alles konterkariert die Idee der Ortsentlastungen.**

Die eklatanten Verkehrsprobleme, die wir heute auf der B31 alt zwischen Breisach und Hausen sehen, auch mit tödlichen Unfällen, würden auf die neue Trasse B31 West verlagert werden und sogar zunehmen.

Deshalb schlagen wir als verkehrspolitisch sinnvolle Maßnahme vor, **die B31 alt zu ertüchtigen und die dortigen Verkehrsprobleme zu lösen.** Eine solche Planung ist erst möglich, wenn die B31 West gestoppt ist.

Weiteres Verbesserungspotential für die regionale Verkehrsströme (Berufspendler der Region und aus Frankreich, Schülerinnen und Schüler) sehen wir im Schienennetz der elektrifizierten Breisgau-S-Bahn zwischen Breisach und Freiburg. Dieses sollte ausgebaut werden, entweder mit einem 2. Gleis oder zumindest mit Ausweichgleisen für Begegnungsverkehr.

Zukunftsweisende Planungsideen und Machbarkeitsstudien für die Wiederherstellung der Bahnlinie Colmar – Freiburg auch auf europäischer Ebene sind beauftragt.

Zusammenfassend halten wir es für unsinnig, entlang der ausbaufähigen Bahnachse Breisach-Freiburg eine Bundesstraße zu bauen. **Die Zukunft liegt stattdessen in der Verbesserung des ÖPNV.**

## 2. Klimaschutz

Die Bundesstraße würde das größte Niedermoor der Oberrheinebene (Wasenweiler Ried) zerstören. Die Vorzugsvariante führt mit einem 360 m langen Trogbauwerk bei Gottenheim unter der Bahnlinie der Breisgau-S-Bahn durch den Kern des Niedermoores. Das steht nicht nur im Widerspruch zur Moorschutzstrategie des Landes Baden-Württemberg und des Bundes. Gemäß dem Klimaschutzgesetz müsste der Wegfall der positiven Wirkung des Niedermoores auf das Klima auch im Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden. Es gibt hierzu Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil 9 A 7.21).

Weitere naturschutzrelevante Belange werden durch die B31 West Planung bedroht oder blockiert. Neben der flächigen Zerstörung von Lebensräumen mit ihren Tier- und Pflanzenarten zerreißt die Straßentrasse den noch existenten Biotopverbund in der Region, der auch nicht durch Ausgleichsmaßnahmen wiederhergestellt werden kann. Die Straße durchbricht zudem einen bedeutenden Wildwechselkorridor, auf dem vor allem Waldtiere überregional unterwegs sind. Das Wasenweiler-Gotteneimer Ried sollte unter Naturschutz gestellt werden und in seinem dort reaktiviert, wo es ohne Nachteile für die Aussiedlerhöfe möglich ist.

**In der Gesamtbilanz sind die klimarelevanten Auswirkungen des Vorhabens infolge des Baus und Betriebs der Bundesstraße so enorm hoch, dass es aus unserer Sicht nicht rechtssicher planfestgestellt werden könnte.**

### 3. Auswirkungen auf die Landwirtschaft und die Menschen in der Region

**Landwirtschaftliche Existenzen werden gefährdet.** Die 12 km Straße erzeugt einen riesigen Flächenverlust, da zusätzlich zur Fläche von 50 ha für die Straße weitere 50 ha Fläche für Ausgleichsmaßnahmen benötigt wird.

**Wohnen und Leben** wird sich verschlechtern. In Gündlingen rückt die Vorzugsvariante bis 50 m an Siedlungshöfe und in Hochstetten bis 90 m an der Wohnbebauung ran. Hochstetten würde als Verkehrsinsel fast komplett von Straßen umgeben sein.

Darüber hinaus durchschneidet die Straße ein **Naherholungsgebiet** mit Rad- und Fußwegen. Die geplanten Brücken können die Vielzahl der gekappten Wegeverbindungen nicht ausreichend anbinden. Angesichts des **Lärms** des prognostizierten Verkehrs verliert dieses heutige Naherholungsgebiet an Attraktivität; nicht nur für die Einheimischen, auch für den Tourismus, ein nicht unwesentlicher Wirtschaftsfaktor der Region.

**Optisch fügt sich die Bundesstraße nicht in den bestehenden Naturraum ein.** Die Straße ist wegen der hohen Grundwasserstände, dem Hochwasserschutz und den schwierigen Bodenverhältnissen auf einem Damm vorgesehen, der bis 2m hoch über das natürliche Gelände herausragt. Zum Schutz der Wildkatze ist beidseitig der Bundesstraße außerdem ein 3,5m hoher Wildtierzaun erforderlich. Insgesamt sind **20 Brücken** auf der Strecke geplant. Die Brücken, die die Bundesstraße in Dammlage queren, stören zusätzlich optisch das Landschaftsbild. Schaut man sich unseren heutigen Naturraum an, ist ein solches B31-West-Baumonster unvorstellbar.

Die Öffentlichkeit ist nicht zuletzt auch mit ihrer **Trinkwasserversorgung** betroffen. Denn der Bau und der Betrieb der Straße tangiert mehrere Wasserschutzgebiete und stellt ein potenzielles Risiko dar.

### 4. Kostenexplosion

**Der Bau wird unverhältnismäßig teuer, weil die Vorzugstrasse der B31 West 2. BA durch einen sensiblen Naturraum führt und Schiene und Wege quert.** Zur Lösung der beschriebenen Konflikte mit Naturschutz, Trinkwasserschutz, Hochwasserschutz und Landwirtschaft, sind auf dem knapp 12 km langen Bauabschnitt 24 technische Bauwerke vorgesehen (20 Brücken, 4 Wasserdurchlässe, 1 Trogbau). Ursprünglich waren für die 12 km der B31 West 2. BA im Bundesverkehrswegeplan 49,5 Mio. Euro veranschlagt. Mit Entscheidung über die Vorzugstrasse wurden die Kosten im Jahr 2021 auf 164 Mio. korrigiert. Laut dem Bericht des Bundesverkehrsministeriums (BMDV) „Übersicht der Gesamtmittelbedarfe für die Aus- und Neubauvorhaben der geltenden Bedarfspläne von Schiene, Straße und Wasser“ Stand Juli 2023 (Anlage zu BMF-Vorlage Nr. 254/2023) sind die **Kosten weiter auf 200,6 Mio. Euro explodiert.** Wir alle wissen, dass der Baukostenindex seither weiter drastisch gestiegen ist und weiter steigen wird.

**Damit steht der Nutzen der 12 km langen Straße in keinem Verhältnis mehr zu den Kosten.** Auch eine „Soda“-Brücke rechtfertigt nicht den Weiterbau, diese Brücke war damals schon ein Fehler und es gibt jetzt schon Ideen zur alternativen Nutzung. Die Planung der B31 West ist aus der Zeit gefallen

### **Was wäre die Lösung?**

Es braucht aus unserer Sicht eine gemeinsame Strategie aller Kommunen in der Region. Frau MdB Chantal Kopf hat mit Ihrer Pressemitteilung vom 18.03.2026 hierfür einen Startschuss gegeben.

**Wir bitten dringend darum, dass die Planung der B31 West 2. Bauabschnitt rechtssicher beendet, d.h. aus dem Bundesverkehrswegeplan ab 2030 gestrichen wird.**

**Damit wäre die Blockadewirkung der B31 West 2. BA für die Region aufgelöst und es könnte an realisierbaren Lösungen für Ortsentlastungen gearbeitet werden.**

### **Kontaktdaten:**

#### Merdingen:

Keine Bundesstraße auf  
Merdingen Gemarkung  
Hermann Heudorfer  
[no-b31west-merdingen@posteo.de](mailto:no-b31west-merdingen@posteo.de)

#### Gündlingen/Hochstetten:

Kei Bundesstroß vor unsri Haustür“  
Edwin Schächtele  
[kontakt@kei-bundesstross.de](mailto:kontakt@kei-bundesstross.de)

#### Gottenheim:

B31 West – Nein Danke (Gottenheim)  
Edeltraud Ambs  
Thomas Barleon  
Dr. Miriam Engelhardt  
Reiner Huber  
[kontakt@b31west-neindanke.de](mailto:kontakt@b31west-neindanke.de)