



Fam. Mantzsch <fam.mantzsch@gmail.com>

Verkehrsplanung B31 Bodensee

1 Nachricht

Fam. Mantzsch <fam.mantzsch@gmail.com>

8. August 2019 um 16:53

An: andreas.scheuer@bundestag.de, buergerinfo@bmvi.bund.de

Sehr geehrter Herr Scheuer,

ich wende mich heute an Sie, in der Hoffnung, der Einflussnahme des BMVI gegenüber dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg.

Was ist mein Anliegen.

Im Bodenseekreis gilt die Bundesfernstraße B31 als eine enorm wichtige Ost-West-Verbindung mit europäischer, überregionaler Bedeutung. Diese ist seit Jahren chronisch überlastet und insbesondere die Verkehrsmenge im Schwerverkehr hat katastrophale Dimensionen angenommen.

Gemäß dem Bundesverkehrswegeplan 2030 steht der Neubau der B31 in der Ausbauqualität N4 +E4 im vordringlichen Bedarf (Projektnummer: B31-G10-BW). Das Vorplanungsverfahren läuft und wird wohl Ende 2019 mit der Linienbestimmung zum Abschluss kommen.

Im Zuge der B31-Neubauplanung wurde 2015 das Vorplanungsverfahren als ein ergebnisoffener Prozess wieder aufgenommen, trotz der Tatsache, dass ein früheres Raumordnungsverfahren bereits eine Linie (Variante 7.5) als Vorzugsvariante festgestellt hatte.

Diese Entscheidung der Neuaufnahme des Verfahrens war für sehr viele betroffene Menschen entlang der B31 im Untersuchungsgebiet eine traurige Überraschung, weil die Hoffnung bestand, die Bundesfernstraße nun endlich auf eben dieser Linie 7.5 im Entwurf zu planen. Die Neuaufnahme des Verfahrens fand schließlich aber doch Akzeptanz in der Raumschaft, weil das Planungsverfahren ja ergebnisoffen ablaufen sollte. Landesverkehrsminister Winfried Hermann war dazu eigens in Hagnau, um die Raumschaft darüber zu informieren.

Nun liegen zwischenzeitlich sehr viele gutachterliche Ergebnisse aus der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Verkehrsprognose vor. Die Ergebnisse der Lärm- und Schadstoffemissionen sowie einige geologische Ergebnisse von Sondierungsbohrungen, die detaillierten Berechnungen zum Flächenverbrauch und der Vergleich der Bau- und Unterhaltskosten der verschiedenen Varianten fehlen noch, sind aber im laufenden Jahr erwartet.

Die gutachterlichen Ergebnisse haben völlig transparent und bewertungsfrei die Konfliktpotentiale aus der UVP und die zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen dargestellt.

Leider gefielen die bisherigen Ergebnisse unter anderem dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg nicht, sodass es nun eine erhebliche Einmischung in das Planungsverfahren gibt und die ursprünglich proklamierte Ergebnisoffenheit dadurch gefährdet ist.

Angefangen hat das mit der erzwungenen Berücksichtigung der Studie: „Mobiles Baden-Württemberg. Wege

der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“ (Studie initiiert durch BUND e.V.), welche die zu erwartenden Verkehrsmengen 2030 künstlich für die Prognoseplanfälle reduziert hat.

Ob diese Verkehrstransformation nach dieser Studie tatsächlich auch im ländlichen Raum und auf überregionaler (!) Ebene, denn diese Bedeutung hat diese Straße, je erreicht werden kann, bleibt höchst fragwürdig.

Ob diese Transformation des Verkehrs in Baden-Württemberg innerhalb der Lebenszeit der neuen Straße die Verkehrsmengen inklusive des (innereuropäischen) Schwerverkehrs derart reduzieren kann, ist ebenfalls nicht garantiert.

Wie schwierig ein so tiefgreifendes, gesellschaftliches Umdenken ist und welche Zeiträume solche Transformationsprozesse benötigen, ist an vielen Beispielen zu erkennen (wie: globale Klimaziele, Kohleausstieg, Atomendlagersuche, Elektrifizierung Südbahn, Stromtrassen Nord-Süd). In einer so globalisierten Welt in der wir heute leben, sind die gesellschaftlich-wirtschaftlichen Verflechtungen so hoch, dass es eben nicht ausreicht, nur ein oder wenige Stellglieder zu verändern, um diese Transformation schnell umzusetzen, insbesondere auch deshalb, weil sie europäischen Charakter haben müsste.

Realistisch ist wohl daher davon auszugehen, dass sich die zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen, gerade auch im Schwerverkehr, nicht signifikant reduzieren.

Auf der Basis dieser virtuell reduzierten Verkehrsmenge versucht nun die landespolitische Ebene das geplante Neubauziel N4 + E4 auf eine 3-spurige Ausbauvariante zu verkleinern. Diese Strategie soll vermutlich in einer stützenden Argumentation einer seenahen Ausbauvariante der bestehenden B31 münden.

Dieses Verhalten ist aber eine nicht akzeptable Einmischung seitens der Landespolitik in das laufende Planungsverfahren und konterkariert die Ergebnisoffenheit des Prozesses. Diejenigen, die das Verfahren als offen und transparent aufgenommen und beschrieben haben, nehmen nun massiv Einfluss, weil die bisherigen Ergebnisse scheinbar nicht in die persönliche Strategie passen, wie diese Verkehrsachse zukünftig aussehen soll.

Sehr geehrter Herr Scheuer, ich möchte Sie auch im Namen der sehr vielen Betroffenen der B31 bitten, positiv auf das Verkehrsministerium Baden-Württemberg einzuwirken, damit der Planungsprozess auch ergebnisoffen abläuft und die gutachterlichen Ergebnisse dort auch akzeptiert werden.

Eine nicht leistungsfähige Planung führt dauerhaft nicht zu einer verkehrlichen Lösung, die die Bodenseeregion so zwingend benötigt. Ein gutes Beispiel ist der Abschnitt der B31 zwischen Friedrichshafen und Lindau, welcher sich jetzt nach nur 20 Jahren nach Inbetriebnahme als vollkommen unterdimensioniert herausstellt.

Ich bin Ihnen sehr dankbar, wenn der weitere Planungsprozess ohne weitere landespolitische Beeinflussung ablaufen darf und die hoch belastete Bodenseeregion und auch der jetzige Planungsabschnitt in vertretbarer Zeit ohne zusätzliche Verzögerungen entlastet werden können. Es muss das Ziel sein, nun zügig in die Entwurfsplanung einzutreten und den „Gesehen“-Vermerk des BMVI zu erreichen.

Weitere Informationen zum Thema finden Sie auch auf den Websites des teamB31 (www.teamB31-Stetten.de).

Herzlichen Dank.

Ich verbleibe mit freundlichen Grüßen.

Heiko Mantzsch