

Korrespondenz zum Thema B31

redaktion.friedrichshafen@schwaebische.de
online-redaktion@suedkurier.de
Redaktion.fn@wochenblatt-online.de

Leserbrief: 10.08.2019

Kommentar zum B31-Planungsverfahren

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 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. Landesverkehrsminister Winfried Hermann war dazu eigens in Hagnau, um die Raumschaft darüber zu informieren.

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.

Nun liegen zwischenzeitlich sehr viele gutachterliche Ergebnisse aus der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Verkehrsprognose vor. Aber, 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 jedoch im laufenden Jahr erwartet. Die bisherigen gutachterlichen Ergebnisse haben völlig transparent und bewertungsfrei die Konfliktpotentiale aus der UVP und die zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen dargestellt.

Diese bisherigen Ergebnisse missfallen nun an mancher Stelle der Lokalpolitik und auch maßgeblich der Landespolitik Baden-Württemberg, sodass es eine erhebliche Einmischung in das Planungsverfahren gibt und die ursprünglich proklamierte Ergebnisoffenheit dadurch gefährdet ist. Begonnen 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 wie heute, sind die gesellschaftlich-wirtschaftlichen Verflechtungen so hoch, dass es 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 nicht signifikant reduzieren.

Auf der Basis dieser virtuell reduzierten Verkehrsmenge versucht nun das Verkehrsministerium Baden-Württemberg das geplante Neubauziel N4 + E4 auf eine 3-spurige Ausbauvariante der bestehenden B31 zu verkleinern (siehe Artikel in der Schwäbischen Zeitung vom 03.08.2019: „B31-neu: Verkehrsminister will dreispurigen Ausbau prüfen lassen“). In ähnlicher Art und Weise agiert der Landtagsabgeordnete Martin Hahn, indem er öffentlich appelliert, die Bundesfernstraße B31 nur abschnittsweise 3-spurig zu erweitern und auch wirksame Tunnelbauwerke auf den kleinsten Nenner zu reduzieren.

Diese Strategie soll vermutlich in einer stützenden Argumentation einer seenahen Ausbauvariante der bestehenden B31 münden.

Dieses Verhalten ist aber eine nicht akzeptable Einmischung seitens des Verkehrsministeriums BW und des Landtagsabgeordneten 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.

Heiko Mantzsch, Stetten