

Verkehrsfluss scheint wichtiger als Landschaftsschutz!

Zur Entscheidung für die vierspurige B 1 Trasse

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger!

Wie Sie der Presse entnehmen konnten, hat sich das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur als Baulastträger für die B1-Variante der B 31 neu zwischen Immenstaad und Meersburg entschieden. Es hält außerdem an einer 4spurigen Kurzautobahn fest. Damit schließt sich das Ministerium in Berlin der im Dezember publizierten Sichtweise des Regierungspräsidiums Tübingen (RPT) an.

Ob die Naturschutzprobleme bei der Zerstörung eines erheblichen Teils des Weingartenwaldes und bei der Querung der Lippachsenke durch entsprechende bauliche Maßnahmen geheilt werden können, müssen die weiteren Detailplanungen zeigen. Wahrscheinlich wird erst ein Gericht klären, ob die in dieser Hinsicht wesentlich unproblematischere AB-Kombitrasse trotz höherer Kosten nicht doch die gebotene Alternative wäre. Für Meersburg ändert sich durch diese Entscheidung erst einmal nichts. Denn unsere Hauptforderung, die neue Trasse am Saba-Knoten anzuschließen, ist damit erfüllt.

Doch können wir nicht nachvollziehen, warum das Bundesverkehrsministerium auf einer 28 m breiten autobahnmäßigen Straße für diesen Streckenabschnitt beharrt, obwohl der Landesverkehrsminister Winfried Hermann in diesem Punkt eine andere Auffassung vertritt. Denn, wie der Minister in einem Interview richtiger Weise ausführt, dürfe man in dieser wertvollen Bodenseelandschaft im Grunde überhaupt keine Straße bauen. Deshalb sind für ihn nur dann Eingriffe in die Landschaft zu rechtfertigen, wenn sie so gering als möglich ausfallen. Das Bundesverkehrsministerium setzt dagegen andere Prioritäten. Denn gegen eine 3 spurige, landschaftsschonende Lösung werden von ihm ausschließlich Verkehrsfluss- und Sicherheitsprobleme angeführt. Letzteren widerspricht die Faktenlage: Vergleicht man nämlich das Unfallgeschehen pro Jahr auf der 3 spurigen B 31 zwischen Stockach und Überlingen mit dem gleich belasteten Autobahnteilstück der A 98 zwischen Stockach und dem Kreuz Hegau, ergeben sich bei den im einstelligen Bereich liegenden Unfallzahlen keine signifikanten Unterschiede und keine Unfallschwerpunkte auf der 3spurigen B 31.

Für das Bundesverkehrsministerium in Berlin wie auch für das RPT hat ein ungehinderter Verkehrsfluss beim Straßenbau höchste Priorität. Dabei sollen auch Verkehrsspitzen, wie z.B. zur Messe, problemlos bewältigt werden können, was gegen eine 3spurige Trasse sprechen würde. Diese Sichtweise zeigt, dass sowohl das Bundesministerium als auch das RPT immer noch von einer ungebremsen Verkehrsentwicklung, wie im 2016 aufgestellten Bundesverkehrswegeplan prognostiziert, ausgeht und notwendige Einschränkungen zum Klimaschutz für unnötig halten. Abgesehen davon, dass niemand exakt voraussehen kann, wie sich das Verkehrsgeschehen unter diesen Bedingungen in den nächsten Jahrzehnten entwickelt, kämpfen schon heute Landwirte um jeden m² Boden, der nicht zubetoniert oder asphaltiert werden soll. Auch Bund und Land haben sich schon seit langem zum Ziel gesetzt, nicht nur den Landverbrauch zu minimieren, sondern zukünftig sogar ganz zu vermeiden. In dieser Situation am Bodenseeufer eine gewachsene Kulturlandschaft dem uneingeschränkten Verkehrsfluss opfern zu wollen, zeigt welchen geringen Stellenwert Landschaftsschutz und Landschaftsverbrauch bei der gegenwärtigen Verkehrswegeplanung hat und,

wie Vieles, nur Lippenbekenntnisse sind, die man in Konfliktsituationen getrost bei Seite schieben kann. Dabei haben wir schon immer darauf hingewiesen, und der Landesverkehrsminister hat dies in seiner Stellungnahme bestätigt, dass dem Verkehr auch bei einer 3spurigen B 31 neu zwischen Immenstaad und Meersburg mehr als doppelt so viele Fahrspuren zur Verfügung stehen würden als bisher, da die alte parallel laufende B 31 weiterhin bestehen bleiben muss.

Nachdem die Trassenwahl für's erste entschieden ist, bleibt zu hoffen, dass sich die hier lebenden Bürgerinnen und Bürger endlich gemeinsam unserer Landschaft zu Liebe für den geringst möglichen Landschaftsverbrauch bei der Realisierung der B 31 neu einsetzen und gegen die 28 m breite Autobahntrasse votieren. Denn, das zeigt die Erfahrung, führt die bisherige Uneinigkeit in der Region zu Lösungen, bei denen unsere Landschaft mit Sicherheit den größten Schaden nimmt.

Rudolf Landwehr

Dr. Hans-Heinrich Gerth