

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Wir geben Hinweise zum Projekt Ortsumfahrung Spaichingen (B14), die im Bezug zum Gesamtplan einer Berücksichtigung bedürfen.

1. Im Hinblick auf die von der Bundesregierung angestrebten Klimaschutzziele ist die Ortsumfahrung kontraindiziert. Begründung: Die Ortsumfahrung führt zu mehr Individualverkehr (dazu gibt es zahlreiche Studien).
2. Die parallel zur B14 verlaufende Gäubahn wird grob vernachlässigt bzw. fehlt im vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 völlig. Die Beschleunigung der Gäubahn wurde im Vertrag von Lugano schon 1996 mit der Schweiz vereinbart. Die Einhaltung dieses Staatsvertrages ist schon lange überfällig. Darüber hinaus wurde vor der Abstimmung über Stuttgart 21 argumentiert, dass das gesamte Projekt nur in Kombination mit dem Ausbau der Gäubahn Sinn macht. Stuttgart 21 befindet sich im Bau.
3. Das für den ländlichen Raum besondere Nahverkehrsprojekt Ringzug ist bei hoher Personenbeförderungszahl teilweise an der Kapazitätsgrenze. Es müsste auch zur Entlastung der B14 ein dichterer Takt gefahren werden. Damit wäre die Nutzung auch für Berufspendler attraktiver (was zur Erreichung der Klimaschutzziele unabdingbar ist). Dies ist allerdings nicht möglich wegen der Einleisigkeit der Gäubahn und damit fehlenden Zeitfenstern für weitere Nahverkehrszüge. Hier fehlt im BVWP 2030 das Verkehrsträger übergreifende Denken und Planen.
4. Die Belange des Naturschutzes werden nicht genügend berücksichtigt. So liegen im Trassenbereich die Jagdgründe des Roten Milans. Der Rote Milan war der Grund, weshalb in der identischen Gebietskulisse Windkraft abgelehnt wurde.
5. Für den Naturschutz im Trassenbereich relevant sind auch die in den letzten Jahren neu angelegten Ökotope (Ökokonto- Ausgleichsmaßnahmen) , die noch nicht berücksichtigt werden.
6. Das Gebiet der vorgesehenen Trasse ist Naherholungsgebiet für sehr viele Spaichinger Bürgerinnen und Bürger. Der Flächenverbrauch der 7,5 km langen Ortsumfahrung wäre sehr groß.
7. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wurde nicht angemessen berechnet. Durch den hohen innerstädtischen Ziel- und Quellverkehr wird viel Verkehr im innerstädtischen Bereich verbleiben. Zusätzlich liegen die Kosten höher als berechnet, da die natürliche Arsenbelastung des Bodens, wie es in dieser Gegend vorkommt, nicht berücksichtigt wurde. Die Entsorgungskosten dafür sind hoch, da die große Menge des Aushubs nicht am gleichen Ort wieder verwendet werden kann.
8. Durch den aktuellen Wegzug des zweitgrößten Arbeitgebers am Ort (Maschinenfabrik) reduziert sich die Anzahl der LKWs und der Pkws erheblich. Dadurch ist mit einer Reduktion insbesondere des belastenden innerstädtischen LKW-Verkehrs zu rechnen. Auch dadurch verändert sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis.

9. Mit der durchgängigen Beampelung der Stadt Spaichingen wurde ein erster Schritt getan, die negativen Folgen des Verkehrs zu reduzieren. Die unter wesentlicher Beteiligung des Regierungspräsidiums Freiburg für mehrere Millionen Euro finanzierte Maßnahme funktioniert. Innerstädtisch fließt der intensive Berufsverkehr besser als vorher, außerhalb der Stoßzeiten ist der Verkehr moderat. Jedoch sind innerstädtisch die Möglichkeiten noch nicht ausgeschöpft, um die Anwohner vor Lärm und Abgasen zu schützen. So besteht, wie andernorts schon praktiziert, durchaus die Möglichkeit, nachts Tempo 30 vorzuschreiben, die mehr als 400 Parkplätze an der Hauptstraße zu reduzieren und damit den Verkehrsfluss gleichmäßiger zu gestalten, Fußgänger- und Fahrradverkehr zu fördern u.a. Die Förderung eines weiteren Umstiegs auf den öffentlichen Personennahverkehr wurde noch nicht ernsthaft durchgeführt. Es fehlen, wie weiter oben schon unter Punkt 2 und 3 erläutert, zusätzlich zu dem Willen dazu die infrastrukturellen Voraussetzungen.
10. Die Tatsache, dass noch nie in Spaichingen ein Plakat/Spruchband aufgehängt wurde mit der Forderung nach der Ortsumfahrung und das Faktum, dass alle diesbezüglichen öffentlichen Veranstaltungen mit Landes- oder Bundespolitikern nur spärlich besucht waren, unterstreicht, dass man nicht von einem mehrheitlichen Wunsch der Spaichinger Bevölkerung nach dieser Ortsumfahrung ausgehen kann. Eine Bürgerinitiative für eine Ortsumfahrung hat es bisher nie gegeben.
11. Angesichts des aktuellen Abgasskandals ungeahnten Ausmaßes wird deutlich, dass wir eine ernsthafte Verkehrswende brauchen. Dieser Notwendigkeit auch vor dem Hintergrund internationaler Vereinbarungen von Paris wird der BVWP 2030 insgesamt in keiner Weise gerecht.
12. Zu guter Letzt: Mobilität wird sich verändern. Die Verbrennungsmotoren werden zwar noch geraume Zeit auf den Straßen zum Einsatz kommen, aber in den nächsten 15 Jahren beginnt ein Trend zu Elektromobilität. Damit verbunden ist zumindest für die Innenstädte, also auch für Spaichinger Durchgangsverkehr, eine Reduktion der Abgase und des Lärms. Damit entfällt noch ein Argument für den Bau einer Umgehungsstraße.

Zusammengefasst bedeutet das: Die Ortsumfahrung Spaichingen (B14) ist aus Natur- und Umweltschutzgründen schädlich, steht den Klimaschutzzielen der Bundesregierung entgegen und steht in keinem angemessenen Verhältnis zu einem möglichen Nutzen. Deshalb schlagen wir eine Rückstufung in den „Weiteren Bedarf“ vor, um längerfristig die Notwendigkeit dieses Straßenbauprojektes erneut überprüfen zu können.

Gezeichnet:

Dr. Gabriele Polzer, Spaichingen;

Hermann Polzer (Kreisrat, Mitglied im Regionalverband, Mitglied im Ortsvorstand Bündnis 90/Die Grünen), Spaichingen