

Nullvariante prüfen

LNV kritisiert RP in Sachen Planungen zur B31-West

Freiburg. „Wir vom Landesnaturschutzverband kritisieren das angewandte Verfahren“, so der Verkehrsexperte des LNV, Hermann Krafft, „weil vom Regierungspräsidium eine Null-Variante, also der Verzicht auf den Bau der Straße, nicht in die Untersuchungen einbezogen wird. Angesichts der hohen ökologischen Wertigkeit des Gebiets weisen wir darauf hin, dass ohne eine seriöse Nullvarianten-Prüfung das Planfeststellungsverfahren juristisch anfechtbar sein wird.“

Der Hintergrund: Vertreter des Landesnaturschutzverbands und der Naturschutzverbände haben auf Einladung von Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer am 23. April an einer Informations- und Diskussions-Veranstaltung über die Planungen zur sogenannten „B 31-West“, Bauabschnitt Gottenheim-Breisach, teilgenommen.

Das Regierungspräsidium stellte die Varianten der Streckenführung und die möglichen Bewertungskriterien in den verschiedenen Schutzbereichen vor, anhand derer es eine sachgerechte Auswahl der vorrangig geeigneten Variante vornehmen will. In der Varianten- und Kriterien-diskussion gab es weitgehende Übereinstimmung unter allen Teilnehmenden. Das Regierungspräsidium ist in einem transparenten Verfahren um die Berücksichtigung und den fairen Ausgleich aller Interessen bemüht.

Der LNV bezweifelte in der Veranstaltung allerdings die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer neuen Bundesstraße Freiburg-Breisach

und begründete dies mit folgenden Punkten: Es sei unverständlich, dass die bestehende, leistungsfähige, nicht überlastete und ortsfern geführte Bundesstraße (B 31 Freiburg-Breisach) durch eine weitere Bundesstraße in der gleichen Relation verdoppelt werden soll. Lokale Ortsumgehungen, deren Notwendigkeit der LNV angesichts der aktuellen Verkehrsbelastung in den Ortschaften anerkenne, könnten keine neue Bundesstraße begründen.

Die neue Bundesstraße würde Verkehr anziehen, befürchtet der LNV, der bisher auf der bestehenden B 31 stattfindet. Auf der Bahnstrecke Breisach-Freiburg, parallel zur neuen Bundesstraße verlaufend, wird 2019 eine hochleistungsfähige S-Bahn in Betrieb gehen. Es könne jetzt schon prognostiziert werden, dass die geplante Straße den im Bundesverkehrswegeplan berechneten, positiven Nutzen-Kosten-Faktor nicht erreichen würde.

Die schwerwiegenden Eingriffe und Einschnitte in hochwertige Landwirtschaft, könne nicht annähernd ausgeglichen werden. Die Eingriffe sind nicht genehmigungsfähig, auch nicht durch eine Ausnahme-genehmigung, da ein überwiegendes, höherwertiges öffentliches Interesse nicht vorliege.

„Das Regierungspräsidium lässt nicht erkennen, dass es bei der Prüfung der Straßenplanung auch zu einem negativen Ergebnis kommen könnte“, greift Hermann Krafft das geplante Vorgehen an. „Alles scheint jetzt schon „naturschutzrechtlich ausgleichbar zu sein. (RK)