

## **B-29 Machbarkeitsstudie des Ostalbkreises**

Der Ostalbkreis reichte zum Ausbau der B-29 in einer Machbarkeitsstufe zwei Variante für den Bundesverkehrswegplan 2015 ein. Sie sollen durch eine Süd- und eine Nordvariante die 5 vom Land Baden-Württemberg bereits eingereichte Ortsumfahrung Pflaumloch-Trochtelfingen um die Umfahrung von Bopfingen und Aufhausen erweitern.

Als wesentliche Begründung werden die hohe Belastung der Bürger, die wirtschaftliche Notwendigkeit als bedeutende Verkehrsverbindung zwischen den Metropolen Stuttgart und 10 Augsburg, als auch die Verbesserung der lokalen Infrastruktur zur Schaffung und zum Erhalt von Arbeitsplätzen genannt.

Unter Federführung der Bundestagsabgeordneten Kiesewetter (CDU) und Lange (CSU) wurden zusätzliche Forderungen eingebracht. So soll zur finanziellen Unterstützung das Land 15 Bayern im Zug des Ausbaus der B-466 auf die Südumgehung von Nördlingen verzichten, da der zur Autobahn A7 fließende Verkehr über den Neubau der B-29 geleitet werden kann.

Der Kreisverband BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Aalen/Ellwangen sieht bereits in den Grundlagen dieser Machbarkeitsstudie gewaltige Fehleinschätzungen und in der Umsetzung 20 unüberwindbare Hindernisse.

Die Fehleinschätzungen sind:

1. Die Bedeutung der B-29 Ost liegt im Vergleich zu den anderen von Baden-Württemberg in den BVWP 15 gemeldeten Straßen auf einer der letzten Stellen. Von 25 einer überregional bedeutsamen Strecke kann nicht gesprochen werden.
2. Zum Entstehen und dem Erhalt von Arbeitsplätzen müssen die Verbindungen vor allem zukunftsfruchtig sein. In der vom Ostalbkreis favorisierten Südvariante werden für Bopfingen das östliche Industriegebiet bei Trochtelfingen und das westliche bei Aufhausen teilweise nur über neue Verbindungsstraße erreicht. Beide Industriegebiete 30 sind erschöpft. Dagegen wird das neu geplante Industriegebiet nördlich bei Kerkingen liegende Industriegebiet nicht angebunden. Darüber hinaus wird der innerörtliche Werksverkehr nicht verbessert. Eine Planung, die schon im Ansatz aktuelle Anforderungen nicht erfüllt, ist abzulehnen. Sie ist ungeeignet, Arbeitsplatz zu erhalten geschweige denn zu schaffen.

35 3. Metropolen sind über leistungsfähige Fernstraßen oder über das Schienennetz zu  
verbinden. Die derzeit im Ausbau befindliche Bundesautobahn A8 wird diese  
Leistungsfähigkeit erhalten. Annähernd Vergleichbares über engpassbeladende  
Bundesstraßen über das Land zu führen, kann dies nicht erbringen. Es erhöht die  
Belastung der Anwohner und verbraucht die stetig geringer werdenden  
40 landwirtschaftlichen Nutzflächen.

4. In einer, nur durch die Hartnäckigkeit des fachkundigen Widerstands bekannt  
gewordenen Gutachterlichen Stellungnahme wird den Varianten der  
Machbarkeitsstudie eine nur max. 50% Verbesserung der Situation – insbesondere des  
Schwerverkehrs – eingeräumt. Dazu wurde die bereits bestehende Korridorsperre für  
45 Schwerlastverkehr ab 12 to bisher nicht funktionsfähig gemacht. Sie wird nicht  
kontrolliert, die Strafen für vorschriftswidriges Benutzen sind zu niedrig und der  
Schwerlastverkehr, der damit vom Durchfahren abgehalten werden soll, wird  
niedrigen Ausnahmegebühren zur Durchfahrt angelockt.

50 Unüberwindbare Hindernisse sind in der topologischen Lage und der Natur vielzählig zu  
finden.

1. Das Härtsfeld besticht durch sein karges und manchmal unwirtliches Aussehen. Das  
kommt nicht von ungefähr, denn im Winter sind die Höhenlage häufig 1-2 Monate  
länger mit Schnee bedeckt als in den Niederungen. Durch die häufig auftretenden  
55 Schneeverwehungen ist das Härtsfeld nicht selten unbefahrbar. Über diese Höhen eine  
neue Straße zusammen mit den Problemen des Auf- und Abstiegs zu bauen, fordert  
immense Folgekosten heraus, die bisher unbeziffert ist und auf die Schulter der  
nächsten Generationen geladen werden.

2. Die Kargkeit des Härtsfelds hat dazu geführt, dass sich dort einige Natur- und  
60 Landschaftsschutzgebiete über hunderte von Jahren entwickeln konnten. Sie geben  
vielen Naturfreunden aus Nah und Fern Anlass, hierher zu kommen und gleicht zum  
Teil Einkommenseinbusen in der Landwirtschaft aus oder führt in der  
Tourismusbranche zu dringend notwendigen Einnahmen. Eine autobahnähnliche  
Straße zerstört dieses Idylle und zerstört die Existenz von vielen Menschen.

65 3. Aber nicht nur Menschen bangen um ihre Existenz. Auch die Natur und die Tiere in  
dieser Landschaft gehen unwiederbringlich verloren oder werden vertrieben. Der  
BUND Regionalverband Ostwürttemberg listet auf seiner Website neben der  
europaweit einmaligen Ameisenstadt in Dellenhäule national- und international

bedeutsame Wildtierkorridore auf.

70

Die Liste der Fehleinschätzungen und Hindernisse lässt sich noch um viele weitere nicht minderschwere Punkte, wie z.B. die Belastung auf der L-1060 oder auf der B-466 erweitern. In der Landtagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat diese Planung nicht nur Unverständnis sondern auch Empörung ausgelöst. Empörung deshalb, weil man den 75 Bürgerinnen und Bürger in der Ostalb Verbesserung vorgegaukelt, die nicht eintreten werden und wofür sie mit Steuergeldern auch noch bezahlen sollen. Arbeitsplätze werden versprochen, die gar nicht entstehen können. Nur geringfügig werden Belastungen beseitigt, dafür aber an anderen bisher unbelasteten Stellen geschaffen. Ein Straßenbau, der schon in der Planung unzureichend ist, der Landschaft und Wald zerstört, der Belastungen verlagert anstatt 80 zu beseitigen, wird von Kreisverband von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Deshalb fordern wird die Grün-Rote Landesregierung auf, dies in dieser Form in Ihrer Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan deutlich zu machen.

### **Echte Verbesserungen für Mensch und Umwelt**

85

Der Kreisverband Aalen/Ellwangen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehnt diese Machbarkeitsstudie ab und fordern den Ostalbkreis auf, sich auf Maßnahmen zu konzentrieren, die echte Verbesserungen für Mensch und Umwelt im östlichen Ostalbkreis bewirken.

90 Dazu gehören insbesondere:

- Eine konsequente Umsetzung der Korridorsperre, die entsprechend kontrolliert und sanktioniert wird, damit der Schwerlastverkehr auf der Strecke reduziert wird.
- Die Schaffung eines Pakets mit Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger, die sowohl Gebäudelärmschutzmaßnahmen als auch alle anderen notwendigen Maßnahmen miterfasst. 95
- Die Abkehr vom Trassenwahn und die Unterstützung des Baus der Ortsumfahrungen von Pflaumloch und Trochtelfingen.
- Die mittelfristige Ausweitung der LKW-Maut für Bundes- und Landesstraßen, um die Attraktivität der B29 für den Mautausweichverkehr zu vermindern.
- 100 • Die Schaffung von Alternativen für Berufspendler, um die starke Frequentierung der Strecke zu Stoßzeiten zu verringern.

Dabei möchte Bündnis 90/DIE GRÜNEN klarstellen, dass weder eine neue Trasse der B29, noch die Ortsumfahrungen von Pflaumloch und Trochtelfingen den Ziel- und Quellverkehr  
105 auf dieser Strecke vermindern kann.

Eine echte Entlastung der Bevölkerung von unnötigem Verkehrslärm kann deshalb nur erfolgen, wenn der Mautausweichverkehr und der durchfahrende Schwerlastverkehr möglichst verringert wird. Dies wird mit einer neuen Trasse nicht geschehen, vielmehr ist das Gegenteil zu erwarten. Deshalb möchte der Kreisverband Aalen/Ellwangen von Bündnis 90/DIE GRÜ-  
110 NEN diese Maßnahmen ergreifen, die den Betroffenen wirklich helfen, anstatt mit einer Trassendiskussion nur den Verkehrslärm von einer Stelle an eine andere zu verlagern.