

Zwei Abgeordnete kämpfen für die zweite Gauchachtalbrücke

Projekt Arbeiten für die zweite Gauchachtalbrücke bei Döggingen dürfen nicht starten. Die CDU-Abgeordneten Thorsten Frei und Felix Schreiner setzen sich für das Projekt ein.

Der Verwaltungsgerichtshof hat jüngst dem Eilantrag des Verkehrsclubs Deutschland, Südbaden, stattgegeben. Dieser lehnt den Bau der zweiten Gauchachtalbrücke bei Döggingen ab. Der Verkehrsclub hatte beantragt, den Baubeginn für die Brücke aufzuschieben, bis über seine Klage gegen den Bau der Brücke entschieden ist. Die CDU-Wahlkreisabgeordneten Thorsten Frei (Schwarzwald-Baar) und Felix Schreiner (Waldshut/Hochschwarzwald) sind aber zuversichtlich, dass das Infrastrukturprojekt auch nach dem Gerichtsbeschluss des Verwaltungsgerichtshofs gebaut werden kann.

„Der vorzeitige Stopp ändert nichts an der Tatsache, dass die zweite Gauchachtalbrücke für den vierstreifigen Ausbau enorme Vorteile für die Region hätte. Insofern ist die Weiterverfolgung des Projektes als Ganzes nicht vom Tisch“, kommentiert der CDU-Bundestagsabgeordnete Thorsten Frei die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs Mannheim. „Der Bau der zweiten Brücke dient sowohl zur Behebung des Verkehrsengpases auf der B31 bei Döggingen als auch zur verkehrlichen Weiterentwicklung der Bundesstraße insgesamt“, ergänzt Felix Schreiner.

Der Bau der zweiten Brücke dient zur Behebung des Verkehrsengpases auf der B31.

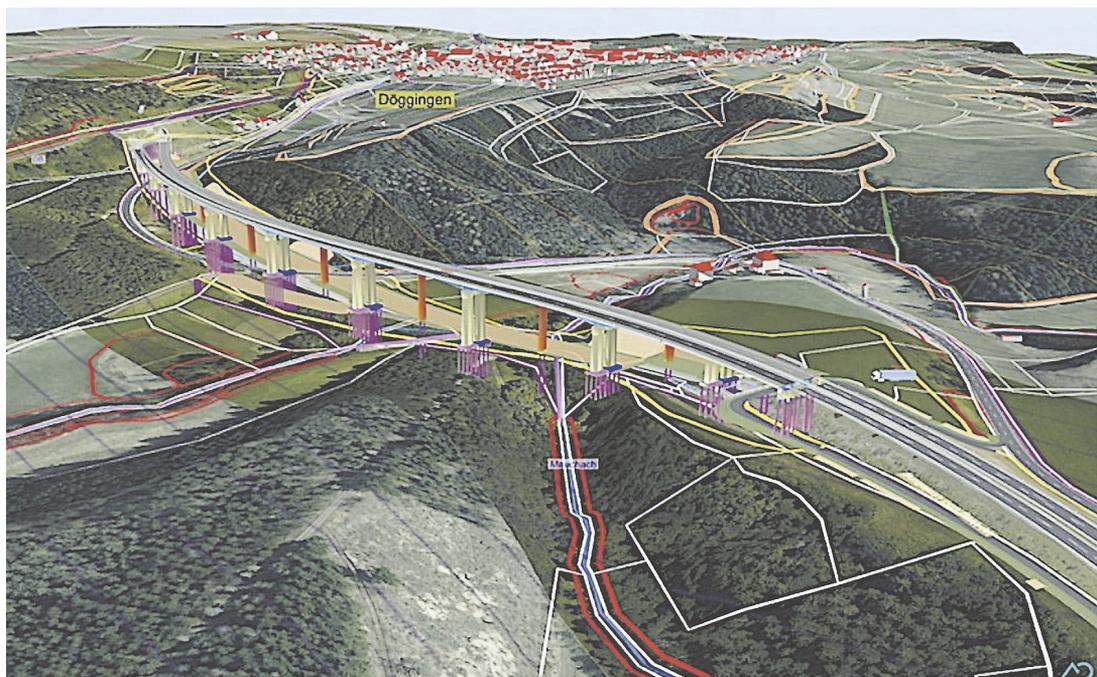
Felix Schreiner

Abgeordneter des Bundestags und Mitglied der CDU

Der Bau der Brücke sei ein Bestandteil einer gut ausgebauten B31 als wichtige Ost-West-Verbindung in Südbaden. „Seit 1974 wird geplant. Es wird Zeit, dass das zweite Teilbauwerk gebaut wird, so dass alle vier Spuren in den beiden Tunnelröhren nutzbar werden“, so Thorsten Frei. Sowohl er als auch Felix Schreiner erinnern daran, dass ursprünglich der Bau von zwei Brücken vorgesehen war, aus Kostengründen aber nur eine verwirklicht wurde. Das Verkehrskonzept sei die Grundlage dafür, den Verkehr sicherer zu machen und die Menschen in der Region von Lärm- und Umweltauswirkungen zu entlasten.

Beschluss unbefriedigend

Die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs gelte es zu respektieren, so die Mitteilung der beiden Abgeordneten. „Dennoch ist der Beschluss unbefriedigend. Aufgrund eines eventuell formellen Fehlers im Genehmigungsverfahren werden unnötig Zeit



Unser Foto zeigt eine Animation der zweiten Gauchachtalbrücke.

Grafik: RP Freiburg

und Ressourcen verschwendet“, zeigt sich Frei zusammen mit Schreiner enttäuscht.

Die beiden Bundestagsabgeordneten kündigen an, dass sich der Deutsche Bundestag mit dem Gerichtsbeschluss und seinen Konsequenzen auseinandersetzen wird: „Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages wird sich auf Antrag der CDU/CSU-Bundestagsfraktion mit dem Sachverhalt befassen. Die Weiterentwicklung der B31 muss, auch unter den Aspekten der Verkehrssicherheit und der Entlastungen der Ortschaften, weiterhin Priorität in Bund und Land genießen. Deshalb muss das Bundesverkehrsministerium Auskunft geben, wie die nächsten Schritte aussehen werden und wie es den Gerichtsbeschluss einordnet“, kündigt Felix Schreiner an.

Dauer von Projekten zu lang

Die Dauer der Planungs- und Durchführungsschritte von Verkehrsinfrastrukturvorhaben sei in Deutschland zu lang, so die Abgeordneten. „Wir brauchen eine Überprüfung des Verbandsklagerechtes. Es geht um die Frage, ob ein Verband, der nicht unmittelbar betroffen ist, gegen jedes Infrastrukturprojekt klagen und so die jeweiligen Verfahrensabschnitte bis zur Umsetzung des Projektes in die Länge ziehen kann“, sagt Thorsten Frei. Die Leidtragenden seien die Bürgerinnen und Bürger, die teilweise jahrzehntelang auf verkehrliche Entlastungen in den Ortschaften warten müssten.

Verkehr bewältigen

„Alle Prognosen sagen voraus, dass der Verkehr weiter zunehmen wird. Das betrifft vor allem auch den Güterverkehr. Deshalb müssen wir die Voraussetzungen dafür schaffen, dass auch im ländlichen Raum Verkehrswege leis-

tungsfähig ausgebaut werden. Das gilt im Übrigen für Straße und Schiene gleichermaßen: künftig mit klima- und umweltfreundlichen Fahrzeugen“, sagt Felix Schreiner.

Argumente des Verkehrsclubs

Der Verkehrsclub argumentiert, dass die Kapazität der zweistreifigen Verkehrsführung an dieser Stelle keine Probleme bereite. „Lediglich die Planenden sehnen die Vervollkommnung ihres Ingenieurbauwerks herbei und verfolgen den Plan aus dem letzten Jahrhundert, als gäbe es keine Klimakrise, keine CO₂-Reduktionsziele auch für den Verkehrssektor und kein durch Stahl-Betonbauten verursachtes CO₂-Emissionsproblem.“ Für die Erstellung des Brückenbauwerks, „einem der größten in Baden-Württemberg, würden Tausende Tonnen Beton und Stahl verbaut werden, deren Herstellung zu den größten Ursachen von Treibhausgasemissionen zählen“. Zudem fürchtet man eine Steigerung der „Verlärmung des Hölentals, der Baar und großer Teile des Hochschwarzwaldes“, einen zunehmenden Lkw-Verkehr, angeheizt durch „Lkw-Raststätten und die Ansiedlung von Logistikzentren sowie ein stetiges Absinken der Lebensqualität der Anwohnenden“. Der Verkehrsclub weist auch auf das Fauna-Flora-Habitat-Gebiet und ein Vogelschutzgebiet hin. Hier wendet man ein, dass dies in der Planegenehmigung für die zweite Gauchachtalbrücke nicht ausreichend berücksichtigt worden sei. Die Brücke müsse insgesamt nach heutigem Stand auf ihre Umweltverträglichkeit überprüft werden, so der Verkehrsclub. Dabei seien auch die Auswirkungen von Bau und Betrieb auf die Einhaltung des Klimaschutzgesetzes zu berücksichtigen. Paul Daum, Vorsitzender des VCD Südba-

den, wird auf der Internetseite des Verkehrsclubs zum Urteil des Verwaltungsgerichtshofs mit folgenden Worten zitiert: „Dies ist ein wichtiger Etappensieg für den Umweltschutz und ein Zeichen für die Rechtsstaatlichkeit. Der VGH bestätigt damit, dass Straßenbauvorhaben aus dem letzten Jahrtausend nicht unhinterfragt in die Tat umgesetzt werden dürfen.“ Der Verkehrsclub ruft die Straßenbauverwaltung nach eigenen Angaben dazu auf, „anlässlich des Gerichtsbeschlusses zu überdenken, ob der enorme ökologische und finanzielle Aufwand für die Errichtung der zweiten Brücke noch zeitgemäß ist“. Der Verkehrsclub werde weiter mit den Behörden zusammenarbeiten, „um sicherzustellen, dass alle rechtlichen und ökologischen Aspekte in zukünftigen Planungen berücksichtigt werden“.

Der VCD Regionalverband Südbaden setzt sich nach eigenen Angaben für eine ökologisch nachhaltige, sichere und sozial gerechte Mobilität in Südbaden ein. „Mit einer klaren Agenda für den Klimaschutz beteiligt sich der Verband in politischen Verfahren, überzeugt Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger und ist auch bereit, mit Mitteln der aktiven Bürgerbeteiligung und notfalls auch gerichtlich für den Schutz von Mensch, Umwelt und Klima einzutreten.“

Das Brückenbauwerk

„Die Gesamtlänge der als Stahlverbundbauwerk geplanten Brücke beträgt 815 Meter bei einer Höhe von circa 40 Metern“, heißt es auf der Internetseite der Ingenieurgruppe Geotechnik. In der Projektbeschreibung des Regierungspräsidiums Freiburg wird für die geplante Südbrücke sogar eine Länge von 826 Metern genannt. eb/ez