

„Hier werden Millionen verbraten“

Eine Anfrage an die Bundesregierung offenbart die Kontroverse beim Ausbau der B12

Der Ausbau der B12 sei „von Planlosigkeit gekennzeichnet“ und werde deutlich teurer als ursprünglich geplant. Zu diesem Fazit kommt die Allgäuer Bundestagsabgeordnete der Linken, Susanne Ferschl. Sie reagiert damit auf eine Anfrage ihrer Fraktion an die Bundesregierung zum Planungsstand in Sachen Allgäu-Schnellweg. Ihr CSU-Kollege Stephan Stracke jedoch hofft, dass der Ausbau trotz anhängiger Klage bald begonnen werden kann.

ANGELIKA HIRSCHBERG/
MARCO TOBISCH

Allgäu – Der vierspurige Ausbau der B12 zwischen Buchloe und Kempten ist für die einen „das schlimmste Verkehrsprojekt dieser Zeit“ und ein „Straßenbau-Dinosaurier“ (Bund Naturschutz), für die anderen „wichtige Lebensader“, die die Verkehrsräume der Region verbinde (Befürworter der CSU und Freien Wähler). Geplant ist ein Ausbau in sechs Planungsabschnitten (siehe Grafik). Allerdings liegt bisher für keinen dieser Abschnitte eine baurechtlich abgeschlossene Planung vor. Am weitesten fortgeschritten ist das Vorhaben im Bauabschnitt 6 zwischen Untergermaringen und Buchloe (Ostallgäu), wo bereits im Juni vergangenen Jahres der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vorlag. Dann jedoch kam die Planung erneut ins Stocken: Der Bund Naturschutz erhob im Oktober Klage gegen den Beschluss, aktuell läuft das Gerichtsverfahren (wir berichteten). Die restlichen Planungsabschnitte befinden sich noch in der Vor- oder Entwurfsplanung.

Ferschls Fragen

Wie sich der Ausbau zur Allgäu-Schnellstraße mit den Klimazielen der Bundesregierung vereinbaren lasse, wollte nun eine Gruppe von Linken-Bundestagsabgeordneten rund um Susanne Ferschl (Wahlkreis Kaufbeuren-Ostallgäu) von der Bundesregierung wissen. Auch die Höhe der Kosten stellte sie in Frage und forderte gleichzeitig einen Mehrwert für die Bahn. Die Antworten aus Berlin lassen Susanne Ferschl jedoch ein vernichtendes Urteil fällen.



Der geplante B12-Ausbau ist ins Stocken geraten: Die Allgäuer Bundestagsabgeordnete Susanne Ferschl wollte vom Bund wissen, ob hier Klimaziele und Verkehrsplanung zusammenpassen. Foto: Archiv

In einer Mitteilung an die Presse schreibt sie: „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten – im Sinne des Klimaschutzes und der Menschen, insbesondere der Anwohner, ist das nicht.“

Klimagas-Emissionen

Auf die Frage nach den zu erwartenden Klimagasemissionen antwortet die Bundesregierung zunächst abwartend. Die Ergebnisse eines entsprechenden Gutachtens würden erst im Lauf des Jahres veröffentlicht. Dann würden die projektbedingten Treibhausgasemissionen mit den nationalen Klimazielen und den festgelegten Emissionsmengen des Klimaschutzgesetzes in Relation gebracht und bewertet werden. So heißt es im Antwortschreiben von Staatssekretär Oliver Luksic, dem Koordinator der

„Kein Wunder, dass die Bundesregierung im Verkehrsbereich meilenweit an den Klimazielen vorbei schlittert.“

Susanne Ferschl, MdB, Die LINKE

Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik. Das Schreiben liegt unserer Redaktion vor. Ferschl reagiert prompt: „Es wundert mich doch sehr“, so die Linken-Abgeordnete aus Kaufbeuren, „dass zu den Klimagasemissionen noch immer keine Aussage getroffen

werden kann, obwohl der Planungsabschnitt von Untergermaringen bis Buchloe bereits genehmigt wurde.“

So viel soll's kosten

Die Bundesregierung gibt auf Nachfrage Ferschls an, dass sich die Gesamtkosten des vierspurigen Ausbaus auf 265,5 Millionen Euro beziffern. Allerdings beruft sich diese Kostenschätzung auf den Stand vom 1. Januar 2014. Im Rahmen der Entwurfsplanung wurden für den Planungsabschnitt 6 (Untergermaringen bis Jengen/Kaufbeuren) Kosten in Höhe von rund 57 Millionen Euro ermittelt (Stand 28. Februar 2019). Für die Planungsabschnitte 1 und 5 sind Kosten in Höhe von rund 177,7 Millionen Euro (Stand 5. August 2022) vorgesehen. Aus dieser Auflistung folgert Ferschl: „Allein die Kosten der bereits geplanten Abschnitte belaufen sich auf mindestens 235 Millionen Euro. Wenn für die drei verbleibenden Abschnitte, für die noch keine Planung vorliegt, Kosten in ähnlicher Höhe anfallen, würde sich die Gesamtsumme zu den ursprünglichen Schätzungen verdoppeln.“

Die Bundestagsabgeordnete gibt daher in ihrer Mitteilung zu bedenken: „Hier werden Millionen verbraten, während die Bahnstrecke im Allgäu verkümmert und eine Elektrifizierung wegen einer angeblich zu geringen Nachfrage nicht einmal angedacht ist.“ Tatsächlich erhielt Ferschl die Antwort,

dass „die zu geringe Nachfrage durch Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr dazu führte, dass das Vorhaben [die Elektrifizierung der Strecke Augsburg – Lindau] in der Voruntersuchung ausschied“. Darauf die Abgeordnete ärgerlich: „Die Bundesregierung mit grüner Beteiligung hält weiter an der einseitigen Förderung des Straßenverkehrs fest“.

Verkehrsaufkommen

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Leistungsfähigkeit der B12 wurden von Ausbau-Befürwortern stets als wichtigste Ausbauziele genannt. So schreibt es auch das Staatliche Bauamt Kemp-

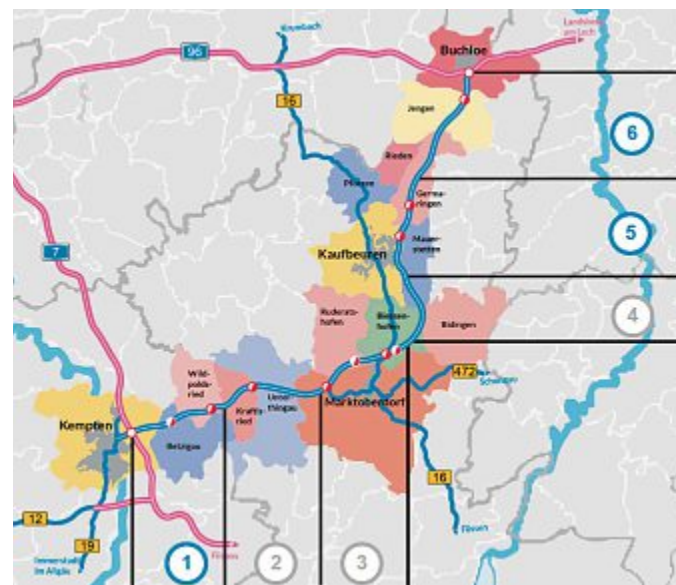
ten auf seiner Website. Tatsächlich erwartet die Bundesregierung Engpässe auf der bestehenden Straße, sollte sich bis ins Jahr 2030 nichts am Querschnitt der B12 ändern. So heißt es: „Laut Verkehrsgutachten der Auftragsverwaltung Bayern wird die Grenze der Leistungsfähigkeit des vorhandenen zwei- und dreispurigen Querschnitts bei der prognostizierten Verkehrsbelastung im Jahr 2030 auf rund 50 Prozent der Strecke überschritten“.

Sollte der vierspurige Ausbau kommen, sieht die Planung einen autobahnähnlichen Status der Bundesstraße vor. Zwar steht der konkrete künftige Flächenverbrauch noch nicht fest, doch die ausgebaut B12 würde dann ungefähr 28 Meter breit sein und keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorsehen.

Stracke: „Wir verlieren zwei bis drei Jahre“

CSU-Bundestagsabgeordneter Stephan Stracke, der sich seit vielen Jahren für den B12-Ausbau einsetzt, erklärte zuletzt, man wolle nun erst einmal den Ausgang des Verfahrens am Verwaltungsgerichtshof in München abwarten.

Die juristischen Schritte wirken sich auch auf den Zeitplan aus: „Bis es zur mündlichen Verhandlung kommt, dauert es. Es ist ärgerlich, dass wir schätzungsweise zwei bis drei Jahren verlieren, um Klarheit fürs Gesamtprojekt zu schaffen“, so Stracke über die Planungen.



Das Staatliche Bauamt Kempten plant den Ausbau in sechs voneinander unabhängigen Abschnitten. Derzeit laufen die Planungen für drei Abschnitte. Dies entspricht einer Länge von 27 Kilometern. Foto: Staatliches Bauamt Kempten