

B-29-Tunnel: Keine Antwort aus Berlin

Verkehr Sprecher des Aktionsbündnisses kritisieren mangelnde Kommunikation des Bundes und „in der Versenkung verschwundene“ Abgeordnete. Wie es aus ihrer Sicht nun weitergehen muss.
Von David Wagner



Die Sprecher des Böbinger Aktionsbündnisses pro Tunnel, Otto Betz, Manfred Gold und Dr. Peter Högerle stehen mit Bürgermeister Jürgen Stempfle in der Böbinger Ortsmitte und blicken Richtung B 29. Dort rollt der Freitagnachmittagsverkehr und trennt den Ort in Ober- und Unterböbingen.

Böbingen

Sie sind zum Warten verdammt. Wenn die B 29 vierspurig ausgebaut wird, kann es nach Ansicht des Aktionsbündnisses entweder eine enorme Entlastung und eine Möglichkeit zur gedeihlichen Entwicklung des Ortes geben – das wäre ein Tunnel. Oder aber das Dorf wäre endgültig und auf Jahrzehnte von einer autobahnähnlichen Bundesstraße zerteilt – das wäre die Brücke.

Wo sind die Abgeordneten?

Vor knapp einem Jahr hatte das Landes sich für einen Tunnel ausgesprochen und die Planung mit dieser Empfehlung an den Bund weitergeleitet. Dieser trifft die Entscheidung. Nur, wann?

Der CDU-Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums Steffen Bilger hatte eine Entscheidung für August angekündigt – wohlgermerkt 2020. Zuletzt hieß es Mitte März aus dem Ministerium auf Anfrage der Gmünder Tagespost, dass noch immer Unterlagen des Landes fehlten. Dies bestätigte ein Sprecher des Landesverkehrsministeriums. Die Redaktion hat vergangenen Mittwoch bei Bilgers Büro nachgefragt und eine Antwort bis Freitagmittag erbeten: Ligen nun alle Unterlagen vor? Wie sieht der Zeithorizont für eine Entscheidung aus? Bilgers Referent bedankte sich schriftlich für die Anfrage, bat aber um Verständnis, dass eine Antwort wohl erst später erfolgen könne. Bis Freitagabend lag keine vor.

Die Mitglieder des Aktionsbündnisses haben Mitte März dazu aufgerufen, dass Bürger Briefe an Bilgers Büro schreiben und ihren Unmut über den Stillstand kundtun sollen. 100 Briefe waren als Ziel ausgegeben. „Wir sind derzeit bei 35“, sagt Otto Betz, der damit ganz zufrieden ist, vor allem, weil die Aktion noch nicht groß beworben wurde. Die Sprecher des Aktionsbündnisses haben selbst Briefe verfasst – und darauf keine einzige Reaktion erhalten. „Das Kommunikationsverhalten von Herrn

Bilger finde ich persönlich untragbar“, sagt Otto Betz. „Vielleicht hat er die coronabedingten Kontaktbeschränkungen falsch verstanden.“ Auch Manfred Gold erwarte zwar keine Rückmeldung in zwei Tagen. „Aber rund drei Wochen sind doch eine angemessene Zeit.“

Die Sprecher vermissen auch ein aktives Eintreten der aktuellen Bundes- und neu gewählten Landtagsabgeordneten. Gerade von Norbert Barthle, mit seinen guten Kontakten, hätten sich die Böbinger „mehr erhofft“. „Die sind alle in der Versenkung verschwunden“, meint Manfred Gold.

Laut Bürgermeister Stempfle habe das Land mittlerweile sämtliche Unterlagen an den Bund weitergeleitet. Das Regierungspräsidium habe keine neuen Erkenntnisse. Resultat sei nach wie vor: Der Tunnel muss kommen, so Stempfle. Der Bürgermeister erinnert an sein Treffen mit Bilger, bei dem dieser betont hatte, dass der Bund sich an den Empfehlungen des Landes orientiere – es sei denn, es träte etwas ganz Außergewöhnliches auf. „Das ist eindeutig nicht der Fall“, sagt Stempfle. „Ich erwarte jetzt in den nächsten vier Wochen die Entscheidung. Alles andere ist nicht vermittelbar.“

Warum die Böbinger einen Tunnel wollen

Nur mit einem Tunnel ist nach Ansicht des Aktionsbündnisses eine städtebauliche Entwicklung möglich. Eine Brücke zerschneide den Ort und zementiere die Trennung visuell und tatsächlich. Sozial: Eine Brücke mache das „soziale Miteinander“ unmöglich und behindere das Leben in der Gemeinde auf unzumutbare Weise.

Rechtlich: Eine Brücke mindere den Wert aller Grundstücke in der Gemeinde und ziehe womöglich Klagen enteigneter Grundstücksbesitzer nach sich.

Gesundheitlich: Eine Brücke bringe – auch mit noch so hohen Lärmschutzwänden – Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastung.

Ökologisch: Eine Brücke brächte den größten Landschaftsverbrauch mit sich.

Finanziell: Neben den reinen Kosten ist der „Nutzen-Kosten-Faktor“ wichtig. Um wirtschaftlich zu sein, muss der Wert über 1,0 liegen. Anfangs bezifferte ihn das Land beim Tunnel auf 1,3, mittlerweile liege er bei knapp 2,0. „Der Tunnel ist also wirtschaftlich und auch das Geld dazu ist da“, betont Stempfle.