

## **GRÜNE Argumente für sechs Brückenspuren**

(vorgetragen von Lena Christin Schwelling in der Sitzung am 24. März)

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Frau Bürgermeisterin, sehr geehrte Herren Bürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren,

darüber, dass die Adenauerbrücke neu gebaut werden muss, sind wir uns alle einig, denn auch wenn die Brücke mit den aktuellen Maßnahmen wie bspw. dem Monitoring noch bis 2028 weiterbetrieben werden kann, ist sie am Ende ihrer Lebenszeit angekommen. Nicht zuletzt, weil sie ursprünglich nur für vier Autofahrspuren gebaut, heute sechs tragen muss.

Ein Ersatzneubau ist also notwendig und **über das WIE dürfen und müssen wir hier diskutieren**. Die Besonderheit dieser Diskussion liegt aber drin, dass sich die Baulast der Adenauerbrücke zu 100% beim Bund befindet, die Bauherrenrolle daher das staatliche Bauamt Krumbach inne hat und die Städte Ulm und Neu-Ulm folglich nur Empfehlungen abgeben können. Planung und Auftragserteilung haben bereits stattgefunden und sind mit den Städten abgestimmt worden.

Wir werden eine Empfehlung abgeben entweder für einen achtspurigen Neubau oder einen sechsspurigen Neubau, jeweils mit beidseitig begleitenden Geh- und Radwegen.

Sie empfehlen uns in der Vorlage die achtspurige Variante zu Befürworten, doch einige der Argumente, die Sie als Begründung dafür anführen, erscheinen uns sehr an den Haaren herbeigezogen! Beispielsweise die Möglichkeiten zu schaffen, später eine Tram-Spur nachrüsten zu können.

Sie wissen, unsere Fraktion befürwortet, wie auch die SPD-Fraktion, schon seit Langem eine Straßenbahnlinie 3 nach Wiblingen. Doch wie alle Expertinnen und Experten und auch wie Sie als Verwaltung, wissen wir, dass die Adenauerbrücke dafür als Querung über die Donau eben nicht in Frage kommt. Eine Straßenbahn würde wenn überhaupt nur dann wirtschaftlich genug und damit förderfähig sein, wenn wir sie über Neu-Ulm, Ludwigsfeld und Wiley und damit eben nicht über Adenauerbrücke, sondern die Herdbrücke führen würde.

**Eine mögliche Tram-Trasse als Argument für acht Spuren dürfte damit erledigt sein, da stimmen Sie mir sicher zu.**

Als ein gewichtigeres Argument erscheint die Finanzierungsfrage der Lärmschutzmaßnahmen. Denn nur bei einem Ausbau, also der Erweiterung auf acht Spuren, wäre hier der Bund in der Pflicht, andernfalls würde das wir Städte tragen müssen. Dass es so oder so Steuergelder der Bürgerschaft sind, ist klar und ob eine neue Bundesregierung ab

Herbst an einer Förderpolitik festhalten wird, die derart fatale Anreize für mehr Autoverkehr setzt, daran würden wir auch ein großes Fragezeichen machen wollen und auch dieses Argument damit entkräften.

Dass die Bauphase beim Ersatzneubau der Adenauerbrücke eine besondere Herausforderung darstellt, das liegt vor allem dran, dass der Verkehr über die Donau an dieser Stelle auch während der Bauphase möglich sein muss, schreiben Sie. Trotz allem ist es für uns **GRÜNE** - anders als es die Vorlage formuliert – nicht das wichtigste, dass während der Bauphase „die verkehrlichen Einschränkungen auf ein absolutes Mindestmaß“ begrenzt werden. Denn die Bauphase ist nur ein Bruchteil der Zeit des Brückenlebens. Und würden wir all unsere Bauprojekte unter dieser Prämisse planen, wir hätten die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Friedrich-Ebert-Straße nie beginnen dürfen, denn hier haben wir für alle Verkehrsteilnehmer eine erhebliche Belastung geschaffen und das über viele Jahre. Aber weil das Gebiet, wenn es dann fertig ist, diese Mühen wert gewesen sein wird, nehmen wir das alle in Kauf.

### **Warum sollten wir bei der Adenauerbrücke andere Maßstäbe anlegen?**

Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die acht Spuren nehmen Sie auch an, insbesondere bei den Verflechtungsvorgängen, aber ließen sich diese Ziele nicht auch anderes erreichen, beispielsweise durch eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit oder eine Verlagerung der Verflechtungen auf Bereiche vor bzw. hinter der Brücke. Müssen wir uns eine achtspurige Megabrücke über die Donau bauen, damit der Spurwechsel einfacher funktioniert?! Wir finden nicht!

Der Ausbau auf acht Spuren wird – das schreiben Sie auch in der Vorlage – übrigens NICHT zu einer Erhöhung der Kapazität und zu weniger Stau rund um die Adenauerbrücke führen, auch wenn manch ein Befürworter das gerne behauptet, denn ausschlaggebend für die Verkehrskapazität der Brücke sind die Knoten vor und hinter der Brücke auf der Ulmer bzw. neu-ulmer Seite. Eine achtspurige Brücke liebe Autofans, bedeutet als nur, dass Sie bestenfalls im Stop-und-go Verfahren bis zur Brücke kommen, dann mit ganz viel Tempo über einen achtspurigen Boulevard heizen können, um hinterher wieder zu stehen. Und das kann ja wohl kaum Sinn der Sache sein!

Die Bauphase, die Sie ebenfalls als bedeutendes Argument für den achtspurigen Ausbau heranziehen, mag uns aus heutiger Perspektive lang vorkommen, aber auf die Lebenszeit der Brücke von ca. 70 Jahren gesehen, ist sie verdammt kurz. Deshalb darf dieser kurze Zeitraum nicht darüber entscheiden, womit wir und kommende Ulmerinnen und Ulmer im langen Zeitraum des Brückenlebens werden umzugehen haben.

Die aktuelle Adenauerbrücke ist von 1954, sie wird also etwa 70 Jahre die Donau überspannt haben. So lange sollte auch die neue Brücke bestehen können. Wir treffen hier heute also eine Entscheidung nicht nur für die unmittelbare Zukunft, sondern auch weit voraus. Wie die Welt wohl 2090 aussehen wird, wissen wir nicht, aber dass wir bis dahin noch selbst unsere Autos besitzen und fahren und sie mit fossilen Brennstoffen betreiben, das erscheint doch sehr unwahrscheinlich.

Doch die Entwicklungen hin zu weniger Autoverkehr, mehr umweltfreundlicher Mobilität und womöglich einem völligen Bedeutungsverlust des Autos, wie wir es kennen, berücksichtigen die Planungen nicht.

**Wie oft stehen wir heute in den deutschen Städten und ärgern uns darüber, dass im Nachkriegsdeutschland die autogerechte Stadt das non-plus-ultra war und daher Straßenbahnlinien zurückgebaut, Lebensraum zu Parkplätzen umgewidmet wurde und breite Autoverkehrsschneisen in die Städte geschlagen wurden. Diese Fehlentwicklung zu korrigieren kostet uns heute viel Kraft, Zeit und Geld, auch in Ulm.**

Lassen Sie uns diese Fehler nicht wiederholen und große Infrastrukturprojekte nicht ausschließlich für unsere heutigen Mobilitätsbedürfnisse bauen, sondern auch die kommenden Zeiten und kommenden Generationen bedenken, die mit unseren Entscheidungen werden leben müssen.

Und so weit müssen wir dafür garnicht vorausdenken, denn selbst wir haben doch die Weichen hin zu einer klima- und umweltschonenden Mobilität längst gestellt! Wir wollen den Autoverkehr reduzieren, den Nahverkehr ausbauen und stärken und den Anteil des Radverkehrs auf 25% erhöhen!

All das berücksichtigen die Prognosen, die das staatliche Bauamt seiner Berechnung, die eine Zunahme des Autoverkehrs erwartet, NICHT. Auch unser inzwischen über sieben Jahre alter Verkehrsentwicklungsplan, der ebenso Grundlage für die Empfehlung des Verkehrsministeriums, wie des von Ihnen in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachtens ist, enthält diese von uns bereits eingeleitete Mobilitätswende nicht und kann folglich nicht als Grundlage für eine Prognose dienen, erst recht nicht für den weiten Zeitraum von bis zu 70 Jahren. Sie gehen darin von einer allgemeinen Verkehrszunahme im Bereich des motorisierten Individualverkehrs aus.

Aber liebe Verwaltung, damit nehmen Sie das Scheitern all unserer Bemühungen hier in Ulm eine sichtbare und wirksame Verkehrswende einzuleiten, ja voraus! Haben Sie so wenig Vertrauen in unsere Maßnahmen, die wir - unserer Grünen Sich nach zwar viel zu langsam - aber eben dennoch Schritt für Schritt angehen?!

**Und dass dann auch noch genau an dieser Stelle der Stadt, wo wir doch mit der Landesgartenschau 2030 genau diese neue Vorstellung von Stadt sichtbar machen wollen und die Dominanz des Autoverkehrs zurückschrauben, stadtvträgliche Mobilität fördern und mehr Grün- und Erholungsräume schaffen werden!**

Die Planungen für die Ulmer Landesgartenschau sehen eine wesentliche Reduktion des MIV vor, beim Blaubeurer Tor, aber ganz wesentlich auch am Ehinger Tor vor und die Ehinger Anlagen sollen wesentlicher Bestandteil des Vorhabens werden.

Wer soll verstehen, dass wir dann direkt an das Gelände der Landesgartenschau angrenzend das absolute Gegenteil verwirklichen, nämlich mehr Raum für den Autoverkehr, mehr versiegelte Flächen, den Rückbau des Erholungsraums Ehinger Anlagen und die Fällung alter und wertvoller Bäume?!

Ganz zuletzt und sehr knapp gehen Sie in der Vorlage auf den zu erwartenden Eingriff in die Ehinger Anlagen ein. Und der wird massiv. Sie beschreiben auch den enormen Naherholungswert und den wertvollen Baumbestand aus überwiegend alten Bäumen, der durch das Bauprojekt insgesamt aber durch die achtspurige Variante noch massiver

beeinträchtigt wird. Dieser Punkt ist aus unserer Sicht jedoch das gewichtigste Argument gegen einen achtspurigen Ausbau.

Und dabei ist es nicht entscheidend, ob es jetzt 77 Bäume, 56 Bäume oder wie viele genau es jetzt letztlich sein werden, die gefällt werden müssen - darüber scheinen Sie sich ja mit dem staatlichen Bauamt Krumbach noch nicht einig zu sein, denn fest steht, es sind sehr viele Bäume, die mitunter alt und wertvoll sind und es sind bei einem Ausbau auf acht Spuren deutlich mehr Bäume, die dem Brückenbau zum Opfer fallen werden, als bei sechs Spuren.

Über den enormen Wert jedes einzelnen Baumes für das Mikroklima und die Luftqualität in der Stadt, gerade in einer so belasteten und verkehrsintensiven Gegend, will ich garnicht mehr viel sagen, denn dahaben wir hier schon oft diskutiert und sind uns in der Theorie deshalb auch immer sehr einig, dass wir möglichst jeden Baum erhalten wollen, doch in der Praxis setzt sich diese Erkenntnis dann leider viel zu selten durch.

Und es ist gut, wenn Sie zum Ausgleich neue Bäume an anderer Stelle pflanzen, doch bis ein junger Baum die Qualitäten erreicht hat, wie einer der alten Bäume, die Sie hier fällen wollen, werden Jahre vergehen und für die Luftqualität an genau der Stelle oder den Erholungswert der Ehinger Anlagen, hilft das dann leider auch wenig.

In der Abwägung aller genannten Argumente, der Tatsache, dass die vermeintliche Tramtrasse Unsinn ist, der Lärmschutz so oder so aus Steuermitteln finanziert werden wird und wie große Zweifel an der Prognose zur Zunahme des Autoverkehrs haben, es andererseits aber um den Erhalt wertvoller Baumbestände geht, kommen wir zu der festen Überzeugung, dass der Schutz der Bäume und der Erhalt der Ehinger Anlagen für uns ein Votum für einen achtspurigen Ausbau der Adenauerbrücke ausschließt!

Stattdessen wollen wir uns an dieser Stelle bei allen Engagierten aus Verbänden und Bürgerschaft bedanken, die uns in den letzten Wochen ihren Unmut über den geplanten Ausbau mitgeteilt haben, öffentlichen Druck erzeugt haben und an alle Kolleginnen und Kollegen appellieren, den Ausbau einer achtspurigen Adenauerbrücke ebenso abzulehnen wie wir!

**Von der heutigen Entscheidung geht auch ein Signal aus, ob wir es Ulm ernst meinen mit der Verkehrswende, oder ob das nur Schönwetterworte sind, die nach jedem ungehaltenen Schreiben der IHK wieder zurückgenommen werden, liebe Kolleginnen und Kollegen!**

Danke!