

Redebeitrag Lupp, BUND RV Neckar-Alb zum Mobilitätswende-Tag am 6.06.2021

Ich möchte mit einem Zitat aus dem aktuellen grün-schwarzem **Koalitionsvertrag** beginnen:

„Die Umsetzungskonzeption der Landesregierung für die Projekte des Bundesverkehrswegeplans im Straßenbau hat sich bewährt und Vertrauen geschaffen. Wir werden die Projekte, deren Planung bis 2025 begonnen werden soll, daher weiterhin im stetigen Austausch mit dem Bund verlässlich umsetzen. ... Die Straßenbauverwaltung werden wir weiter stärken und innerhalb der bewährten Strukturen optimieren.“ Tatsächlich werden Straßenbau-Abteilungen (Planung, Genehmigung, Bau) auch beim RP Tübingen immer weiter aufgestockt.

Klimaschutz und Energiewende haben im Koalitionsvertrag im Straßenbauteil keinen Vorrang: *"Für die Festlegung der Reihenfolge der weiteren Projekte werden wir die Belange des Klimaschutzes als **weiteres** Bewertungskriterium berücksichtigen."*

Es gibt viele Argumente (zusammengestellt u. a. in der **Stellungnahme** von BUND und LNV) gegen die geplante vierspurige B27-Trasse, die ihre Fortsetzung übrigens in einem vierspurigen Tunnel + große Auf- und Abfahrten bei Tübingen finden soll.

Ich greife nur drei heraus, darunter wichtige „**Nebenargumente**“ auch für Ihre/ Eure Nachbar*innen, Arbeitskolleg*innen usw., die eventuell glauben, dass es sich bei der Wunschtrasse des RP Tübingen, der B27-Endelbergtrasse, ja nur um eine weitere - je nach Standpunkt - lineare Verbindung oder Zerschneidung handele:

1. Verkehr & Klimaschutz:

Einfache aber wahre Gleichung: Mehr Straßen ziehen mehr LKW- und PKW-Verkehr nach sich. Das können wir uns nicht mehr leisten, denn der Verkehr ist in D. jetzt bereits für rund 20% der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich! Wenn die einzelnen PKW und LKW in den letzten Jahren tatsächlich oder scheinbar (Abgasskandal!) umwelt- und klimafreundlicher wurden, so wurde dieser Fortschritt durch den Verkehrszuwachs aufgeessen.

Im Vergleich zur Straße stößt der Personennahverkehr auf der Schiene (beim aktuellen Elektrifizierungsgrad) nur rund 1/3 CO₂ pro Personenkilometer und der Güterverkehr 1/7 CO₂ pro Tonnenkilometer aus. Ganz davon abgesehen, dass die Bahn wesentlich sicherer ist als der unfallträchtige PKW- und LKW-Verkehr.

Der BUND fordert deshalb: Verlagerung des PKW- und LKW-Verkehrs auf die Schiene! Dafür muss eine zuverlässige, zweispurige **Regionalstadtbahn** für den Personen- aber auch für den Güterverkehr inklusive eines Bahnanschlusses von bahnnahen Gewerbegebieten **vorrangig** vor dem dem Neubau der B27 geplant und umgesetzt werden. Illusorisch vor allem hinsichtlich des Gütertransports? - Trotz der jahrelangen steuerlichen und politischen Bevorzugung des Güterverkehrs auf der Straße gegenüber der Schiene nehmen einzelne Unternehmen wie z. B. die Fa. Möck in Tübingen den Klimaschutz beim Transport ernst und investieren in einen Gleisanschluss.

Ohne die Rückendeckung der Politik und der Lobbyverbände wie der IHK, ohne Kostenwahrheit bei den Auswirkungen auf Umwelt (inklusive Klima), Natur und menschliche Gesundheit wird es jedoch bei diesen Einzelfällen bleiben.

2. **Lärm**

Neue gut ausgebaute **Schnellstraßen** wie die B27 oder auch B28 oder B3, die ich vor wenigen Tagen im Lahntal erlebte, verlärmten ganze Landschaften. Sie mindern deshalb die Lebens- und Erholungsqualität erheblich. Im Fall der B 27 im Steinlachtal würde Ofterdingen laut Prognosen zwar vom Verkehrslärm entlastet, Teile Nehrens und Mössingens dafür stärker belastet werden. Übrigens sind auch die Lärmemissionen durch Baumaschinen, LKW usw. eine nicht zu unterschätzende Belastung!

3. **Kollateralschäden**

a) **öffentliche Gelder:** Durch die Corona-Pandemie sind die öffentlichen Haushalte in Bedrängnis geraten, viele Vorhaben stehen unter einem „Finanzierungsvorbehalt“. Neue Straßen und natürlich auch deren Unterhaltung und Sanierung kosten Mrd. von Euro. Wir erhöhen durch den Straßenbau nicht nur die „Umweltschuld“ der nächsten Generationen inakzeptabel sondern auch deren finanzielle Belastung. Der Straßenbau wird laut Koalitionsvereinbarungen auch unter der neuen Landesregierung im Vergleich zum

überregionalen Radwegebau bevorzugt werden. Es stellt sich die Frage, welche Mobilitätsform am stärksten durch den Finanzierungsvorbehalt betroffen sein wird.

b) Lebensräume und Böden werden ja nicht nur im unmittelbaren Trassenbereich (inklusive Auf- und Abfahrten) sowie im Fall der B27neu durch den geplanten LKW-Parkplatz zerstört oder fragmentiert, sondern auch links und rechts davon. Das lässt sich an der B28neu im Neckartal gut beobachten: Blühende FFH-Mähwiesen oder auch Gewässer werden mit und manchmal auch ohne Genehmigung durch Baumaßnahmen bzw. Baumaschinen in Mitleidenschaft gezogen.

b) Außerdem werden durch den Straßenneubau an den Auf- und Abfahrten – dann LKW-günstig gelegene – **flächenfressende und noch mehr Verkehr erzeugende Gewerbegebiete** (s. z. B. „Untere Breite“ Dusslingen an der B27neu) erweitert oder gar neu gebaut.

Mobilitätswende jetzt!