

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Hertwig,  
sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Dr. Mösel,  
sehr geehrter Herren des Regierungspräsidiums,  
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die ausführliche Darstellung der verschiedenen Varianten zum Ausbau der B27, mit denen wir uns in den vergangenen Wochen intensiv befassen konnten.

Ich nehme gleich vorweg, dass letztlich alle Vorschläge, auch der von der Verwaltung favorisierte, aus der Sicht der Fraktion der Grünen inakzeptabel sind.

Begründung:

Im Brennpunkt der Aufmerksamkeit öffentlicher Debatten stand zuletzt die verständliche und auch von unserer Fraktion geteilte Sorge um den Wegfall von Gebäuden bzw. den Halbanschlüssen. Diese ist mit der Variante B1 weitgehend gebannt.

Ist damit alles gelöst? - Aus unserer Sicht keineswegs!

Sämtliche Varianten des Ausbaus stehen in eklatantem Widerspruch zur unumgänglichen Verkehrswende, zu der sich dieses Gremium bereits mehrfach bekannt hat, nicht zuletzt in den einstimmigen Beschlüssen der Klimaschutzmaßnahmen von 2021.

Unser Ziel muss sein: Drastische Reduzierung des MIV – keinesfalls weiterer Straßenausbau, der letztlich weiteren Verkehr anzieht, was inzwischen wissenschaftlich belegt ist.

Die vorgeschlagene B1-Tunnellösung

- verursacht die höchste Flächenversiegelung von allen vorgeschlagenen Varianten,
- ist der massivste Eingriff in die Umwelt,
- hat die gravierendsten Auswirkungen auf Artenvielfalt und Biodiversität,
- bedeutet eine außerordentlich umfangreiche Einrichtung von Baufeldern, mit unvorstellbaren Lärm- und Staubbelastungen für die Einwohner,
- bedeutet die längste Bauzeit und über viele Jahre andauernde vermehrte Stau- und Verkehrsprobleme für Neckarsulm,
- zerstört durch die enorme Verbreiterung der Sulm-Brücke den Stadtpark, das Naherholungsgebiet, die Grünzone und behindert Biotopvernetzungen,
- führt darüber hinaus zu unkalkulierbaren Folgekosten durch stadintern erforderliche neue Verkehrswege,

dabei sind in der Machbarkeitsstudie evtl. höhere Kosten durch Unwägbarkeiten der hydro-geologischen Gegebenheiten noch nicht einmal berücksichtigt!

Die Auswahl der Varianten erfolgt ausschließlich unter wirtschaftlichen Aspekten. Errechnet wird ein Nutzen-Kosten-Verhältnis, bei dem der in Geld bewertete Zeitgewinn – Reisezeitverkürzung – den Bau- und Planungskosten gegenübergestellt wird. Dieses bedeutet bei der B1-Variante gerade noch den Faktor 1,1. Es wird also ein gigantischer finanzieller und bautechnischer Aufwand betrieben, um eine Strecke von 1,8 km für zwei Stunden am Tag, also während der morgendlichen und abendlichen Rushhour, zu entlasten. 190 Mio. Euro! Dies ist unser aller Steuergeld, das an anderer Stelle deutlich sinnvoller verwendet werden könnte!

Anzuerkennen ist, dass der Amorbach-Knoten jetzt in die Überlegungen mit einbezogen wird. Das abzusehende gigantische Ausmaß an Flächenversiegelung und komplexen Straßenverknüpfungen das dieser Anschluss an den Tunnel zusätzlich bedeuten wird, um alle erforderlichen Verknüpfungen zu bedienen und die daraus entstehenden zusätzlichen Kosten, lässt allerdings Schlimmes befürchten.

Deutlich wirtschaftlicher, einfacher, klima- und umweltschonender ließe sich ein pendlerbedingt erhöhtes Verkehrsaufkommen aus unserer Sicht u. a. durch verändertes Arbeitsverhalten, z.B. Home Office / Hybrid Arbeit / Arbeitsgleitzeit regeln. Weitere wirksame Maßnahmen, den MIV einzuschränken, wurden schon oft genannt: Jobticket oder E-Bike statt Dienstwagen, Anreize für Fahrgemeinschaften, Attraktivierung und Ausbau von ÖPNV und Fahrradwegenetz, Straßenmaut, Verringerung der Fahrgeschwindigkeit für einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss etc.

Verkehrswende heißt doch auch: Den ÖPNV einerseits so attraktiv und preisgünstig wie möglich zu gestalten, also den sogenannten „Pull-Faktor“ zu erhöhen, andererseits aber auch einen „Push-Faktor“ aufzubauen, also die Leute aus dem Auto hin zu den Alternativen zu bringen. Immer weiterer Straßenausbau unterläuft hingegen sämtliche Bemühungen, den ÖPNV zu stärken.

Außerdem gilt:

- Der aktuell geltende Bundesverkehrswegeplan erfüllt nicht mehr die Vorgaben von EU-Recht.
- Er muss insbesondere auch auf seine Umwelt- und Klimawirkungen hin überprüft werden, was bereits 2022 hätte erfolgen müssen.

- Er ist mit den verfassungsrechtlichen Vorgaben zum Klimaschutz unvereinbar.
- Er ist schlicht veraltet.

Der Verkehrssektor hinkt bundesweit bei der CO<sub>2</sub>-Einsparung massiv hinterher, sowohl durch Emissionen des Verkehrs als auch durch den Straßenbau.

Wir müssen uns fragen:

Wie kann es sein, dass ein solches Mammutprojekt ausschließlich nach technischer Machbarkeit und bautechnischem Aufwand bewertet wird?

Wieso spielt es offensichtlich keine Rolle, welche Belastungen entstehen – finanziell, ökologisch, lebensqualitätseinschränkend, gesundheitsbelastend, zukunftsbedrohend für die Bürger\*innen in Neckarsulm und die nachfolgenden Generationen?

Wie lassen sich die zunehmend verschärften Klimaziele auf EU-, Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene mit solchen Maßnahmen vereinbaren?

Mehr und mehr entsteht der verstörende Eindruck, dass weder Bundes- noch Landes- oder Kommunalpolitik willens und imstande sind, der Klimakatastrophe und ihren Folgen wirksame Maßnahmen entgegenzusetzen und dass stattdessen Gerichtsurteile erforderlich sind, um Bewegung in die Sache zu bringen.

Wann, wenn nicht jetzt, ist es höchste Zeit, umzudenken?

Wer wirklich für Klimaschutz und Veränderung einsteht, kann den Ausbau der B27 nicht befürworten!

Neckarsulm, 16.3.2023

Für die Fraktion der Grünen

Dr. Stefan Müller