



BUND-Kreisverband Ulm, Pfauengasse 28 89073 Ulm

Regierung von Schwaben
86145 Augsburg

poststelle@reg-schw.bayern.de
regierung.schwaben@bayern.de-mail.de

Ulm, den 23.08.2023

Geschäftszeichen
RvS-SG32-4354.1-2/42

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom

Telefon/E-Mail
0731/66695 bund.ul@bund.net

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren Ersatzneubau Adenauerbrücke Ulm/Neu-Ulm Termin Abgabe Stellungnahme: 23. August 2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

der NABU (Naturschutzbund Deutschland) e.V., die lokale Klimainitiative „Klimaentscheid Ulm/Neu-Ulm“ und der BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) e.V. (im folgenden „Naturschutzverbände“) danken für die Bereitstellung der Unterlagen zum oben genannten Verfahren und der damit verbundenen Möglichkeit, sich hierzu zu äußern. Zum Verfahren nehmen der NABU-Landesverband, vertreten durch die Bezirksgeschäftsstelle Allgäu-Donau-Oberschwaben, die Initiative Klimaentscheid Ulm/Neu-Ulm, der BUND-Landesverband Baden-Württemberg e.V., vertreten durch den BUND-Kreisverband Ulm und der BUND Naturschutz in Bayern, vertreten durch die Kreisgruppe Neu-Ulm im Folgenden Stellung.

Präambel

Die vorliegende Planung zum achtspurigen Ersatzneubau der Adenauerbrücke wird von den Naturschutzverbänden abgelehnt. Wesentliche Gründe liegen in der Nichtberücksichtigung des Urteils des Bundesverfassungsgerichtes (siehe unten), der Nichtberücksichtigung der Verkehrsentwicklungsziele der Länder Bayern und Baden-Württemberg und der Stadt Ulm, im massiven Ressourcenverbrauch, zusätzlichen Treibhausgasemissionen in Bau und Betrieb, im Flächenverbrauch und der Schwächung der ökologischen Funktionen der Ehinger Anlagen. Unsere Argumente sind grundsätzlicher Art und bei jedweder Bauausführung in der Realisierung zu beachten.

Begründung

Das Bundesverfassungsgericht betont in seinem Urteil vom 29.04.2021 zum damaligen Klimaschutzgesetz besonders die Frage der **Generationengerechtigkeit**. „Danach darf nicht einer Generation zugestanden werden, unter vergleichsweise milder Reduktionslast große

BUND
Kreisverband Ulm
Pfauengasse 28
D-89073 Ulm
T 0731/66695
bund.ulm@bund.net

BUND Naturschutz
Kreisgruppe Neu-Ulm
Köhlerstraße 26 a
D-89264 Weißenhorn
T 0163-53 18 570
bund.neu-ulm@web.de

Klimaentscheid
Ulm/Neu-Ulm
Frauenstraße 33
D-89073 Neu-Ulm
www.localzero.net

NABU Geschäftsstelle Allgäu-Donau-Oberschwaben
Leibnizstraße 26
D- 88417 Laupheim
T 0176 47636052
sabine.brandt@nabu-bw.de

Teile des CO₂-Budgets zu verbrauchen, wenn damit zugleich den nachfolgenden Generationen eine radikale Reduktionslast überlassen und deren Leben umfassenden Freiheitseinbußen ausgesetzt würde.“ Das Gericht verweist dabei auf Artikel 20 des Grundgesetzes, wonach der **Staat in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen schützen** muss.

Nach unserer Auffassung verstößt die vorliegende Planung zur Ausführung der Adenauerbrücke gegen diesen Grundsatz, insbesondere deshalb, weil die der Planung und dem zugehörigen Verkehrsgutachten zugrunde liegende Entwicklung der Verkehrsdaten nicht korrekt ermittelt ist.

Basisdaten aus dem Verkehrsgutachten

Die Verkehrsströme wurden ohne Berücksichtigung der politischen Ziele, insbesondere der Verkehrswende, ermittelt. Auch wurden bei der Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung bis 2030 nicht die Daten der statistischen Landesämter berücksichtigt.

Die vorliegenden Unterlagen zur Planfeststellung sehen einen achtspurigen Ersatzneubau der Adenauerbrücke vor - im Gegensatz zur bisherigen sechsspurigen Ausführung. Und dies, obwohl alle politischen Gremien von regionalen Gemeinderäten über Regionalregierungen, Landesregierungen und Bundesregierung aus Gründen des Klimawandels eine Mobilitätswende anstreben.

Diese Mobilitätswende sieht signifikante Änderungen im Verkehrsgeschehen vor:

- Verlagerung von Gütertransporten auf Schienen und Wasserwege
- Enorme Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zur Steigerung der Nutzung und der Attraktivität
- Steigerung des Anteils der Radfahrenden durch attraktive und sichere Wege

Allein der Gemeinderat von Ulm hat in seinem Klimakonzept 2015 eine Halbierung der Motorisierten Individualverkehr (MIV)-Binnenverkehrsleistung festgeschrieben.

Einsparpotenziale im Verkehrssektor



Quelle: <https://www.ulm.de/leben-in-ulm/umwelt-energie-entsorgung/energie-und-klimaschutz/klimaschutz-ulm-und-bw/klimaschutzkonzept-der-stadt-ulm>

Der Alb-Donau-Kreis hat mit der Inbetriebnahme der Schnellbahnstrecke Ulm – Wendlingen den ÖPNV im Kreis wesentlich verbessert. Das regionale S-Bahnnetz wurde mit der Wiederinbetriebnahme der Strecke Ulm – Weißenhorn erweitert und weitere Ausbauten des Netzes sind in Planung. Das S-Bahnnetz ist noch in der Entwicklung.

Das Land Baden-Württemberg setzt sich umfangreiche Ziele zur Verkehrswende bis 2030.



Quelle: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimaschutz-und-mobilitaet/rahmenbedingungen-und-ziele>

Auch Bayern hat sich eine Strategie für den ÖPNV zurechtgelegt. Diese sieht eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen von 2019 bis 2030 vor. Dies muss sich doch auf den Verkehrsfluss auf der Adenauerbrücke auswirken.

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



ÖPNV-Strategie 2030

für den Freistaat Bayern



Leitbild für den ÖPNV in Bayern im Jahr 2030

Wir gestalten die Zukunft des ÖPNV – bayernweit erstklassig, damit

- alle Menschen in Bayern vom ÖPNV profitieren.
- der bayerische ÖPNV bundesweit Maßstäbe setzt.
- die Menschen in Bayern gern mit dem ÖPNV fahren.
- der ÖPNV in Bayern nachhaltig, sicher, komfortabel und zuverlässig ist.
- der ÖPNV in Bayern klimaschonend, digital und vernetzt ist.
- Angebotsausbau und Vernetzung für einen flächendeckenden ÖPNV im ländlichen Raum und für genügend Kapazitäten in den Ballungsräumen sorgen.
- der Tarif einfach und attraktiv, der Vertrieb fahrgastorientiert und die Information vor und während der Reise präzise und zielführend sind.
- Innovationen, eine moderne Organisation und effektive Finanzierung zu einem bayernweiten ÖPNV der Spitzenklasse beitragen.
- sich die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis zum Jahr 2030 gegenüber 2019 verdoppeln.

Quelle: https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/med/aktuell/stmb_o%CC%88pnv-strategie_bayern_endbericht-2022-12-07-rz-bf.pdf

Umgelegt auf den Planungsprozess des Ersatzneubaus Adenauerbrücke ist festzustellen, dass all die Ziele zur Verkehrswende sowohl von der baden-württembergischen wie von der bayerischen Seite, im Verkehrsgutachten, das die Achtspurigkeit begründet, keinen Niederschlag finden. Im Gegenteil - die Verkehrsflussmengen werden beibehalten und perspektivisch sogar gesteigert.

Schwerlastverkehr zwischen A7 und A8

Wir fordern, mittelfristig den durchgehenden Schwerlastverkehr auf der B 10 durch Ulm und Neu-Ulm zu verbieten.

Entwicklung der Bevölkerungszahlen als Basis für das Verkehrsgutachten

Die Bevölkerungsvorausrechnung der Stadt Ulm bis 2030 und die Bevölkerungsprognose für die Stadt Neu-Ulm bis 2036, gehen von einer Zunahme der Einwohnerzahlen für Ulm und Neu-Ulm bis 2030 um 17.000 Menschen aus. Dies ist dann die Basis für die ermittelten Binnenverkehre über die Adenauerbrücke.

Das statistische Landesamt Baden-Württemberg sieht für Ulm von 2023 bis 2030 einen

Zuwachs von 1.583 Einwohnern (EW). Das bayerische Landesamt für Statistik rechnet für die Region Donau-Iller auf bayerischer Seite mit einem Zuwachs von 15.100 Einwohnern für die Region (509.200 EW) bis 2030, dies entspricht einem Plus von 3 %. Umgerechnet auf die Stadt Neu-Ulm (60.000 EW) sind 1.800 zusätzliche Bürger zu erwarten. In der Summe für Ulm und Neu-Ulm ergibt dies 3.283 Einwohner. Dies steht im krassen Gegensatz zu der Annahme zur Berechnung der Verkehrsströme mit 17.000 zusätzlichen Einwohnern.

Zusätzliche Einwohner sind nicht nur MIV-Nutzer, sondern bei Erreichen der Klimaschutzziele vermehrt ÖPNV-Nutzer, Fahrradfahrer und Fußgänger. Vor allem auch deshalb, weil die Mehrzahl der aktuellen Bauprojekte in den Stadtgrenzen von Ulm und Neu-Ulm realisiert werden. Beispiele sind der Südbogen Neu-Ulm, das Müller-Projekt Ecke Karl-Neutorstraße, der Umbau des Blautalcenters etc.

Schwachstellen im Verkehrsgutachten

Auf Seite 5 heißt es: "Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2021 (teilweise unter Corona-Einfluss) sowie eigene zusätzliche Verkehrszählungen auf der Adenauerbrücke im Jahr 2022 bestätigen die bereits 2019 ermittelten Verkehrsmengen, sodass keine weitere Aktualisierung notwendig wird. "

Im Ergebnis wird festgestellt, dass es an den benachbarten Knoten in Neu-Ulm weiterhin Überstauungen geben wird. Für die benachbarten Knoten in Ulm gibt es zwar Prognosen über den Zuwachs des Verkehrs, es werden aber keine Bewertungen vorgenommen.

Fachbeitrag zur Berücksichtigung des globalen Klimas

Die spezifischen Treibhausgas (THG)-Emissionen Kilogramm CO_{2-e} je Quadratmeter Brückenfläche und Jahr betragen ca. 42,8. Die Lebenszyklusemissionen des Brückenneubaus betragen für 70 Jahre 16.740.000 kg CO_{2-e}. Die Herstellungsphase verursacht dabei 83 % der THG-Emissionen, die Nutzungsphase 11,2 % und die Entsorgung 5,6 %.

Das bedeutet, je größer die Brücke gebaut wird, umso mehr THG-Emissionen werden produziert. Unter Klimaschutzaspekten muss die Brücke also so klein wie möglich gebaut werden, dies spricht nicht für eine achtspurigen Variante.

Lärmvorsorge

Die in Deutschland geltende Rechtsgrundlage sieht bei einem achtstreifigen Ersatzneubau einen Anspruch auf Lärmvorsorge vor. Die Finanzierung der Lärmschutzmaßnahmen würde daher aus Bundesmitteln erfolgen. Bei einem Neubau mit weiterhin sechs Fahrspuren besteht kein Anspruch auf Lärmschutzvorsorge, da nach Immissionsschutzrecht keine wesentliche Änderung vorgenommen würde.

Wir stellen dazu aber fest, dass im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung Seite 22, auch in der sechsspurigen Variante Maßnahmen zum Lärmschutz enthalten sind. Die Städte Ulm und Neu-Ulm müssten in diesem Fall die Finanzierung selbst übernehmen und außerdem die Größe der Lärmschutzwand definieren, da es sich um eine „freiwillige Leistung“ handeln würde. Die Lärmschutzmaßnahmen stünden dann finanziell in Konkurrenz zu entsprechenden anderen Gebieten im Stadtgebiet mit ähnlich hohen oder sogar höheren Immissionen.

Die Höhe der Kosten für den Lärmschutz ist nicht beziffert. Volkswirtschaftlich gesehen wäre vermutlich gleichgültig, von wem die Kosten getragen werden. Wichtig wäre aus unserer Sicht, dass sich Lärmschutz und Klimaschutz nicht gegenseitig ausschließen, also muss die Brücke kleiner und leiser ausgeführt werden.

Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

In einigen Teilen sind die Aussagen des LBP widersprüchlich. Zunächst wird der Erholungswert des Plangebiets für die Ulmer und Neu-Ulmer Bevölkerung als gering eingestuft. An anderer

Stelle wird die Auswirkung der Brückenersatzbaus auf die Erholungsfunktion aber als maßgeblich bezeichnet. Aus unserer Sicht, auch in Rücksprache mit dort lebenden Ulmer und Neu-Ulmer Bürgerinnen und Bürgern, ist die Erholungsfunktion der die Adenauerbrücke umgebenden Flächen als hoch einzustufen, insbesondere die der Fuß- und Radwege entlang der Donau und der Ehinger Anlagen auf Ulmer Seite.

Bei der Anzahl der zu fällenden Bäume in den Ehinger Anlagen werden ebenfalls widersprüchliche Aussagen getroffen. Auf Seite 15 wird von 29 Einzelbäumen gesprochen, die zu fällen sind, auf Seite 21 ff. von 28 Bäumen. Zum Ausgleich wird die entsprechende Anzahl an Bäumen nachgepflanzt. Neupflanzungen können hinsichtlich Lebensraumpotential und Klimaschutzpotential aber keineswegs mit alten Bäumen verglichen werden. Unserer Ansicht nach wäre die Grünbilanz z.B. anhand der Blattmasse der zu fällenden Bäume zu quantifizieren und ein dementsprechender Ausgleich an Ort und Stelle zu schaffen. Gleiches gilt für entfallende Hecken und Gebüsche und Baumgruppen kleinerer Bäume.

Beim Schutzgut Klima und Luft können wir den Aussagen des LBP nicht zustimmen. Hier wird von keiner Beeinträchtigung des Schutzgutes gesprochen. Allein durch die Größe der Brücke, die dementsprechend Materialeinsatz (Beton, Stahl, usw.) fordert, entstehen große Belastungen. Durch die Fällung der Bäume in den Ehinger Anlagen und im weiteren Plangebiet werden dem Plangebiet alle Funktionen entzogen, die diese Bäume mit sich bringen (Verdunstung, Schattenspenden, Sauerstoffproduktion, CO₂- und Feinstaub-Absorption, Lärmschutz, ...). Aus unserer Sicht entstehen durch den Ersatzneubau erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes.

Beim Thema Beleuchtung fordern wir genauere Angaben. Die zukünftige Beleuchtung sollte maximal eine Farbtemperatur von 1700-2200 Kelvin aufweisen. Der Blauanteil des Lichts mit einer Wellenlänge kleiner 500 nm sollte auf weniger als 10 % des gesamten abgestrahlten Lichts begrenzt werden. Zur Vermeidung ungerichteter Abstrahlung sind nur voll abgeschirmte Leuchten einzusetzen. Das bedeutet, dass der Beleuchtungskörper so abschirmt und montiert sein muss, dass kein Licht in oder oberhalb der Horizontalen abgestrahlt wird (Upward Light Ratio ULR = 0 %). Eine bessere Blendungsbegrenzung wird mit Leuchten der Lichtstärkeklasse G6 (nach DIN/EN 13201) erreicht.

Die Erfassung der lichtscheuen Fledermäuse und ihrer Flugwege mit Scheinwerfern ist methodisch bedenklich. Für ein Projekt dieser Größenordnung wäre eine Wärmebildkamera angemessen, oder zumindest Nachtsichtgeräte.

Hier sind die Ergebnisse zu den Flugbeziehungen mit Vorsicht zu interpretieren. Er könnte die Tiere dadurch auch verjagt, oder zumindest in ihrem natürlichen Flugweg gestört haben. Vermisst werden auch Hinweise auf Flugkorridore bzw. einfach die korrekte Deutung der Flugkarte. Es handelt sich bei der Donau und den Ehinger Anlagen eben nicht nur um Jagdhabitat und Quartierstrukturen, sondern auch um mindestens eine wichtige Flugachse (Donau). Hier müssen für die Baustelle besondere Vorgaben gemacht werden, um z.B. das Kollisions- und Verletzungsrisiko zu minimieren. Das beginnt mit der Kran- und Gerüststellung und Vorgaben für die Baustelle selbst.

In der ökologischen Baubegleitung entspricht es nicht der guten fachlichen Praxis, Bäume zuerst zu fällen und dann die Baumhöhlen zu begutachten. Ein erfahrener Baumkletterer kann im Bestand in jede Baumhöhle hineinschauen.

Rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen fordern wir eine Benennung der Umweltbaubegleitung (UBB) und des Fledermausspezialisten, der die Bäume vor Fällung kontrolliert mit deren entsprechenden Kontaktdaten.

Für Reptilien werden im LBP zwar Vermeidungs- aber keine Ausgleichsmaßnahmen

angesprochen. Aufgrund der sich vergrößernden Fläche, die versiegelt wird, gehen auch Lebensräume für Reptilien verloren. Wir fordern, diese zu quantifizieren und entsprechende CEF- bzw. Ausgleichsmaßnahmen festzulegen.

Die Ersatzmaßnahmen sind im LBP nicht ausreichend beschrieben. Wir fragen uns, wie genau der Waldmantel an der A7 bei Nersingen aussehen wird. Welche Baumarten werden hier gepflanzt, in welcher Weise wird der Saum angelegt? Gleiches gilt für die Anlage einer Streuobstwiese bei Roggenburg. Welche Baumarten werden hier gepflanzt? Wie wird die darunter liegende Wiese angesät? Wie sieht die zukünftige Pflege der Streuobstwiese aus und wer ist für Pflege verantwortlich? Wir bitten um Konkretisierung dieser Angaben, insbesondere um eine Darstellung der Vernetzung mit bestehenden Biotopen, damit die betroffenen Arten in die Ausgleichsflächen einwandern können.

Ersatzneubau Adenauerbrücke & Landesgartenschau

Der geplante achtstreifige Ersatzneubau der Adenauerbrücke widerspricht den Intentionen, Plänen und der Umsetzung der geplanten Landesgartenschau, die in Ulm im Jahr 2030 stattfinden soll. Die Gartenschau soll den Verkehr entlang der B 10 im gesamten Stadtgebiet zugunsten einer stadtverträglichen Mobilität neu organisieren.

Die Qualifizierung nachfolgender Einwände zum Ersatzneubau der Adenauerbrücke ergibt sich aus den im Gesetz zur Umweltverträglichkeit (UVP) in Anlage 3 genannten Kriterien.

Zu den Absichten der Landesgartenschauplanung erklärt die Stadt Ulm, die B 10 wirke bisher wie eine trennende Schneise zwischen Innenstadt und den westlichen Stadtteilen. Mit der Landesgartenschau bestehe die Chance, Verkehrsflächen zu reduzieren. Deshalb werden im gesamten Verlauf der B 10 und örtlicher Anbindungsstraßen die Straßenflächen erheblich zurückgebaut. Dies gilt sowohl für die Straßenflächen rund um das Blaubeurer Tor und das Ehinger Tor sowie den Söflinger Kreisel und die Söflinger Straße. In unmittelbarer Nähe zur Adenauerbrücke wird die Furttenbachstraße komplett verkehrsberuhigt. Die Verbindungsstraßen zu B 10/B 28 (Bismarckring/Zinglerstraße) und B 311 (Bismarckring/Zinglerstraße) werden auf zweistreifige Trassen reduziert. Die Straßenflächen am Ehinger Tor werden zu zwei Kreuzungen zusammengefasst und erheblich verringert.

Dazu passt es weder städtebaulich noch verkehrstechnisch, dass die Adenauerbrücke einen achtstreifigen Ausbau erfährt. Den Pkw- und Lkw-Verkehr zunächst auf erheblich geringere Verkehrsflächen zu bringen, um den MIV anschließend und ausschließlich auf einem Brückenbauwerk mit insgesamt 365 Metern jeweils vierstreifig zwischen den Städten Ulm und Neu-Ulm verkehren zu lassen, ist nicht nachvollziehbar. In Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen werden die Anschlussstraßen auf Ulmer und Neu-Ulmer Seite nicht in der Lage sein, den auf die Adenauerbrücke auf- und abfahrenden Verkehr aufzunehmen, ohne erhebliche Rückstaus zu verursachen.

Das zweite Ziel der Landesgartenschau besteht darin, attraktive Naherholungsgebiete mit vielfältigen Freizeitnutzungen zu schaffen, mehr Grün zur Verbesserung des Stadtklimas einzurichten, verloren gegangene Freiräume zurückzuerobern, artenreiche Grünräume zu erhalten und aufzuwerten.

Diese Absichten entsprechen auch den Grundsätzen, welche die baden-württembergische Landesregierung für die Durchführung der Landesgartenschauen vorgibt. Als Voraussetzung gilt, dass Landesgartenschauen mehr Grün- und Freiflächen mit hoher Bedeutung für das Stadtklima und die Erholung in Hitzeperioden sichern und Umweltgerechtigkeit, Gesundheit und Klimaanpassung stärker in den Vordergrund stellen. Für den Umbau bereits vorhandener ökologisch wertvoller Flächen darf dies nur in begründeten Ausnahmefällen Gegenstand der Maßnahmen sein.

Im Gegensatz zu diesen Kriterien steht der Eingriff in die Ehinger Anlagen. Die Stadt Ulm hat das 3,72 Hektar große Areal in einer kommunalen Satzung aus dem Jahr 2006 zum Stadtbiotop bzw. zu einem geschützten Landschaftsbestandteil (GLB) nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes erklärt. Das parkartige Gelände mit altem Baumbestand beherbergt auch ein Naturdenkmal, das nicht weit von der Eingriffsfläche entfernt steht.

Durch den geplanten achtstreifigen Ersatzneubau der Adenauerbrücke werden knapp 6900 Quadratmeter bzw. 4900 Quadratmeter Fläche neu versiegelt. Das entspricht zwischen 18,5 und 13,2 Prozent dieser baumbestandenen Grünfläche. Der Eingriff in die Fläche wie das Fällen von 28 Bäumen widersprechen diametral den Absichten der Landesgartenschau, Grünflächen zu sichern und auszubauen. Die geplanten Ersatzmaßnahmen, die weit entfernt von den Verlustflächen geplant sind, können den Verlust an Grünfläche zum Gesundheitsschutz wie zur Klimaanpassung in der Stadt naturgemäß in keiner Weise kompensieren.

Zum Bauablauf

Der Abbruch der Bestandsbrücke erfolgt nach Abschnitt 9 des Erläuterungsberichts nicht in einem Schritt, sondern in zwei Schritten. Dieses Verfahren wird ausdrücklich begrüßt, weil es den Vorteil hat, dass nur der Neubau mit den Fahrbahnen nach Ulm neben der Bestandsbrücke gebaut und dann verschoben werden muss (Phasen 1 und 4), während der Neubau mit den Fahrbahnen nach Neu-Ulm gleich an der endgültigen Stelle gebaut werden kann (Phase 2). Für diesen Brückenteil werden daher im Bereich der Ehinger Anlagen keine provisorischen Zufahrten benötigt, die in der Bauphase zusätzlichen Platz verbrauchen würden.

Zur Führung des Geh- und Radverkehrs während der Bauzeit

Der Ersatzneubau der Fahrrad- und Fußgängerbrücke gem. Abschn. 9.3 des Erläuterungsberichts sollte nicht auf der Westseite der Adenauerbrücke (stromaufwärts) errichtet werden. Sie ist dort wegen der Baustelleneinrichtung in den Uferbereichen weder auf der Ulmer noch auf der Neu-Ulmer Seite erreichbar. Sie sollte stattdessen in Verlängerung der Schillerstraße an der Stelle errichtet werden, wo früher die Schillerbrücke zwischen Ulm und Neu-Ulm gestanden hat. Sie sollte etwas breiter als die bestehende Brücke ausgeführt werden, damit Fahrrad- und Fußgängerverkehr besser voneinander getrennt werden. Wenn die Fahrradspuren in der Mitte liegen, ist die Gefahr geringer, dass die Fahrräder bei Überholvorgängen in den Fußgängerbereich ausweichen. Es sollte auch geprüft werden, ob die neue Fußgänger- und Fahrradbrücke in dieser verbesserten Form die bestehende Brücke dauerhaft ersetzen kann.



Zusammenfassung

Eine überzeugende und zukunftssträchtige Planung und Ausführung der Adenauerbrücke muss unter folgenden Prämissen stehen:

- Das Urteil des Bundesverfassungsgerichtes zum Klimaschutz und der Generationengerechtigkeit muss bei der Planung der Brücke berücksichtigt werden.
„Nicht mehr, sondern weniger THG-Emissionen“
- Durchfahrt Schwerlastverkehr durch Ulm und Neu-Ulm verbieten.
„Lärmschutz auch durch weniger Brummis“
- Die Daten für das Verkehrsgutachten müssen auf den Zielsetzungen der Mobilitätswende aufbauen.
„Mehr ÖPNV, mehr Fuß- und Radverkehr, weniger MIV“
- Die Entwicklung der Bevölkerungszahlen spielt für die Auslegung der Brücke eine Rolle, deshalb muss diese aus den Daten der statistischen Landesämter abgeleitet sein und nicht Wunschvorstellungen darstellen.
„Keine Schönwetterdarstellung für Entscheidungsträger“
- Klimaschutz und Lärmvorsorge dürfen nicht gegeneinanderstehen.
„Zahlen muss der Steuerzahler sowieso“
- Umfang, Vernetzung und Standard der Ausgleichsmaßnahmen müssen an die Verluste angepasst werden, sowie den langfristigen Zielen der Biotopvernetzung entsprechen.
„Unwiederbringbare Artenverluste verhindern“
- Ersatzbrücke für Fußgänger und Radfahrer als Dauerlösung einplanen.
„Brücke als Kunstwerk im Alltag“
- Der geplante achtspurige Ausbau der Adenauerbrücke widerspricht den Zielen und Vorgaben der Landesgartenschau in Ulm im Jahre 2030
„Lieber eine artenreiche und bunte Gartenschau, als ein Betonbrückenmonster“

Die Konsequenz aus unseren Argumenten ist die Neuplanung des Bauprojektes mit realistischen Basisdaten und die Berücksichtigung der politischen Ziele von Kommunen, Ländern und des Bundes. Die vorliegende Planung ist ein Projekt der Verschwendung von Steuermitteln, weil wesentlich zu groß gebaut wird und damit auch eine Verschwendung von Ressourcen an Material und personellem Aufwand. Konterkariert werden dabei die Ziele zur Nachhaltigkeit und zum Klimaschutz. Würde ein Privatunternehmen so planen, würde man es vermutlich großspurig und anmaßend nennen. Auf jeden Fall aber den Umgang der entscheidenden Personen mit Geld als fahrlässig bezeichnen und die Zukunft des Unternehmens in Frage stellen. Im Falle der Adenauerbrücke agieren die verantwortlichen Personen nicht mit eigenem Geld, sondern mit dem, das die Zukunft der kommenden Generationen sichern soll. Da ist die Verschwendung besonders verwerflich.

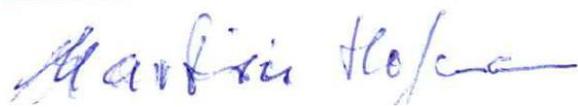
Mit freundlichen Grüßen



Sabine Brandt
Leiterin der NABU Bezirksgeschäftsstelle
Allgäu-Donau-Oberschwaben



Dr. Martin Denoix
Vorsitzender BUND Kreisverband Ulm



Dr. Martin Hofmann
Klimaentscheid
Ulm/Neu-Ulm



Wolfgang Döring
Vorsitzender der Kreisgruppe Neu-Ulm
des BUND Naturschutz in Bayern