Sehr geehrte Damen und Herren,

demnächst wird im Gemeinderat über den Ersatzneubau der Adenauerbrücke beraten. Ein Anlass, der den unterzeichnenden Organisationen Grund zu Überlegungen gibt, welche verkehrliche Lösung an dieser Stelle die richtige (oder verträglichste) ist. Wie am 21.10.2020 aus der Infoveranstaltung des Staatlichen Bauamts Krumbach, des Bau- und Umweltbürgermeisters der Stadt Ulm Tim von Winning und der Oberbürgermeisterin von Neu-Ulm Katrin Albsteiger, hervorging, befürworten alle Beteiligten eine 8-spurige Variante des Ersatzneubaus.

Unsere Überlegungen dazu:

Bei den vorab durchgeführten Verkehrszählungen wurde nur der Autoverkehr betrachtet. Der Rad- und Fußgängerverkehr spielte dabei keine große Rolle. Wir sind der Meinung, dass besonders dem Radverkehr eine Schlüsselrolle bei der dringend erforderlichen Mobilitätswende zukommt. Deshalb sollten an dieser strategisch bedeutenden Stelle die Belange der Radfahrenden priorisiert und eine den gegenwärtigen und zukünftigen Anforderungen angemessene Infrastruktur geschaffen werden.

Signalwirkung für die Verkehrspolitik

Verkehrs- und stadtentwicklungspolitisch wäre ein 8-spuriger Ausbau der Adenauerbrücke ein fatales Signal, das die anstehende Verkehrswende massiv blockieren würde. Es würde weiterer Kfz-Verkehr in die Innenstadt gezogen und die hohe Verkehrsbelastung im Bereich der B10 und des Ehinger Tors für Jahrzehnte zementiert. Verkehrszählungen zufolge fahren 90 % der Kfz, die die Brücke überqueren, in die Innenstadt und sind kein Durchgangsverkehr zur B10 oder A8. Eine Überlastung etwa der Zinglerstraße und der kürzlich bereits zurückgebauten Karlsstraße wären damit vorprogrammiert. Ulm befindet sich im Bereich der angemeldeten Kraftfahrzeuge pro 1000 Einwohner*innen ganz weit oben. Ein Indiz dafür, dass in der Vergangenheit grundsätzliche Verkehrspolitik für den motorisierten Individualverkehr umgesetzt wurde. Jetzt ist es Zeit, diese Politik umzukehren in Richtung umweltverträgliche Mobilitätslösungen. Der Klimawandel erfordert diese Umkehr und viele Städte handeln bereits danach! Wir befürworten daher, auf einen weiteren Ausbau der Fahrspuren zu verzichten und angemessen breite Rad- und Fußwege einzurichten.

Chance für den Radverkehr

Für die vom Gemeinderat der Stadt Ulm beschlossene Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split (auf 25 % bis 2025) ist es entscheidend, diese bereits jetzt stark frequentierte Hauptverbindung auf ein zukunftssicheres Maß auszurichten und ausreichende Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr zu gewährleisten. Hierzu sind die derzeit projektierten, drei Meter breiten kombinierten Rad- und Fußwege nicht ausreichend. Wir fordern daher entsprechend den Bestimmungen der ERA die Planung von Radwegen von mindestens 2,50 Meter und davon abgegrenzten, separaten Fußwegen von mindestens 1,80 Meter Breite. Ziel sollte es sein, eine direkte, sichere Fuß- und Fahrrad-Hauptverbindung vom Ulmer Westen in Richtung Wiblingen und Neu-Ulm zu schaffen. Weder die derzeitige steile Zickzack-Brücke von den Ehinger Anlagen über die Bahngleise noch der Umweg

über die Schillerstraße zum Fußgängersteg über die Donau bieten eine Alternative für eine solche Hauptverbindung.

Pläne für die Landesgartenschau 2030 infrage gestellt

Ein 8-streifiger Ersatzneubau der Adenauerbrücke konterkariert zudem alle Bestrebungen der Stadt Ulm für die Landesgartenschau (LGS) 2030, die Verkehrsachse B10 zurückzubauen und das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich deutlich zu reduzieren. Die neue Adenauerbrücke wird bei einem 8-spurigen Bau beinahe doppelt so breit wie jetzt. Dies stellt einen erheblichen Eingriff ins Ulmer Stadtbild dar und wird das Stadtbild maßgeblich zum Negativen verändern. Der 8-spurige Ausbau wäre auch ein massiver Eingriff in die Ehinger Anlagen, die ein Schwerpunkt der Bewerbung zur LGS 2030 sind. Die Ehinger Anlagen sind als Ort der Naherholung bei Ulmer Bürgerinnen und Bürgern äußerst geschätzt. Die Anwohner*innen haben große Sorge wegen der Fällung von Bäumen. Für den Ersatzneubau müsste nicht nur eine große Anzahl alter Bäume gefällt werden. In den Plänen wird außerdem bisher nur der Kronenbereich der Bäume betrachtet. Es ist zu befürchten, dass zusätzlich der Wurzelbereich von deutlich mehr Bäumen betroffen sein wird, sodass diese langfristig bedroht sind. Außer den Bäumen in den Ehinger Anlagen müssten etliche Bäume am Donauufer weichen. Das Fällen von Bäumen sollte in Zeiten des Klimawandels gründlich überdacht werden, bieten Bäume doch Schutz vor Lärm- und Staubbelastung und speichern CO₂.

Kosten reduzieren

Als entscheidendes Argument der Verantwortlichen für die 8-Spurigkeit der Adenauerbrücke wird die Übernahme der Kosten für den Bau einer Lärmschutzwand durch den Bund angeführt. Wir befürworten den Bau eines Lärmschutzes! Verkehrslärm belastet die Gesundheit von Anwohner*innen massiv. Ein angemessener Lärmschutz ist auch bei einer kleineren Variante der Adenauerbrücke erforderlich. Eine kleinere Adenauerbrücke wäre insgesamt aber deutlich günstiger in den Baukosten als die massive 8-spurige Variante. Schade, dass den Städten Ulm und Neu-Ulm das Wohl ihrer Bürgerinnen und Bürger so wenig wert ist. Im Endeffekt tragen ja die Bürgerinnen und Bürger als Steuerzahlende die Kosten, egal ob der Lärmschutz vom Bund oder von den Städten finanziert wird.

Liebe Fraktionen im Gemeinderat, bitte bedenken Sie die Grundsätzlichkeit der Entscheidung für den Ersatzneubau der Adenauerbrücke. Bei einer 8-spurigen Variante entscheiden Sie sich für ein „Weiter wie bisher“ und eine rein auf den Autoverkehr fixierte Planung. Mit einer Begrenzung der Spuren für den Autoverkehr und zusätzlichen Fuß- und Radwegen entscheiden Sie für die Mobilitäts- und Verkehrswende und pro Klimaschutz. Wir plädieren daher auf Ihre Entscheidung für eine zukunftsfähige und nachhaltige Variante des Ersatzneubaus der Adenauerbrücke.