

Anrede,

heute soll die Fortführung eines Planverfahrens beschlossen werden, dass seit 2005 (seit 18 Jahren) heftig umstritten ist – auch in unserer Gruppe, weshalb wir heute uneinheitlich abstimmen werden. Ich spreche jetzt für den grünen Teil unserer Gruppe Grüne/UWG.

Die Auseinandersetzung dreht sich im Wesentlichen um zwei Fragen:

1. Welchen Charakter hat die geplante Trasse?
2. Brauchen wir die überhaupt?

Diejenigen, die schon länger dem Rat angehören, kennen die generelle Kritik der Grünen an der Jahrzehnte langen, einseitig auf den **individuellen Kraftfahrzeugverkehr** ausgerichteten Verkehrspolitik in Stadt und Kreis. Dass seit kurzem auch bei uns ein (viel zu langsamer) Umdenkprozess in Richtung ÖPNV und Radverkehr eingesetzt hat, freut uns – wird aber konterkariert durch das Festhalten an alten und überkommenen Planungen wie dem **autobahnähnlichen Ausbau der E 233** oder eben dieser „**Südtangente**“ als angeblich innerstädtischer **Entlastungsstraße**, obwohl selbst unsere Fachplaner eine wirkliche Entlastung nicht erkennen: Die letzte belastbare Untersuchung stammt aus dem Jahr 2016. Danach würden lediglich **9,1 Prozent** der innerstädtischen Verkehre auf die Südtangente „umgeleitet“ werden können. Alle übrigen blieben als Quell- und Zielverkehre der Innenstadt weiterhin enthalten: Wer in die Stadt zum Einkaufen oder zur Arbeit fährt, wer Kultur- und Sportveranstaltung aufsucht oder die Mutti, die meint ihr Kind mit ihrem SUV bis vors Schultor fahren zu müssen – die werden das auch weiterhin tun. Insofern bringt eine Umgehungsstraße im Stadtsüden nur marginale Entlastung.

Wenn also – wie prognostiziert - 9,1 % des innerstädtischen Verkehrs abgeleitet würde, würden immer noch 90,9 % die Stadt belasten. Bildlich gesprochen: Vor der Ampel stehen dann nicht mehr 10, sondern nur noch 9 Autos. Glaubt wirklich jemand ernsthaft, dies sei eine so bedeutende Verbesserung um Planungs- und Investitionskosten in Millionenhöhe zu rechtfertigen?

Wir sehen das nicht. Im Gegenteil: Wir brauchen das Geld viel dringender für den schnelleren Aufbau einer Radverkehrs-Infrastruktur, die das Rad zum schnellsten und bequemsten innerstädtischen Verkehrsmittel macht und Anreize schafft, das Auto stehen zu lassen. Und wir brauchen das Geld zum schnelleren Aufbau des ÖPNV in unserer Stadt.

Weil ich gerade beim Geld bin: 720.000,- € sind lt. Verwaltung bislang in die Planungen geflossen, weitere 800.000,- € wollen Sie heute genehmigen. Also **1,5 Mio. € - nur für Planungen (!)**, ohne die Kosten der Eigenleistungen der Stadt. Hinzu kommen Kosten für das Flurbereinigungsverfahren

und die für den bisher getätigten Grunderwerb in uns nicht bekannter Höhe (lt. Anfrage Grüne: 4,2 Mio, - 2017 !). Und dann kommen die Baukosten: Diese wurden **2016** mit ca. **22,8 Mio. Euro** beziffert. Mittlerweile ist von drastisch höheren Baukosten auszugehen.

Auch wenn eine Förderung (nach dem NGVFG) zu erwarten ist: Es bleibt eine Riesenbelastung für die Stadt!

Und es bleibt der Streit um die Funktion dieser Trasse. Wir Grüne sehen sie als kürzeste Verbindung zwischen der E233 und der Emsteker Str. und somit als Zubringer zur Autobahn A1 - und deshalb vorrangig als Straße mit überregionaler Funktion. Zwar haben das Bundesverwaltungsgericht und das OVG dieses im Verfahren gegen das Flurbereinigungsverfahren anders entschieden und die Straße als Gemeindestraße in Form einer Gemeindeverbindungsstraße bewertet, allerdings mit der Einschränkung, dass diese Frage erst im **Rahmen des Planfeststellungsverfahrens** überprüft werden könne. Herr Drebberrmüller hat dies in der Sitzung des FA im Juli 2022 bestätigt (Protokoll): „Es stimme, dass die aufgekommene Frage zum Straßenbaulastträger im gerichtlichen Verfahren zum Flurbereinigungsverfahren nicht abschließend geklärt werden konnte.“

Die Kläger*innen haben bereits angekündigt, erneut Klage einzureichen. Das ist allerdings erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens möglich, wenn nämlich der Feststellungsbeschluss des Landkreises als zuständige Planfeststellungsbehörde vorliegt. Herr Drebberrmüller ging in der gleichen Sitzung davon aus, dass „mit einer Weiterführung des Planfeststellungsverfahrens in frühestens 2 Jahren zu rechnen sei. Dementsprechend sei vor 2024/2025 mit der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen nicht zu rechnen. Da mit Klagen zu rechnen ist, dürfte ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss **kaum vor 2029** vorliegen.“

Mich beschleicht auf Grund langjähriger Erfahrungen mit kommunalen Planungen und Klageverfahren die Vermutung, dass dieses Ziel wohl eher Wunschenken bleibt. Aber selbst wenn – sagen wir mal 2030 oder 32 – ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegen sollte: Dann kommen die Ausschreibungen, das Vergabeverfahren und schließlich eine mehrjährige Bauphase. Vielleicht kommt die Straße dann irgendwann zwischen 2030 und 2040. Bis dahin sollten wir das Problem der innerstädtischen Blechlawinen wegen sich verschärfender Klimaschutz-Gesetze und der Einhaltung unserer Klimaschutzziele eigentlich schon anders gelöst haben.

Auf jeden Fall löst das Festhalten an dieser Planung nicht die Probleme des wachsenden Autoverkehrs in der Stadt – und schon gar nicht kurzfristig. Was wir brauchen, sind neue, kluge Mobilitätsplanungen und -lösungen (die es gibt !), und nicht die alten, wirkungslosen Versuche, dem wachsenden Autoverkehr mit immer mehr Asphalt und Beton hinterher zu laufen.

Wir lehnen den Beschlussvorschlag daher ab.