

Positionierungspapier Aktionsbündnis B463

Kontakt

Nele Willfurth

Mail: nele.willfurth@aol.de



Kreis Calw, 24.9.2020. Wir sind ein Zusammenschluss verschiedener Organisationen, die mangels Sinnhaftigkeit den dreispurigen Ausbau der B463 an einem Streckenabschnitt im Kreis Calw infrage stellen, um im ersten Schritt eine bisher ausgebliebene öffentliche Diskussion einzuleiten. Bisher haben sich der NABU, der BUND, Fridays for Future Calw/Nagold, der VCD, Vertreter des Klimaschutzrates Nagold, die Linke, Bündnis 90/die Grünen, die SPD und die Grüne Jugend bei den Treffen be-

teiligt. Wir sind aber eine stetig wachsende Gemeinschaft denen sich Verbände, aber auch Privatpersonen anschließen können.

Für uns gibt es viele Aspekte, die gegen einen dreispurigen Ausbau sprechen.

1. Die Streckenabschnitte sind nicht Teil des Bundesverkehrswegeplans. Es liegt also keine hohe Notwendigkeit vor, diese Abschnitte auszubauen. Mithilfe zweier fragwürdiger Pilotprojekte hat der Bundestagsabgeordnete Hans-Joachim Fuchtel (CDU) dennoch den Ausbau genehmigt bekommen.

Das erste Pilotprojekt „Vision Zero“ hat sich das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten auf null zu verringern. Im detaillierten Straßenentwicklungsplan für den Kreis Calw (2015) fehlt jedoch die B463 als Unfallschwerpunkt.

Das zweite Pilotprojekt trägt den Titel „Erprobung des Leckwellenleiters zur Abdeckung der Bundesfernstraßen mit Mobilfunk in topografisch anspruchsvollen Streckenabschnitten“. Pauschal gegen diese Technik zu sein, wäre falsch, allerdings gibt es keine Notwendigkeit dafür die Straße auszubauen, denn man kann die Technik auch an anderen Straßenabschnitten testen.

2. Es ist nicht mehr zeitgemäß 7 Millionen Euro in den Straßenbau zu investieren, besonders im Anbetracht, dass eine Bahnlinie parallel zur Straße verläuft. Im Sinne der Nachhaltigkeit sollte die Summe in der Region beispielsweise für den ÖPNV, den Netzausbau, Bildung, den Naturschutz oder das Gesundheitswesen eingesetzt werden.
3. Es wurde beim B463-Ausbau keine Kosten-Nutzen-Rechnung, wie bei anderen Verkehrsbaumaßnahmen (wie beispielsweise bei der Hermann-Hesse-Bahn) durchgeführt. In vielen Fällen ist eine solche Berechnung verpflichtend und dient der Transparenz. Über den Nutzen-Kosten-Index wird der volkswirtschaftliche Nachweis erbracht, dass den Gesamtkosten ein mindestens genauso großer volkswirtschaftlicher Nutzen entgegensteht.
4. Damit die Unternehmen im Kreis Calw als attraktive Arbeitgeber gelten, braucht man einen gut ausgebauten ÖPNV. Denn der jungen Generation sind Bus und Bahn wichtiger, als eine marginale Zeitersparnis nach dem Ausbau des Streckenabschnittes.
5. Das Nagoldtal ist bereichsweise schmal und der Fluss mit seinen feuchten und frischen Uferbereichen nimmt einen beachtlichen Teil der Talfläche ein. Streckenweise ist in diesen Auenbereichen eine erstaunliche Vielfalt der Pflanzenwelt zu finden. Einzelne Flächen gelten als Hotspot der Frühjahrsblüher im gesamten Nordschwarzwald. Das Flusssystem wird geprägt durch die Wanderbeziehungen flussauf- und abwärts. Der

angedachte Ausbau der B463 stellt einen enormen Eingriff in diesen fragilen Lebensraum dar, dessen Auswirkungen vorab schwer zu beurteilen sind.

6. Wichtig ist, dass die Rahmenbedingungen und das Untersuchungsgebiet klar festgelegt werden. Wir fordern eine transparente Mitnahme der Akteure und Bevölkerung vor Ort und regen eine neutrale Moderation an.
7. Ob Überholvorgänge auf den 900 eingeplanten Metern überhaupt sinnvoll möglich sind, bzw. ob der Überholdruck auf der B463 durch den Ausbau abnehmen wird, ist unklar. Der dreispurige Ausbau ist ein Experiment und soll das zeigen. Auch wurde die zu erwartende Zeitersparnis für Autofahrer bisher nicht berechnet, daher fordern wir ein neutrales Gutachten, welches diese Berechnungen erstellt, bevor mit dem Ausbau begonnen wird.
8. Während man allerorts Geschwindigkeitsbegrenzungen anstrebt, um Belastungen für Mensch und Tier zu minimieren, will man auf diesem Streckenabschnitt absichtlich Überholvorgänge und höhere Geschwindigkeiten ermöglichen. Das will uns – insbesondere auch inmitten einer ausgewiesenen Touristikregion – nicht einleuchten. Angesichts der angestrebten Verkehrswende ist das ein falsches Signal!

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass vielfältige Argumente gegen den dreispurigen Ausbau sprechen. Wir streben daher neutrale Gutachten in den Bereichen zunehmende Lärmbelastung, zu erwartender Zeitgewinn, Auswirkungen auf den ÖPNV und Auswirkungen auf den Naturhaushalt an, sowie eine Berechnung des Kosten-Nutzen Index, wie bei anderen Straßenbaumaßnahmen dieser Größenordnung üblich. Zudem fordern wir frühestmöglich eine neutrale Moderation, da eine solche am sinnigsten ist, wenn noch alle Handlungsalternativen möglich sind.

Nele Willfurth

Laurin Weiß

Markus Pagel

Patrick Maier

Nele
Willfurth



Vertreten durch
Laurin Weiß



Markus
Pagel



Patrick
Maier



Johannes Schwarz

Andreas Reichstein

Thomas Hanser

Johannes
Schwarz



Andreas
Reichstein



Thomas
Hanser

