

Für die Nullvariante (Schranken mit reduzierter Wartezeit) sprechen eine Vielzahl von Argumenten: ökologische und Klimaschutzgründe, Sicherheitsaspekte; dazu ästhetische Erwägungen durch Beeinträchtigungen eines denkmalgeschützten Ensembles und hohe Baukosten bei einer Unterführung.

Befürworter der Unterführungsvariante (= Variante 1) führen vor allem eine Zeitersparnis ins Feld und betonen Unfallgefahren bei einer Schranke. Ebenfalls wird der Klimaschutz genannt: Insbesondere die Unterführung würde die Nutzung des Umweltverbundes (ÖPNV, mit Rad oder zu Fuß) steigern.

Klimaschutzgründe tragen beide Lager vor. Deswegen ist es lohnend, diese genauer zu beleuchten und gegeneinander abzuwägen.

Bei der Unterführung (Variante 1) entstehen hohe Emissionen v.a. durch den Bau der Wegeföhrung aus Beton:

- CO₂-Emissionen durch Stahlbetonherstellung von 2043 m³: 694 t CO₂, je nach Statik folgt eine deutliche Überschreitung der Menge;
- Durch die Baumaßnahmen kommen Emissionen von ca. 56 t CO₂ hinzu (8% von 694 t);
- fehlende CO₂-Senken durch die Beseitigung der Alleebäume – die kleineren Bäume nicht mitgerechnet – 10 t CO₂ (bei weiteren 100 J. Lebensdauer).

Zusammen ergeben sich mindestens 760 t CO₂-Emissionen durch den gesamten Bau (fachliche Grobschätzung).

Mögliche Emissionseinsparungen bei Variante 1:

Einsparungen von CO₂-Emissionen treten unter der Hypothese auf, dass ausschließlich bedingt durch den Unterföhrungsbau PKW-Fahrer*innen ihr Auto stehen lassen und mit dem Fahrrad zu ihrer Arbeitsstelle fahren, d.h. sie würden bei einer Schrankenlösung weiter mit dem Auto fahren. Eine Schätzung ergibt folgendes: Etwa 211 PKW-Fahrer*Innen (Pendler*innen zum Arbeitsplatz) müssten dauerhaft und regelmäßig vom Auto (fossiler Antrieb) aufs Rad umsteigen, um den CO₂-Rucksack zu kompensieren, der durch die Betonbauten entstehen würde (Berechnung durch Autor).

Fazit

Sehr viele Menschen wären nötig, die nur wegen des Baus der Unterföhrung zugunsten des Fahrrads auf die tägliche Autofahrt verzichten, um den CO₂-Ballast auszugleichen.

Wahrscheinlich wird's ganz anders laufen: Bei einer gut ausgebauten Veloroute werden etliche Menschen trotz Nullvariante aufs Rad umsteigen und dabei eine eventuelle kurze Wartezeit an der Schranke akzeptieren. Kaum jemand oder keiner wird nur wegen einer Unterföhrung das Auto stehen lassen.

Unter dem Strich bleibt: **Mit einer Unterföhrung handeln wir uns mit Sicherheit eine riesige CO₂-Belastung ein. Die Vermutung der Kompensation durch Umsteiger*innen aufs Rad ist dagegen nichts weiter als eine Hypothese mit geringer Eintrittswahrscheinlichkeit.**

Damit sprechen die Erfordernisse des Klimaschutzes eindeutig für die Nulllösung. Die Unterföhrung ist schädlich für den Klimaschutz!