

Albaufstieg - Hoffnung machen sieht anders aus. Zwei Bundestagsabgeordnete der Grünen in Lichtenstein

Geschichten aus dem Märchenbuch

VON UWE SAUTTER

LICHTENSTEIN. Wären sie Kummer nicht gewohnt, die Enttäuschung wäre bei den Lichtensteiner Gemeinderäten wohl riesig. Klartext redete der Grünen-Bundestagsabgeordnete und Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Bundestags, Winfried Hermann, am Honauer Bahnhof.



Beate Müller-Gemmeke, der Grünen-Verkehrsexperte Winfried Hermann und Landrat Thomas Reumann diskutieren in Lichtenstein über den Albaufstieg. FOTO: Gerlinde Trinkhaus

Der Bundesverkehrswegeplan, in dessen vordringlichen Bedarf die Lichtensteiner mit Macht den Neubau des Albaufstiegs der B 312 bekommen wollen, »ist ein Märchenbuch«. Voll gestopft mit zahllosen Projekten, die in dem vorgegebenen Zeitrahmen bis 2015 überhaupt nicht erledigt werden können, berichtete Hermann. Vor allem auch, da in den nächsten Jahren sicher »kein Geld vom Himmel regnen wird«.

»Sie haben Zeit, sich in aller Ruhe auf eine Trasse zu einigen«, schrieb er den Gemeinderäten ins Stammbuch, die von Landrat Thomas Reumann nachdrücklich in ihrer dringenden Bitte um Entlastung unterstützt werden. »Der Leidensdruck ist hier so groß, dass etwas passieren muss«, sagte der Landrat angesichts der täglich rund 22 000 Fahrzeuge auf der B 312 und vor allem der stetigen Zunahme des Schwerlastverkehrs. Beate Müller-Gemmeke sieht die Belastung auch, stellte aber gleich zu Beginn des von ihr angeregten Ortstermins mit Hermann klar: »Wir sind bewusst nach der Wahl gekommen und wir wollen auch keine Versprechungen machen.«

Kostengünstige Variante suchen

Sie erinnerte - wie Hermann - daran, dass die Grünen schon den Scheibengipfeltunnel nicht wollten, sie für den Ausbau der Verkehrsachse zwischen Stuttgart und dem Bodensee nichts übrig hatten. Jetzt seien aber Fakten geschaffen. Deshalb müsse auch in Lichtenstein etwas passieren: »Wenn der Achalmtunnel fertig ist, dann haben Sie ein dickes Problem.«

»Mit einer kostengünstigen Variante, die die Landschaft schont«, da könne man schon was machen, sagte Hermann, um aber gleich nachzuschieben, »wir reden über Jahrzehnte«. So lange wollen die Lichtensteiner und der Landrat nicht warten. Reumann widersprach dem Grünen-Verkehrsexperten vehement bei der Einschätzung, der Achalmtunnel sei eigentlich ein Stadtprojekt. Die B 312 zwischen der Metropolregion Stuttgart und dem Bodensee werde im Landesentwicklungsplan als eine Hauptentwicklungsachse geführt.

Damit setzte Reumann auch ein klares Zeichen in Richtung Tübinger Regierungspräsidium, das - wie Hermann - den Bau des Scheibengipfeltunnels, des Ursula-Bergtunnels und letztlich auch den Alaufstieg vor allem als Ortsumfahrungen sieht, »bevor sich der Verkehr auf der Alb auf zwei Bundesstraßen verteilt.«

Gemeinsame Planung

Was tun also, um möglichst bald eine Grundsatzentscheidung für den Bau eines Alaufstiegs zu bekommen? Das fragte nicht nur Gemeinderat Rolf Goller. Auch Reumann drängte. Schließlich will der Landrat bald mit der Stadtbahn auf die Alb fahren. Ein neuralgischer Punkt könnte dabei die Stelle am Honauer Bahnhof sein, dort könnten Schiene und Straße aufeinandertreffen. Eine Kostenminimierung für beide Vorhaben, und Reumann will beides, »ist nur bei einer gemeinsamen Planung möglich.«

Doch so schnell lässt sich das nach Einschätzung von Hermann nicht schaffen. Auch wenn Lichtensteins Bürgermeister Peter Nußbaum bei dem Gespräch in der Uhlandschule noch mal deutlich macht, »dass die Lichtensteiner mit Herzblut kämpfen«, wie die vielen Trassenvorschläge belegten.

»Kurze, einfache Trassen sind die Durchsetzungsbesten«, gab Hermann den Lichtensteiner noch mit auf den Weg, bevor er genau erläuterte, wie so ein Bundesverkehrswegeplan zustande kommt. Viele Abgeordnete und Bürgermeister seien da zu Besuch im Ministerium. Vor allem das Land habe großen Einfluss. Was das wolle, werde meist gemacht. Am Ende werde vieles in den Plan geschrieben, um dem Drängen nachzugeben. Das hat Folgen: »Ich kenne Vorhaben, die sind schon 20 Jahre geplant und immer noch nicht gebaut«.

Straßenverkehr ausbremsen

Der Bundestagsabgeordnete riet den Lichtensteinern, zu anderen Mitteln zu greifen, den Verkehr auszubremsen, die Strecke vor allem für die »Mautflüchtigen« unattraktiv zu machen. Was wiederum bei Reumann zu Kopfschütteln führte. »Das ist eine Bundesstraße und Hauptverkehrsachse, da kann man nicht einfach Schilder anklatschen und Ampeln aufstellen.«

Kurzfristig sei keine Entlastung möglich, die einzige Lösung für das Verkehrsproblem: »Der Alaufstieg muss gebaut werden.« Und dafür müsse er eben in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans, so Reumann am Ende eines rund dreistündigen Meinungsaustausches.

»Die angesprochenen Zeiträume und die Finanzierbarkeit machen nachdenklich«, bilanziert Nußbaum nach Ende des Gesprächs. Gleichwohl sieht er die Gemeinde auf einem guten Weg »und den werden wir weiter gehen.« Eine andere Alternative, das hat die Veranstaltung deutlich gezeigt, haben die Lichtensteiner auch nicht. (GEA)