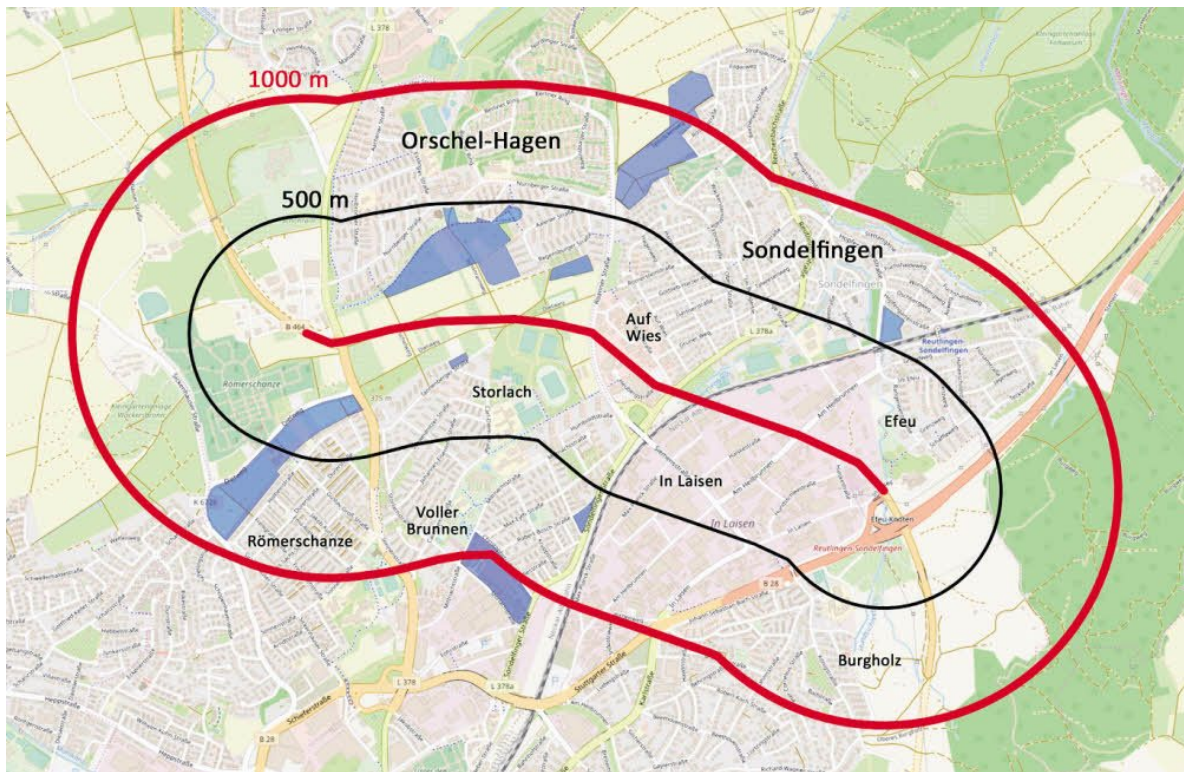


»Schwurbelig« oder faktenträchtig?



30 000 REUTLINGER LEBEN INNERHALB EINES GEBIETS MIT 1 000 METER ABSTAND ZUR DIETWEGTRASSE. DAS SOLL EINE GRAFIK DES BUND VERDEUTLICHEN. GRAFIK: BUND

Verkehr – Die Faktenlage zur »Dietwegtrasse« war bislang dürftig: Grünen-Anfrage an die Bundesregierung

VON ANDREA GLITZ

REUTLINGEN. Eine Informationsveranstaltung des Tübinger Regierungspräsidiums hatte wenig Fragen beantwortet. Weiterhin fordern viele Bürger und die Bürgerinitiative »Keine Dietwegtrasse« zuvorderst eines: Fakten zur Weiterführung der Ortsumfahrung, die die Verbindung zwischen Scheibengipfeltunnel und B 464 herstellen soll.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag hat vor Weihnachten eine kleine Anfrage an die Bundesregierung gerichtet. Die Reutlinger Bundestagsabgeordnete Beate Müller-Gemmeke hatte darin neuralgische Fragen gestellt wie: Wie groß ist die Belastung für die Betroffenen insbesondere im Nordraum? Wie groß ist die Entlastungswirkung für die Stadt? Reicht die Kapazität des Scheibengipfeltunnels für noch mehr Verkehr?

Müller-Gemmeke wiederholt auch eine oft gestellte Kernfrage: Wie kommt die enorme Verbesserung des Nutzen-Kosten-Index' (im neuen Plan größer als 10) zustande? Er katapultierte das Projekt im Bundesverkehrswegeplan 2030 überraschend nach vorne in den vordringlichen Bedarf. In den Berechnungen des Bundesverkehrswegeplans 2003 lag der NKI noch bei 2,5.

Knackpunkte ungeklärt

Die Antworten auf die sieben Fragen liegen vor. Im Hinblick auf den Nutzen-Kosten-Index heißt es: Die soziografischen Rahmenbedingungen zur Bundesverkehrswegeplanung seien einer »dynamischen Entwicklung« unterworfen. Beide Analysen beruhten also auf unterschiedlichen Datenlagen.

Auch sei das Bewertungsverfahren »methodisch weiterentwickelt« worden. Zentrale Grundlage sei die Prognose der Verkehrsentwicklung in Deutschland für 2030.

Im Hinblick auf die Verkehrswirkungen im innerörtlichen Netz und auf die konkrete Trassenführung wird auf die Zukunft verwiesen: Sie würden erst »Inhalt der Planungsstufen und des Verfahrens sein«. Auch die Auswirkung auf den Scheibengipfeltunnel und die Lärmschutzproblematik werden laut Antwort »Teil der nachfolgenden Projektplanung« sein.

»Die Knackpunkte sind weiter ungeklärt. Das ist alles sehr schwurbelig«, befindet Beate Müller-Gemmeke auf Nachfrage zur schwer verdaulichen Lektüre.

Dass die Trasse laut Dossier zum Verkehrswegeplan keine nennenswerte städtebauliche Zusatzbelastung bringen soll, wundert nicht nur Müller-Gemmeke.

Bringt die Trasse der Stadt tatsächlich Entlastung? Überwiegen Vorteile die Nachteile? »Momentan scheint mir der Preis für die Betroffenen zu hoch«, so Müller-Gemmekes bisherige Einschätzung. Für eine endgültige Beurteilung brauche sie mehr Fakten.

Die Reutlingerin kritisiert auch ein »Grundproblem« der Methodik des Bundesverkehrswegeplans: Fahrzeitleistungen für den Kfz-Verkehr würden das Gesamtergebnis unverhältnismäßig stark beeinflussen. »Kommen also viele Menschen mit ihrem Auto schneller ans Ziel, dann ist der Nutzen einer Ortsumfahrung nach Ansicht der Bundesregierung groß. Sinn einer Ortsumgehung ist aber, dass viele Menschen vom Straßenverkehr entlastet werden. Das aber wird erst im weiteren Verfahren geklärt. Und das ist eine völlig absurde Form von Verkehrspolitik.«

Der Bund befasse sich nur mit dem Investitionsbedarf. Verkehrswirkungen, Trassenführung, Verkehrsbelastung des Scheibengipfeltunnels, Lärmschutz – all das komme erst später im Verfahren auf den Tisch. »Erst entscheiden und dann konkret überlegen – so eine Politik ist in keiner Weise nachvollziehbar«, befindet die Grünen-Abgeordnete.

Ganz anders interpretiert ihr CDU-Kollege in Berlin, Michael Donth, die Antworten. Der Christdemokrat hatte schon zwei Tage vor der Urheberin der Anfrage eine Pressemitteilung verschickt, die seine Interpretation der Antworten enthält. Fazit: »Sinnhaftigkeit nicht weiter anzweifeln«. Die Antwort der Bundesregierung unterstreiche, dass die Ortsumfahrung Reutlingen »ein sinnvolles Straßenbauprojekt« ist.

Der Neubau werde laut Bundesverkehrsministerium zu einer innerörtlichen Entlastung führen und im städtebaulichen Sinn »keine nennenswerten Zusatzbelastungen« im Bereich Orschel-Hagen verursachen, so seine Auslegung.

Sinnhaftigkeit belegt

In einem späteren Absatz relativiert der CDU-Bundestagsabgeordnete allerdings selbst seine Aussage: »Weitere Lärmschutzmaßnahmen an der künftigen Trasse, eine alternative Streckenführung und die Auswirkungen auf das nachgeordnete innerörtliche Straßennetz können übrigens laut der Bundesregierung erst in den nachfolgenden Planungsstufen und Verwaltungsverfahren geklärt werden.«

Die Bürgerinitiative »Keine Dietwegtrasse« (BI) wird Anfrage und Antworten mit Interesse lesen. Sie hat gerade die Ergebnisse des sogenannten Scoping-Termins zur Umweltverträglichkeitsprüfung der Trasse im Regierungspräsidium Tübingen (RP) aus ihrer Sicht zusammengetragen. Behördenvertreter und Umweltverbände konnten dabei Stellung beziehen. Deutlich sei einmal mehr geworden, dass die Trasse auf viele Menschen in Reutlingen »massive Auswirkungen« haben werde, heißt es im Resümee. So leben laut Schätzungen des Bunds für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) etwa 30 000 Einwohner innerhalb eines Gebiets mit 1 000 Meter Abstand zur Trasse (siehe Grafik) – und damit etwa ein Viertel der Reutlinger Stadtbevölkerung.

Damit werde endgültig klar, dass es sich bei der Trasse nicht um eine »Orts-Umfahrung« handele.

Alle Referenten des BUND hätten, so das Resümee der Bürgerinitiative, die negative Wirkung der Trasse insbesondere für Sondelfingen hervorgehoben. Angefangen vom Lärm bis hin zu einem knapp 500 Meter langen massiven Wall, der den Teilort »optisch und psychologisch« von Reutlingen abschneide.

Wasserversorgung tangiert?

Weitere Themen beim Termin unter anderem: Posidonienschiefer im Untergrund könnte den Bau erheblich verteuern. Der Naturschutzbund Nabu beantragte, ein geologisches Gutachten zu erstellen, und zwar als ersten Schritt des Planungsprozesses.

Die Bodensee-Wasserversorgung habe Bedenken angemeldet, weil die Versorgungsleitung für Reutlingen den angedachten Tunnel kreuzt. (GEA)
