

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Beate Müller-Gemmeke, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Neubauvorhaben Ortsumfahrung Reutlingen „Dietwegtrasse“

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde das Neubauvorhaben Ortsumfahrung (OU) Reutlingen „Dietwegtrasse“ (Nr. B464-G10-BW) in den vorrangigen Bedarf eingestuft. Die Priorisierung des Projekts wurde aufgrund des sehr hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) getroffen, das im Vergleich zum vorhergehenden BVWP 2003 von 2,5 auf über 10 erhöht wurde (www.bvwp-projekte.de/strasse/B464-G10-BW/B464-G10-BW.html#h1_grunddaten).

Das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsbewertung ist in Form eines Projektdossiers online im Projektinformationssystem des BVWPs veröffentlicht (www.bvwp-projekte.de/strasse/B464-G10-BW/B464-G10-BW.html). Durch die OU Reutlingen sollen die derzeit stark befahrenen innerstädtischen Straßen Rommelsbacher-, Karl-, Eberhard-, Konrad-Adenauer- und Lederstraße und auch die Oststadt entlastet werden. Aus den Belastungsdiagrammen des Dossiers geht allerdings nur hervor, dass die Rommelsbacher Straße im Planfall um ca. 20 Prozent bzw. 4.000 Fahrzeuge entlastet wird und die Karlstraße um knapp 10 Prozent bzw. 2.000 Fahrzeuge. Die Eberhard-, Konrad-Adenauer- und Lederstraße sind dagegen auf den im Dossier dargestellten Ausschnitten gar nicht enthalten.

Die OU Reutlingen soll in den erst 2017 fertiggestellten Scheibengipfel einmünden. Der Tunnel ist laut Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) für eine Verkehrsbelastung von maximal 20.000 Fahrzeugen pro Tag ausgelegt (www.bund-reutlingen.de/fileadmin/bundgruppen/bcmskvreutlingen/Stellungnahme_B464-G10-BW_BUND_24Okt18.pdf).

Eine alternative Linienführung wird im Dossier ausgeschlossen (www.bvwp-projekte.de/strasse/B464-G10-BW/B464-G10-BW.html#h1_alternativenpruefung). In der Reutlinger Stadtverwaltung und im Gemeinderat wird unter dem Stichwort „Kleine Lösung“ aber durchaus eine alternative Trassenführung diskutiert, bei der die geplante Brücke entfallen könnte (Reutlinger Generalanzeiger vom 19. September 2018: Grüne und Unabhängige gegen Dietwegtrasse).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Gründe führten zu der deutlichen Erhöhung des NKV der OU Reutlingen im BVWP 2030 im Vergleich zum BVWP von 2003 von 2,5 auf größer 10?
 - a) Auf welchen und wie ermittelten Verkehrsdaten beruht die Berechnung?
 - b) Wie sieht die konkrete Berechnung im Fall der OU Reutlingen aus?
 - c) Welche Faktoren sorgten explizit für den Anstieg des Nutzens für die „Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr“ im aktuellen Dossier im Vergleich zum entsprechenden Punkt „Verbesserung der Erreichbarkeit“ im BVWP 2003?

2. In welcher Größenordnung (Prozent und Fahrzeuge) werden die Eberhard-, Konrad-Adenauer- und Lederstraße durch den Bau der OU Reutlingen entlastet, und liegen für diese drei Straßen auch Belastungsdiagramme vor?

Wenn ja, warum werden sie im Dossier nicht genannt?

Wenn nein, sind Belastungsdiagramme für diese Straßen geplant?

3. Inwiefern wurde die Kapazität des Scheibengipfeltunnels von maximal 20.000 Fahrzeugen pro Tag bei den Belastungsrechnungen berücksichtigt?

- a) Von wie vielen Kfz-Durchfahrten pro Tag ist im Scheibengipfeltunnel für den Planfall 2030 auszugehen?

- b) Sind Maßnahmen bei Überlastung des Scheibengipfeltunnels geplant?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

- c) Müssen bei Überlastung des Scheibengipfeltunnels verkehrsregulatorische Maßnahmen getroffen werden, die zu Veränderungen von Verkehrsströmen führen?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

4. Auf welcher Datenbasis erfolgte die Festlegung auf die jetzige Linienführung, und sind Änderungen dieser Linienführung definitiv ausgeschlossen?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, welche Alternativen gibt es?

5. Inwiefern kann der Lärmschutz gewährleistet werden, wenn ein Teil der Trassenführung als 300 Meter lange Brücke ausgestaltet ist, in deren unmittelbarer Nähe eine dichte Wohnbebauung besteht?

6. Kann von außerörtlichen Bedingungen gesprochen werden, wenn diese außerörtlichen Bestandteile der Trasse in einem schmalen Streifen zwischen zwei Siedlungsgebieten liegen?

- a) In welcher Form kann der Lärmschutz für diese beiden Siedlungsgebiete garantiert werden?

- b) Ist eine Überdeckelung der Trasse dringend notwendig?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

- c) Wie kann ein ausreichender Lärmschutz im Bereich der Tunnelportale gewährleistet werden, falls eine Überdeckelung der Trasse in Teilberei-

chen geplant ist, insbesondere für das geplante Neubaugebiet Orschel-Hagen Süd, das nur 150 Meter Luftlinie von der Trasse entfernt liegt?

7. Wie kommt die Einschätzung im Dossier zustande, dass es durch die Trasse städtebaulich keine nennenswerten Zusatzbelastungen geben wird, obwohl es sich beim Dietweg-Gebiet um ein wichtiges Naherholungsgebiet innerhalb Reutlingens handelt und sich in unmittelbarer Umgebung der Trasse dichte Wohnbebauungen, Kleingärtenanlagen, verschiedene Freizeit- und Sportanlagen, ein betreuter Bauspielfeldplatz und landwirtschaftlich genutzte Flächen befinden?

Berlin, den 7. November 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

