



BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.

Kreisverband Reutlingen  
BfU – Bund für Umweltschutz  
Reutlingen e.V.  
Weingärtnerstraße 14  
72764 Reutlingen

BUND KV Reutlingen / BfU, Weingärtnerstr. 14, 72764 Reutlingen

Herrn Regierungspräsident  
Klaus Tappeser  
Regierungspräsidium Tübingen

0 71 21 / 32 09 93

bund.reutlingen@bund.net  
www.bund-reutlingen.de

Konrad-Adenauer-Straße 20  
72072 Tübingen

Reutlingen, 24. Oktober 2018

## Frühe Planfeststellungsbeteiligung B464-G10-BW, Ortsumfahrung Reutlingen (Dietwegtrasse)

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident Tappeser,

Im Rahmen einer frühen Beteiligung von Anregungen und Bedenken zum o.g. Planfeststellungsverfahren möchten wir zum Projekt „B464-G10-BW“ wie folgt Stellung beziehen:

Wir gehen davon aus, dass die im BVWP dargestellte Planung die Grundlage für Ihr weiteres Vorgehen ist. Ansonsten wäre das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), das zur Aufnahme dieses Projekts in die Einstufung „Vordringlicher Bedarf“ geführt hat, ungültig.

Das errechnete NKV von  $> 10$  kann von uns nach wie vor nicht nachvollzogen werden. Trotz mehrfachen Versuchs ist es uns bisher nicht gelungen, vom BMVI die Rohdaten z.B. des verwendeten Verkehrsmodells zu erhalten, die zu diesem außerordentlich hohen NKV geführt haben, wie in unserer Stellungnahme von 2016 (siehe Anlage 1) bereits erläutert, die Sie bitte auch als Bestandteil dieses Schreibens betrachten.

Die Verkehrsanalyse des Reutlinger Verkehrs durch R+T, Darmstadt, hat gezeigt, dass durch den Bau der Dietwegtrasse keine nachhaltige Verbesserung der Immissionsbelastung für die Reutlinger Innenstadt zu erwarten ist (siehe Anlage 2).

...

Schon jetzt ist der Scheibengipfeltunnel mit bis zu 25.000 Verkehrseinheiten belastet, obwohl er mit seinen zwei Spuren nur für maximal 20 000 VE ausgelegt wurde. Zusätzliche Belastungen, wie sie laut BVWP durch die Dietwegtrasse zu erwarten sind, sind deshalb nicht zu verantworten.

Um die Landeshauptstadt besser an die Alb anzubinden, ohne dabei neue Verkehrsströme durch den Scheibengipfeltunnel zu leiten, wäre es unseres Erachtens eher vertretbar, die B 312 zwischen Knoten Aichtal und Knoten Efeu auf möglichst vielen Abschnitten dreispurig auszubauen, um Überholvorgänge zu erleichtern. Ein solcher Ausbau wurde bereits am 18. Mai 2015 von der FWV-Fraktion im Gemeinderat Reutlingen gefordert (siehe Anlage 3).

Als Reaktion auf diesen Antrag hat das Reutlinger Stadtplanungsamt geantwortet:

*„Aus Sicht der Stadt Reutlingen ist es wichtig, die Funktions- und Leistungsfähigkeit der bestehenden Bundesstraße B 312 von Reutlingen bis zur Anschlussstelle an die B 27 (Aichtal) weiter voranzubringen. Neben der Verkehrslenkung – wie Beschilderung und Herausnahme der Bundesstraße aus der Reutlinger Innenstadt – sehen wir im wechselseitigen dreispurigen Ausbau der B 312 – zwischen Marienwaldkurve (Metzingen) [sic – gemeint ist Maienwaldkurve] und der Anschlussstelle B 27 – eine wirkungsvolle Maßnahme. Durch diese Attraktivitätssteigerung der B 312 lässt sich die Luftreinhaltung in der Reutlinger Innenstadt weiter verbessern.“* (siehe Anlage 4).

Infolge dieses Antrags hat Frau Baubürgermeisterin Ulrike Hotz einen Brief an Herrn Winfried Hermann, Verkehrsminister in Baden-Württemberg, geschrieben (siehe Anhang, Anlage 4). Darin bittet sie, diese Möglichkeit als Luftreinhaltungsmaßnahme voranzutreiben. Wir sind davon überzeugt, dass dieser dreispurige Ausbau deutlich geringere Belastungen für Reutlingen bewirken würde.

Im Gegensatz dazu würde die geplante Dietwegtrasse geschätzte 22.000 Verkehrseinheiten mit ihrem Lärm und ihren Emissionen zwischen den beiden Wohngebieten Storlach und Orschel-Hagen hindurchführen (nur zum Teil mit Überdeckelung) und das dortige, stark frequentierte Naherholungsgebiet sowie die vorhandenen Biotop beeinträchtigen. Die geplante Verkehrsführung über eine neu zu bauende, 300 m lange Brücke zur Querung der bestehenden Bahnlinie würde darüber hinaus das angrenzende Sondelfinger Wohngebiet unzumutbar verlärmern. Wir bitten Sie daher, den dreispurigen Ausbau der B 312 zwischen Knoten Aichtal und Knoten Efeu als Alternative zum Bau der Ortsumfahrung in die Planung einzubeziehen.

...

Auch als zuständiger Kreisverband des BUND vor Ort denken wir nicht nur lokal. Wir wissen, dass die Förderung des motorisierten Individualverkehrs den Ressourcenverbrauch auf unserem Planeten steigert und den Klimawandel weiter verschärft. Wir brauchen stattdessen einen besseren ÖPNV und sollten die begrenzten öffentlichen Mittel deshalb auch vorrangig dort einsetzen, z.B. beim beschleunigten Ausbau der Regionalstadtbahn. Nur so können wir die Lebensqualität der Bevölkerung langfristig steigern.

Wir begrüßen Ihr Vorhaben, im nächsten Jahr eine großräumige Verkehrsuntersuchung zusammen mit einer neuen Immissionsuntersuchung einzuleiten. Wir bitten Sie hiermit, uns die dabei ermittelten Rohdaten zur Verfügung zu stellen.

Insgesamt beantragen wir, in die weitere Planung dieses Projekts eng eingebunden zu werden.

Mit freundlichen Grüßen

Ira Wallet, Vorsitzender  
BUND Kreisverband Reutlingen / Bund für Umweltschutz Reutlingen e.V.

Anlagen:

- Anlage 1: Stellungnahme des BUND Kreisverbands Reutlingen vom 29. April 2016
- Anlage 2: Präsentationsfolie des Verkehrsplanungsbüros R+T, Darmstadt: „Braucht Reutlingen die Dietwegtrasse?“ vom 14. März 2012.
- Anlage 3: Antrag der Reutlinger Gemeinderatsfraktion Freie Wählervereinigung vom 18. Mai 2015
- Anlage 4: Gemeinderat Drucksache 15/005/84.1 vom 17.09.2007 mit Brief der Baubürgermeisterin Ulrike Hotz an Verkehrsminister Winfried Hermann (undatiert)

# Anlage 1

Freitag, 29. April 2016

# **Stellungnahme zum Projekt B464-G10-BW B 464 OU Reutlingen („Dietwegtrasse“)**

**im Entwurf des BVWP 2030 vom März 2016**

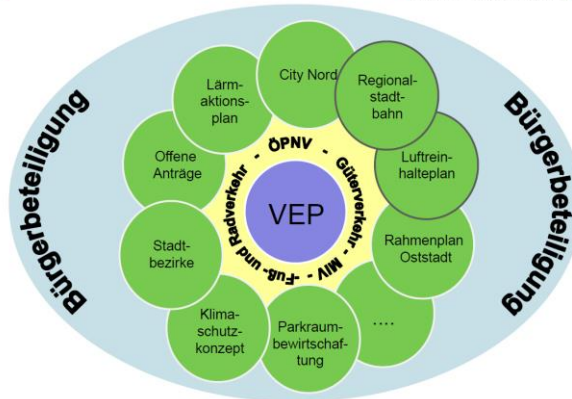
- Teil A: Das Verkehrsmodell widerspricht dem etablierten Verkehrsmodell.**
- Teil B: Der Abschnitt zur Notwendigkeit des Projekts führt in die Irre.**
- Teil C: Neue Belastungen durch die Dietwegtrasse werden nicht beachtet.**
- Teil D: Es gibt langfristig keinen Nutzen durch insgesamt abnehmenden MIV.**

**Teil A: Das Verkehrsmodell widerspricht dem etablierten Verkehrsmodell.**

Seit 2012 wird in Reutlingen ein sogenannter Verkehrsentwicklungsplan („VEP“) diskutiert.

Am Anfang stand eine umfassende Verkehrsanalyse und -prognose aus dem Darmstädter Planungsbüro „R+T“. Dieses Büro untersucht seit (mindestens) 1987 im städtischen Auftrag die Reutlinger Verkehrsentwicklung und ist bei allen Gemeinderatsfraktionen als sehr sachkundig akzeptiert.

Eine Kurzform der Ergebnisse dieser Verkehrsanalyse und -prognose wurden von der Stadt Reutlingen auf ihrer Webseite publiziert und bilden seitdem die Grundlage der Bürgerbeteiligung des VEP.



(Ab Seite 27ff werden die Auswirkungen der Dietwegtrasse untersucht.)

<http://www.reutlingen.de/ceasy/modules/core/resources/main.php5?download=1&id=17970-0>

In diesem Rahmen wurde 2012 auch untersucht, welche verkehrlichen Auswirkungen die Dietwegtrasse (im bisherigen BVWP unter der Projekt-Nr. BW8265 als „weiterer Bedarf“ verzeichnet) haben würde.

Der Gutachter, Prof. Hartmut Topp, kam in einer Pressekonferenz der Stadtverwaltung Reutlingen zum Ergebnis: „Begraben Sie die Dietwegtrasse.“ Die Trasse habe zu wenig Wirkung. Verglichen damit sei der Eingriff in Natur- und Landschaft zu groß:

www.gea.de/region+reutlingen/reutlingen/+dietwegtrasse+begraben.248

**GEA**  
www.gea.de

Wetter: Reutlingen 7°C  
Dienstag, 26. April 2016

ANZEIGEN ABONNEMENTS

REGION REUTLINGEN | NACHRICHTEN | SPORT | MAGAZIN | LESER | SERVICE

» Reutlingen » Pfullingen / Eningen / Lichtenstein » Neckar + Erns » Über die Alb » Tübingen » Szene aktuell

Startseite » Region Reutlingen » Reutlingen

drucken empfehlen 21.03.2012 - 04:10 Uhr

**VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN** - Gutachter: Entlastungswirkung des Scheibengipfeltunnels muss erhöht werden. Mehr Verkehr für Orschel-Hägen und Sondelfingen erwartet

**»Dietwegtrasse begraben«**

VON ANDREA GLITZ

REUTLINGEN. Hat einem langjährigen Politikum gestern ganz unfeierlich das Totenglöckchen geläutet? »Begraben Sie die Dietwegtrasse«, riet Professor Hartmut Topp (Büro R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn) in einer von der Stadtverwaltung anberaumten Pressekonferenz zum Reutlinger Verkehrsentwicklungsplan (VEP). Die Trasse habe zu wenig Wirkung. Verglichen damit sei der Eingriff in Natur- und Landschaft zu groß.

Hauptthema der Pressekonferenz mit Baubürgermeisterin Ulrike Hotz, den zuständigen Amtsleitern und den externen

Letzte Meldungen

- Blatter als Zeuge i Sperre benannt
- Fiat Chrysler start Gewinnplus ins Ja
- Staatsanwaltschaft Moderator Böhme
- Von der Leyen ste
- Polizei durchsucht Salafisten in Bren
- Hintergrund Bren soll ein Streit über die

<http://www.gea.de/region+reutlingen/reutlingen/+dietwegtrasse+begraben.2489218.htm>

Seitdem wurden in Reutlingen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans alle möglichen Aspekte und Themen öffentlich, ausgiebig und oft kontrovers diskutiert:

- Regionalstadtbahn
- Neues Stadtbus-Konzept
- Fahrradschnellwege
- Verkehrsberuhigung Oststadt / Innenstadt
- Feinstaub-Immissionen

aber die Dietwegtrasse nicht mehr.

Die Einschätzung von „R+T“ wurde seit 2012 von keiner Seite öffentlich angezweifelt.

Umso größer ist deshalb die Überraschung, dass der im März 2016 vorgestellte Entwurf des BVWP 2030 die Dietwegtrasse sogar mit der höheren Einstufung „Vordringlicher Bedarf“ aufführt.

Offizielle Begründung:

Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) vordringlich.

Dieses NKV von „> 10“ beruht wesentlich auf einem Verkehrsmodell, welches sehr detailliert sein muss, denn bei der Nutzen-Kosten-Berechnung werden die Auswirkungen des Projekts auf einzelne Straßen und deren Anlieger bewertet.

Irritierenderweise beteuern die befragten Vertreter der Stadt Reutlingen, das im BVWP verwendete Verkehrsmodell stamme nicht von ihnen – und auf regionaler oder gar überregionaler Ebene werden solche detaillierten Verkehrsmodelle üblicherweise nicht erstellt.

Kurz: Die Urheberschaft dieses Modells konnte von uns bislang nicht geklärt werden und damit auch nicht die dem Modell zugrundeliegende Annahmen.

Es drängt sich deshalb geradezu auf, folgendes zu vergleichen:

Die Prognose des seit Jahren  
verwendeten und in Reutlingen  
akzeptierten

„R+T“-Modells

Die Prognose des erst im Zusammen-  
hang mit der Einstufung der Dietweg-  
trasse veröffentlichten

„BVWP-Entwurf“-Modells

Von beiden Modellen liegen leider nur diejenigen Prognose-Daten vor, die der jeweilige Verfasser auswählte. Bei den Auswirkungen zur Inbetriebnahme der Dietwegtrasse finden sich allerdings auch hier schon erhebliche Abweichungen.

Einige Beispiele:

- (1) Geht der Verkehr auf der B28 Richtung Metzingen nun leicht zurück, von 46.000 Kfz/Tag um 2.200 Kfz/Tag („R+T“) oder steigt er stark an, von 39.000 Kfz/Tag um 8.000 Kfz/Tag („BVWP-Entwurf“)?
- (2) Fahren auf der Rommelsbacher Straße im „Bezugsfall“ 21.000 Kfz/Tag („R+T“) oder 35.600 Kfz/Tag („BVWP-Entwurf“)?  
Der „BVWP-Entwurf“ sieht hier im „Bezugsfall“ eine hohe Belastung, die es bei „R+T“ nicht gibt.
- (3) Muss der „Stuttgarter Knoten“ im „Planfall“ noch 36.000 Kfz/Tag („R+T“) aufnehmen oder nur noch 26.000 Kfz/Tag („BVWP-Entwurf“)?  
Der „BVWP-Entwurf“ sieht hier im „Planfall“ eine starke Entlastung, die es bei „R+T“ so nicht gibt.
- (4) Befahren den (ab 2017 benutzbaren) Scheibengipfeltunnel im „Planfall“ 23.000 Kfz/Tag („R+T“) oder 35.000 Kfz/Tag („BVWP-Entwurf“)?  
Anmerkung: Bauartbedingt ist der Tunnel nur für ca. 20.000 Kfz/Tag zugelassen.

Wie wird nun behördlicherseits mit diesen Abweichungen umgegangen?

Vom MVI Baden-Württemberg erhielten wir am 20. April 2016 im Rahmen einer öffentlichen Anhörung die Auskunft, die von den einzelnen Antragstellern (Gemeinde, Bürgermeister, usw.) übermittelten Verkehrszahlen würden ohne weitere Kontrolle „geglaubt“ – eine in ihrer Naivität uns schockierende Aussage.

Jede Fachkraft wird bestätigen, dass sich die Ausgaben von Verkehrsmodellen (eben die Prognosen) durch geschickte Einstellung der zahlreichen Vorannahmen in weiten Bereichen steuern lassen. Das macht Verkehrsmodelle nicht sinnlos, aber das erfordert die Bekanntgabe dieser Vorannahmen zusammen mit dem Ergebnis der Prognose. Beim Planungsbüro R+T gehört ein solches Verfahren zum Standard.

Der Verzicht auf eine übergeordnete Kontrolle der von den Antragstellern eingereichten Verkehrszahlen ist unseres Erachtens ein schwerer Verfahrensfehler. Er stürzt die Antragsteller in einen Zielkonflikt („möglichst korrekt oder möglichst erfolgreich“) und begünstigt eine Priorisierung der Projekte nach dem Motto: „Mit Korrektheit schafft man es nicht in den Vordringlichen Bedarf“.

Auch wenn man in den Verkehrsministerien von Stuttgart und Berlin die Verkehrsuntersuchung von „R+T“ nicht kennt: Wieso fällt es niemandem dort auf, wenn das NKV ein- und desselben Projekts innerhalb weniger Jahre von „2,8“ auf „>10“ steigt, sich also beinahe vervierfacht? Wieso bohrt da niemand nach? Mit welcher Sorgfalt wird hier über die Notwendigkeit von Millionenprojekten entschieden?

Hier ist also unbedingt zu fordern, dass das Projekt „Dietwegtrasse“ noch einmal nach dem Verkehrsmodell von „R+T“ durchgerechnet wird und die auftretenden Abweichungen von neutralen Fachleuten begutachtet werden. Und erst daraufhin über die Einstufung in den „BVWP 2030“ entschieden wird.



## **Teil B: Der Abschnitt zur Notwendigkeit des Projekts führt in die Irre.**

Der Entwurf des BVWP 2030 begründet das Projekt unter dem Titel „Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit“ wie folgt:

Die Dietwegtrasse ist eine notwendige Netzergänzung zum Scheibengipfeltunnel und Bestandteil der Ortsumfahrung Reutlingen.

Im Anschluss an die bestehende B 464 am Knoten Rommelsbacher Straße, bildet sie das Verbindungsstück zum Scheibengipfeltunnel und sichert somit die Möglichkeit einer weiträumigen Umfahrung der Innenstadt.

Sie trägt insoweit entscheidend zur Entlastung der derzeit stark befahrenen innerstädtischen Straße Rommelsbacher-, Karl-, Eberhard-, Konrad-Adenauer- und Lederstraße und auch der Oststadt bei.

:

Durch die Ortsumfahrung werden Unfallrisiken und Umweltbelastungen gemindert und Kapazitätsengpässe abgebaut.

Richtig ist hingegen:

Nur auf den allerersten Blick wirkt die Dietwegtrasse wie eine notwendige Netzergänzung. Tatsächlich ist sie nur eine weitere zweispurige Verbindung zwischen B464 und B312, die zur bestehenden vierspurigen Verbindung hinzukommt.

Diese zusätzliche Verbindung ist, wie jede neue Straße, angenehm für den motorisierten Individualverkehr, aber auf keinen Fall notwendig.

Zur Entlastung von Innenstadt und Oststadt kann die Dietwegtrasse kaum beitragen.

**Begründung:** Der Reutlinger Nord-Süd-Durchgangsverkehr zwischen Stuttgarter Raum und Schwäbische Alb kann ab 2017 problemlos die durchgängige Verbindung B312 / B27 über den neuen Scheibengipfeltunnel benutzen.

Der Reutlinger Ost-West-Durchgangsverkehr benutzt ohnehin den vierspurig ausgebauten Ost-West-Umgehungsring (B28) und fährt dabei nördlich an der Innenstadt vorbei.

Angenehm wäre die Dietwegtrasse lediglich für den (zahlenmäßig kleinen) Teil des Durchgangsverkehrs, der aus nordwestlicher Richtung (über die B464) kommt und durch den Scheibengipfeltunnel Richtung Süden weiterfahren will – plus Gegenrichtung.

Diesem Durchgangsverkehr (nach R+T: nur ca. 3400 Kfz/Tag) ist es aber ohne weiteres zuzumuten, auf der vierspurig ausgebauten Rommelsbacher Straße (L378) bis zum Ost-West-Umgehungsring (B28) zu fahren.

Auch dieser Ring führt zum Scheibengipfeltunnel – der Umweg beträgt nur 1,5 km. Zur Umfahrung der Innenstadt wird die Dietwegtrasse auch hier nicht benötigt.

### **Teil C: Neue Belastungen durch die Dietwegtrasse werden nicht beachtet.**

Aus dem Entwurf des BVWP 2030 ergeben sich zahlreiche neue Belastungen für die Bewohner im Umfeld der Dietwegtrasse.

Beispielhaft, aber nicht abschließend, seien hier genannt:

- (1) Der westliche Teil der Dietwegtrasse durchquert das Naherholungsgebiet zwischen der Rommelsbacher Straße und der Roanner Straße.  
Selbst bei Realisierung der Tunnellösung (die planerisch noch nicht gesichert ist) wird das Naherholungsgebiet an dieser Stelle von ca. 1000 auf ca. 750 Meter Breite eingeschnürt.

Dies stellt zwar keine Vernichtung, aber zweifellos eine dauerhafte Beeinträchtigung des Naherholungsgebietes dar.

- (2) Während der Bauzeit der Dietwegtrasse wird das gesamte Naherholungsgebiet durch die querliegende Baugrube zentral zerschnitten und durch den Baulärm entwertet.

Dieser Zustand ist zwar (wie eigentlich alles..) vorübergehend, wird aber dennoch mehrere Jahre anhalten.

- (3) Die Abgase des späteren Dietwegtrassen-Verkehrs bleiben nicht im Tunnel, sondern werden in das genannte Naherholungsgebiet ausgeblasen.

Dies mindert dessen Erholungswert auf Dauer.

- (4) Im östlichen Teil soll die Dietwegtrasse mit Hilfe eines 320 Meter langen Brückenbauwerks die bestehende Bahnlinie überqueren.

Der abgestrahlte Lärmpegel in die (vor allem nördlich) angrenzenden Wohngebiete dürfte auch bei Installation von sogenannten Schallschutzwänden erheblich sein.

Die Anzahl der vom Verkehrslärm neu oder stärker betroffener Einwohner wird dennoch mit „0“ angegeben.

- (5) Sollte der westliche Teil der Dietwegtrasse nicht im Tunnel, sondern im Einschnitt ausgeführt werden (diese Variante wird im BVWP-Entwurf nicht ausgeschlossen), so entstünden noch zahlreiche, weitere Belastungen.

Alle diese genannten (und evtl. weitere) Belastungen werden im vorliegenden Entwurf des BVWP gar nicht erst aufgeführt und deshalb auch nicht berücksichtigt.

Sie müssen jedoch vor der Einstufung des Projekts in den BVWP erfasst, quantifiziert und bei der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses entsprechend berücksichtigt werden.

## **Teil D: Es gibt langfristig keinen Nutzen durch insgesamt abnehmenden MIV.**

Anmerkung: Dieser Einwand gilt nicht nur für die Dietwegtrasse, sondern ebenso für die meisten Straßenneubauten im BVWP-Entwurf.

Ein wesentlicher Teil des Projektnutzens errechnet sich aufgrund der Annahme, dass sich durch die erhoffte schnellere Zielerreichung der motorisierte Individualverkehr (MIV) und die durch ihn bedingten Schäden (Lärm, Abgase, Unfälle, Trennwirkung) insgesamt verringern.

Diese Annahme ist kurzfristig oft richtig und langfristig meistens falsch.

Neue, schnellere Straßen führen langfristig nicht zu weniger Kfz-Verkehr, sondern zu längeren Fahrstrecken, weil die meisten Menschen den Aufwand einer nicht zwingend notwendigen Fahrt vernünftigerweise nicht nach „Streckenlänge“, sondern nach „Zeitbedarf“ bewerten.

Beispiel: Die Zumutbarkeit beim Arbeitsplatz-Pendeln wird von der Bundesagentur für Arbeit nicht nach „km“, sondern nach „Minuten“ bewertet.

Weiterhin beeinflusst eine bessere MIV-Infrastruktur mittel- und langfristig den Modalsplit hin zu einer höheren Umweltbelastung.

Der seit Jahrzehnten stetig ansteigende MIV wird von immer noch zu vielen Entscheidungsträgern als „unabänderlich“ hingenommen und nicht (auch) als Ergebnis eines immer besser werdenden Straßenangebots verstanden.

Der BVWP überschätzt deshalb regelmäßig den Nutzen des kurzfristig abnehmenden und unterschätzt genauso regelmäßig die Kosten des langfristig zunehmenden PKW- und LKW-Verkehrs.

# Anlage 2

# Braucht Reutlingen die Dietwegtrasse?

# Ausgangssituation

- Fertigstellung Scheibengipfeltunnel führt zu Verlagerung von Verkehr aus Reutlingen heraus auf die Route B28-B312 über Metzingen (Entlastung B464)
- Verkehre des Scheibengipfeltunnels können vom Straßennetz störungsfrei ausgenommen werden
- Zusatzbelastungen in Sondelfingen und Orschel-Hagen sind durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen kompensiert

# Fahrzeitvergleich

Route B464

Route B312

Fahrtdauer heute

29 min

Fahrtdauer

Prognosejahr 2025

-mit Scheibengipfeltunnel  
-ohne Dietwegtrasse

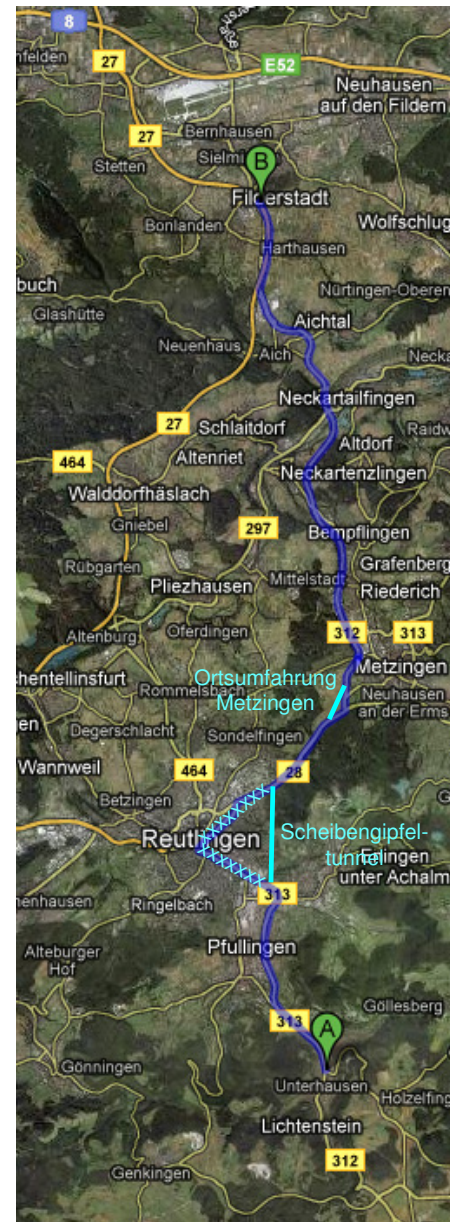
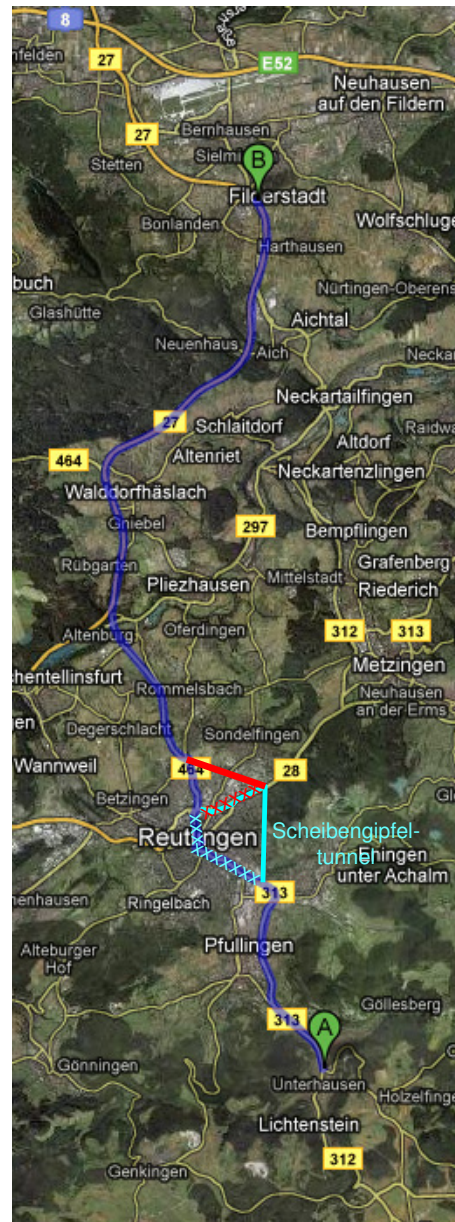
29min

Fahrtdauer

Prognosejahr 2025

-mit Scheibengipfeltunnel  
-mit Dietwegtrasse

26 min



Fahrtdauer heute

31 min

Fahrtdauer

Prognosejahr 2025

-mit Scheibengipfeltunnel  
-ohne Dietwegtrasse

26 min 30 s

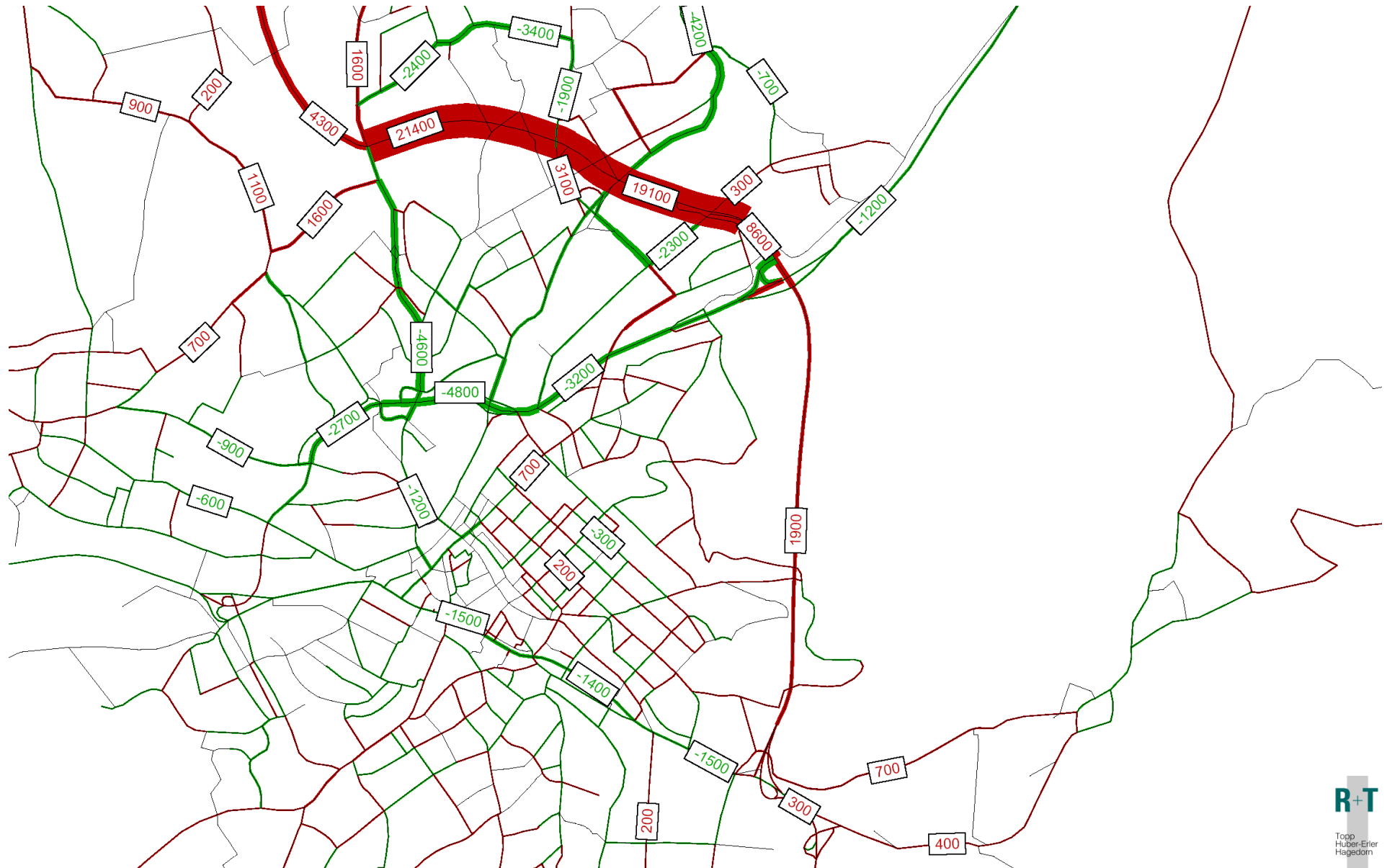
Fahrtdauer

Prognosejahr 2025

-mit Scheibengipfeltunnel  
-mit Dietwegtrasse

26 min 30 s

# Wirkung der Dietwegtrasse (Zusätzlich zu Scheibengipfeltunnel und Verkehrsberuhigung Orschel-Hagen und Sondelfingen) Belastungsdifferenz in Kfz/24h





# Wirkungen Dietwegtrasse

- Belastung Dietwegtrasse ca. 19.000-21.000 Kfz/24h
- Rückverlagerung von ca. 1.200 Kfz von der Relation SGT-Metzingen auf die Relation SGT-Dietwegtrasse
- außerdem werden ca. 2.000 Kfz/24h zusätzlich nach Reutlingen angezogen
- Bundesstraßen B312, B28, B464 im Stadtgebiet werden entlastet
- Zusatzbelastungen in Betzingen und Degerschlacht als neue Alternative zur Stadtautobahn
- Weitere Entlastung in den Ortsdurchfahrten von Orschel-Hagen und Sondelfingen als erwünschte verkehrliche Wirkung
- Neue Verkehrsstrasse mit sehr hohem Verkehrsaufkommen in kritischen Bereichen
- Erhebliche Kosten und Eingriffe

# Fazit

- Wegen der hohen Kosten, der erheblichen Eingriffe und der überwiegend negativen verkehrlichen Wirkungen wird empfohlen, die Dietwegtrasse nicht weiter zu verfolgen

# Anlage 3

FWV-Gemeinderatsfraktion Reutlingen

FWV-Fraktion, Marktplatz 22, 72764 Reutlingen

An die  
Vorsitzende des Reutlinger Gemeinderats  
Frau Oberbürgermeisterin Barbara Bosch  
Marktplatz 22

72764 Reutlingen

Fraktionsvorsitzender

Jürgen U. Fuchs  
Nürnberger Str. 262  
72760 Reutlingen  
Tel.: 07121/923872  
Fax: 07121/923874  
E-Mail: juergen.fuchs  
@fwv-reutlingen.de

Reutlingen, den 18.05.2015

**Antrag der FWV-Fraktion**

**Attraktivitätssteigerung der Bundesstraße B 312 zwischen Reutlingen und Filderstadt (B27) durch wechselseitigen dreispurigen Ausbau analog dem Ausbau der B 31 zwischen Hüfingen und Freiburg**

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Bosch,

die FWV-Fraktion stellt folgenden Antrag:

Die Stadtverwaltung möge ihre Kontakte und Möglichkeiten nutzen um den wechselseitigen dreispurigen Ausbau der Bundesstraße B312, zwischen der Maienwaldkurve (Metzingen) und der Anschlussstelle B 27 bei Filderstadt voranzutreiben.

Das Einfließen des Verkehrs von der B312 auf die B27 bei Filderstadt ist ebenfalls zu verbessern.

**Begründung:**

Die im Jahre 2017 bevorstehende Eröffnung des Scheibengipfeltunnels bringt unweigerlich mehr Verkehr für das Stadtgebiet Reutlingen. Der wechselseitige dreispurige Ausbau der bestehenden Bundesstraße im beschriebenen Abschnitt ist geeignet, Verkehr in und aus Richtung Stuttgart direkt zum Scheibengipfeltunnel hinzuführen, ohne dass dieser die Stadtbewohner tangiert. Ein wechselseitiger Ausbau auf der bestehenden Bundesstraßentrasse erscheint möglich und vom Bund her auch finanzierbar.

Mit freundlichen Grüßen

gez.



Jürgen U. Fuchs  
Fraktionsvorsitzender

# Anlage 4

Stadt Reutlingen 61 Amt für Stadtentwicklung und Vermessung Gz.: Wö		<b>15/005/84.1</b>	20.08.2015
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Behandlungszweck/-art</b>	<b>Ergebnis</b>
BVUA	17.09.2015	Kenntnisnahme öffentlich	
<b>Mitteilungsvorlage</b> Attraktivitätssteigerung der Bundesstraße B312 zwischen Reutlingen und Filderstadt (B27) durch wechselseitigen dreispurigen Ausbau analog dem Ausbau der B31 zwischen Hülfigen und Freiburg -Antrag der FWV-Fraktion vom 18.05.2015 (GR-Drs. 15/005/84)			
<b>Bezugsdrucksache</b> 15/005/84			

### Sachverhalt

Dem Antrag der FWV-Fraktion vom 18.05.2015 (GR-Drucksache Nr. 15/005/84) wird insofern Rechnung getragen, als dass die Stadtverwaltung Herrn Verkehrsminister Herrmann – insbesondere vor dem Hintergrund des aktuellen Investitionsprogramms für Sanierungen und Neubauprojekte des Bundesverkehrsministeriums in Milliardenhöhe und im Hinblick auf die wiederholten Überschreitungen der Schadstoffgrenzen in der Reutlinger Innenstadt – erneut bezüglich der Notwendigkeit ergänzender Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Scheibengipfeltunnel angeschrieben hat (vgl. Anlage).

Für die die B 312, die vom Knoten mit der B 28 über eine Länge von knapp 19 km bis zur Anschlussstelle an die B 27 bei Filderstadt zu fast gleichen Teilen durch die Regierungsbezirke Tübingen und Stuttgart verläuft, gilt grundsätzlich, dass die Straßenbaulast für diese Bundesstraße bei den Regierungspräsidien Tübingen und Stuttgart als zuständige Organisationseinheiten der Landesverwaltung liegt.

Aus Sicht der Stadt Reutlingen ist es wichtig, die Funktions- und Leistungsfähigkeit der bestehenden Bundesstraße B 312 von Reutlingen bis zur Anschlussstelle an die B 27 (Aichtal) weiter voranzubringen. Neben der Verkehrslenkung – wie Beschilderung und Herausnahme der Bundesstraße aus der Reutlinger Innenstadt – sehen wir im wechselseitigen dreispurigen Ausbau der B 312 – zwischen Marienwaldkurve (Metzingen) und der Anschlussstelle B 27 – eine wirkungsvolle Maßnahme. Durch diese Attraktivitätssteigerung der B 312 lässt sich die Luftreinhaltung in der Reutlinger Innenstadt weiter verbessern.

gez.

Dvorak

### Anlage

(Anhänge)



Stadt Reutlingen · BMA IV · Postfach 2543 · 72715 Reutlingen

Herrn Minister  
Winfried Herrmann  
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur  
Hauptstätter Straße 67  
70178 Stuttgart

Reutlingen,

## **Bundesstraße B 312 - Wechselseitiger dreispuriger Ausbau zwischen Reutlingen und Filderstadt**

Sehr geehrter Herr Minister Herrmann,

durch die für das Jahr 2017 bevorstehende Eröffnung des Scheibengipfeltunnels werden die Verkehre aus der Reutlinger Innenstadt heraus verlagert und so zu einer – nicht zuletzt aus Gründen der Luftreinhaltung – dringenden gebotenen Entlastung der Lederstraße (B 312) führen.

In diesem Kontext ist es aus Sicht der Stadt Reutlingen wichtig, die Funktions- und Leistungsfähigkeit der bestehenden Bundesstraße B 312 von Reutlingen bis zur Anschlussstelle an die B 27 (Aichtal) weiter voranzubringen. Neben der Verkehrslenkung – wie Beschilderung und Herausnahme der Bundesstraße aus der Reutlinger Innenstadt – sehen wir im wechselseitigen dreispurigen Ausbau der B 312 – zwischen Marienwaldkurve (Metzingen) und der Anschlussstelle B 27 – eine wirkungsvolle Maßnahme. Durch diese Attraktivitätssteigerung der B 312 lässt sich die Luftreinhaltung in der Reutlinger Innenstadt weiter verbessern.

Vor dem Hintergrund des aktuellen Investitionsprogramms des Bundesverkehrsministeriums für Sanierungen und Neubauprojekte in Milliardenhöhe und im Hinblick auf die wiederholten Überschreitungen der Schadstoffgrenzwerte in der Reutlinger Innenstadt bitte ich Sie, sich bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass der oben vorgeschlagene wechselseitige Ausbau der bestehenden Bundesstraße B 312 möglich und vom Bund her auch finanzierbar erscheint.

Bitte lassen Sie uns doch wissen, welche Überlegungen beim Land zur Verbesserung der Funktions- und Leistungsfähigkeit der B 312 im Hinblick auf die Eröffnung des Scheibengipfeltunnels bestehen.

Mit freundlichen Grüßen



Dipl.-Ing. Ulrike Hotz

Erste Bürgermeisterin