



[www.keine-dietwegtrasse.de](http://www.keine-dietwegtrasse.de)

## **Überflüssige „Dietwegtrasse“ begraben!**

**Alle unsere Argumente - seit 2006 - wurden nun von Verkehrsexperten, aufgrund aktuellster Verkehrszahlen und Verkehrsmodellen, eindrucksvoll bestätigt!**

Liebe Unterstützerinnen und Unterstützer,  
sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger,

in den letzten zwölf Monaten hat sich viel in unserem Sinne getan. Im Rahmen der Präsentationen von Zwischenergebnissen aus dem laufenden Verkehrsentwicklungsplanprozess wurde seit dem Frühjahr 2012 unter anderem die aktuellste Bewertung zur Wirksamkeit/Notwendigkeit der „Dietwegtrasse“ bekannt gegeben. Das Wichtigste haben wir für Sie im Folgenden, zumeist im Originaltext, zusammengestellt:

**16.03.2012 - im Reutlinger Gemeinderat**

**Foliensatz „Braucht Reutlingen die Dietwegtrasse“ von „Topp Huber-Erler Hagedorn“<sup>(1)</sup>**

**“Fazit: Wegen der hohen Kosten, der erheblichen Eingriffe und der überwiegend negativen verkehrlichen Wirkungen wird empfohlen, die Dietwegtrasse nicht weiter zu verfolgen.“**

(1) Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes für Reutlingen wird im Wesentlichen von zwei unabhängigen Verkehrsexperten, Herrn Prof. Topp und Herrn Dr. Huber-Erler und ihren „Planungsbüros R+T Topp Huber-Erler Hagedorn und Stete Planung“ durchgeführt.

**21.03.2012 - Reutlinger Generalanzeiger**

**„Dietwegtrasse begraben** - 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. ...“

**21.03.2012 - Schwäbisches Tagblatt**

**„Dietwegtrasse ist überflüssig** - Zahlen, Daten und Fakten zum Reutlinger Verkehrsentwicklungsplan - ... Eine klare Aussage machen die Planer zur angedachten Dietwegtrasse. Ihren Verkehrswert für die Stadt schätzen Sie als gering ein, zumal man die durch den Tunnel verursachten Probleme anderweitig in den Griff bekomme. Außerdem stehen den hohen Kosten massive Eingriffe in die Landschaft gegenüber. Auch geben Topp und Huber-Erler der Trasse keine Chance in absehbarer Zeit in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplan aufgenommen zu werden.“

**22.05 2012 – Bürgerinformationsabend in Orschel-Hagen zum Verkehrsentwicklungsplan  
Bürgermeisterin Hotz, Prof. Topp und Dr. Huber-Erler zur aktuellen Bewertung der Dietwegtrasse**

Frau Hotz (und auch Herr Prof. Topp) bestätigten die Tatsache, dass die ursprüngliche Planung "Achalmtunnel nur mit Dietwegtrasse" aus einer anderen Zeit stammt, bei der die nun vorhandenen vierspurigen Bundesstraßen weder geplant noch gebaut waren. Damals war auch die Autobahn nach Singen weder geplant noch umgesetzt. Die Verkehrsplanung bedarf heute der ganzheitlichen Betrachtung und der Ausrichtung an den jeweils aktuellen Gegebenheiten und Erfordernissen.

Und ..."... die Kosten einer Dietwegtrasse wären für die Stadt erheblich! Die schon aus der Zeit vor 2007 vorliegenden Lärmgutachten zu der Trasse haben ergeben, dass nach dem Bundesemissionsschutzgesetz gar kein Gründeckel auf der Trasse notwendig ist. Aus diesem Grund müsste die Stadt den Bau und den laufenden Unterhalt des Gründeckels aus eigener Tasche als Freiwilligkeitsleistung bezahlen".

Herr Prof. Topp äußerte sich sinngemäß so: Damit das klar ist, die Dietwegtrasse ist im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans, dafür gibt es aber in absehbarer Zeit kein Geld. Das dauert 20 bis 25 Jahre. Und was passiert bis dahin? Die Stadt solle lieber die heutigen Probleme aktiv angehen. Und Herr Dr. Huber-Erler ergänzte: Eine etwaige Dietwegtrasse würde zusätzlich ca. 2.300 Autos nach Reutlingen reinziehen, würde im wesentlichen nur die Straße Richtung Metzingen (B312) entlasten, würde eine der letzten Grünflächen im Reutlinger Nordraum zubauen und Orschel-Hagen bekäme eine neue Straße mit 14.000 Autos täglich in direkter Nachbarschaft, vor allem von Orschel-Hagen Süd.

**20.08.2012 – Gemeinderatsdrucksache 12/018/03 (BVUA öffentlich am 20.09.2012)  
„Mitteilungsvorlage Verkehrsentwicklungsplan – Sachstand Juli 2012 -...“**

**„Dietwegtrasse: Die aktuellen Untersuchungen der Fachingenieure zeigen, dass die Dietwegtrasse für die Reutlinger Innenstadt keine nennenswerte Entlastungswirkung entfaltet und somit der Scheibengipfeltunnel das zentrale Element der Ortsumfahrung Reutlingen darstellt.** Dieses Ergebnis entspricht der Beschlusslage des Gemeinderates (GR-Drucksache 07/033/05), wonach die Dietwegtrasse hinsichtlich der Planung und Realisierung nicht vordringlich im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Scheibengipfeltunnel betrieben wird. Die Dietwegtrasse würde den Verkehr – so die Modellrechnung – vor allem auf den bestehenden Bundes- und Hauptstraßen außerhalb der Innenstadt verringern.

Zum Beispiel:

- 2.200 Kfz/Tag auf der B 28 im Bereich zwischen Reutlingen und Metzingen
- 2.100 Kfz/Tag auf der B 28 im Bereich der Schieferstraße
- 4.800 Kfz/Tag auf der L 378 (Rommelsbacher Straße) zwischen B 28 und B 464.

Dieses Resultat ist aber für das Verkehrsgeschehen in Reutlingen keinesfalls ausschlaggebend, da die so entlasteten Bundes- und Hauptstraßen für ihre Funktion hinreichend dimensioniert sind und über „Reserven“ verfügen.

Ferner ließen sich durch den Bau der Dietwegtrasse die Ortsdurchfahrt von Sondelfingen und die Nürnberger Straße in Orschel-Hagen über die Effekte der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen hinaus entlasten. Dem gegenüber steht aber, dass es am südlichen Siedlungsrand der beiden Stadtteile zu nicht unerheblichen Verkehrsbelastungen käme. Mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung wäre auch in den Bezirksgemeinden Altenburg, Betzingen, Degerschlacht, Sickenhausen und in Rommelsbach auf der Württemberger Straße zu rechnen.

Eine Verkehrsentslastung würde die Kreisstraße K 6720, welche die B 464 über Rommelsbach mit der B 312 verbindet, erfahren.

Aufgrund der oben aufgeführten Ergebnisse zum Verkehrsentwicklungsplan kann die Dietwegtrasse weiterhin als Netzergänzung für Reutlingen und die Region gewertet werden, ist aber nicht vordringlich im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Scheibengipfeltunnel zu betreiben. Somit behält auch die Beschlusslage des Gemeinderates zur Dietwegtrasse aus dem Jahr 2007 (GR-Drucksache 07/033/05) weiterhin ihre Gültigkeit.

Hierzu gehört auch, dass die Dietwegtrasse in allen gesamtstädtischen Überlegungen offengehalten wird. Nach der Eröffnung bzw. Inbetriebnahme des Scheibengipfeltunnels besteht dann die Möglichkeit die Prognosedaten der Verkehrsingenieure zu verifizieren und gegebenenfalls erneut über den künftigen Umgang mit der Dietwegtrasse zu beraten“.

**April 2012 – Flugblatt „Nord-West-Blick“ vom SPD-Ortsverein Reutlingen-Nordwest**  
**Artikel „Reutlingen braucht keine Dietwegtrasse“ von Stadtrat Helmut Treutlein**

**Vorbemerkung BI:**

*Obwohl es sich bei dem Artikel um eine einseitige parteipolitische Stellungnahme handelt, haben wir uns nach einigem Abwägen entschieden, diesen Artikel dennoch im Originaltext wiederzugeben. Der Artikel fasst viele wesentliche Argumente unserer bisherigen Flugblätter und Informationsveranstaltungen auf und zeigt damit für uns auch positiv auf, wie sich die Einstellung einer politischen Gruppierung im Laufe eines Meinungsbildungsprozesses durchaus weiter entwickeln kann. Wir begrüßen die aktuelle Haltung der SPD ausdrücklich! **Allerdings müssen wir dem Artikel in einem Punkt auch ganz deutlich widersprechen: Der „Widerstand der SPD“ kann sich erst nach dem Jahre 2007 entwickelt haben. Auch haben wir und viele Teile der Bevölkerung den Widerstand einfach nicht wahrgenommen. Da viele Gruppierungen im Reutlinger Rat der „Dietwegtrasse“ positiv gegenüberstanden, ist der einseitige politische Angriff auf die CDU so nicht angemessen.***

„Reutlingen braucht keine Dietwegtrasse. Die Straßenverbindung zwischen der Roanner Straße und der Rommelsbacher hätte erhebliche negativen Wirkungen: Diese Nachteile sind so gravierend, dass die Verkehrsplaner Dr. Huber- Erler und Dr. Topp dem Gemeinderat empfehlen, die Planung dieser Straße nicht weiter zu verfolgen. Dies ist ein erstes Ergebnis der Auswertung der Verkehrszählungen und der Berechnungen im Verkehrsmodell im Rahmen der Vorbereitung zum neuen Verkehrsentwicklungsplan, welche am 16. März 2012 dem Gemeinderat vorgestellt wurden.

Die SPD Nordwest sieht sich in ihrem Widerstand gegen diese von der Reutlinger CDU geforderte Zerschneidung des Naherholungsgebiets am Dietweg bestätigt. **Die Forderung der Bürgerinitiative und der Bürgerschaft wurden jetzt wissenschaftlich untermauert.**

Wenn der Scheibengipfeltunnel in Betrieb geht, werden sich die Verkehrsströme verändern.

Deshalb wird jetzt geplant, wie der Verkehr gelenkt werden muss, damit die Verkehrsentslastung an der richtigen Stelle wirksam wird und keine Belastung für Orschel- Hagen und Sondelfingen oder andere Stadtteile eintritt.

Auf der Landkarte sieht die Verbindung zwischen dem nördlichen Tunnelausgang bei Sondelfingen und der B 464 beim Friedhof Römerschanze wie ein Lückenschluss aus. Dies ist jedoch ein Fehlschluss. Reutlingen ist für die meisten Fahrten Ausgangspunkt und Ziel. Nur 10 % des Verkehrs im Scheibengipfeltunnel ist Reutlinger Durchgangsverkehr. Dieser Verkehr hat in Richtung Stuttgart mit dem vierspurigen Ausbau des Maienwaldknotens in Metzingen eine attraktive Alternative über die B 312 erhalten.

Über die B 312 (in Richtung Metzingen) dauert heute die Fahrt nach Stuttgart 29 Minuten und über die B 464 (über die B 27) 31 Minuten. Nach der Inbetriebnahme des Scheibengipfeltunnels verkürzt sich die Fahrt über die B 312 um 3 Minuten. Über die Dietwegtrasse wäre die Fahrt nach Stuttgart genauso lang.

Die Dietwegtrasse bringt also keinen Zeitgewinn. Die Dietwegtrasse hat jedoch negative Folgen. Mehr Fahrzeuge würden über die Schanzstraße nach Betzingen fahren. Und ebenfalls mehr Verkehr würde es in Degerschlacht geben. Die kurze Verbindung würde zusätzlichen Verkehr in die Stadt ziehen. Lkws, welche wegen der Autobahnmaut eine Ausweichstrecke suchen, würden diesen Weg wählen. Auf der vierspurigen Ost- West- Trasse würden weniger Autos fahren und auf der Dietwegtrasse wären pro Tag ca. 20.000 Kfz unterwegs.

Das Naherholungsgebiet wäre zerstört. Die Straße müsste mit erheblichen Folgekosten für die Stadt im Tunnel geführt werden. Deshalb fällt das Urteil der Sachverständigen eindeutig aus: Wegen der hohen Kosten, der erheblichen Eingriffe und der überwiegend negativen verkehrlichen Wirkungen wird empfohlen, die Dietwegtrasse nicht weiter zu verfolgen.“

***Auf Basis dieser Faktenlage sollte der Gemeinderat  
den politischen Mut aufbringen  
die „Dietwegtrasse“ endgültig zu begraben!***

---

***Wir wünschen Ihnen allen  
eine besinnliche Adventszeit!***

Hans-Jörg Schrade (Sprecher) mit dem Kernteam der BI „Keine Dietwegtrasse“

---

P.S.: Neben der Verfolgung aller relevanten Entwicklungen in Sachen Verkehrsentwicklungsplan, Dietwegtrasse, Orschel-Hagen Süd und dem neuen Regionalplanentwurf haben wir uns auch aktiv für unsere gemeinsame Sache starkgemacht:

- ⇒ Schriftliche Anregungen zum „Ideenwettbewerb Orschel-Hagen-Süd“ (25.11.2011)
- ⇒ Pressemitteilung mit unseren Anregungen zum Ideenwettbewerb (07.12.2011)
- ⇒ Beteiligung an den Bürgerveranstaltungen zu Orschel-Hagen-Süd
- ⇒ Beteiligung an den Bürgerveranstaltungen zum VEP (Sondelfingen, Orschel-Hagen)
- ⇒ Stellungnahme zum Entwurf des Regionalplans Neckar-Alb 2012

Weitere Details hierzu werden wir demnächst auf unserer Homepage für Sie bereitstellen.