



## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

### **Fragenübersicht**

#### **Generelles**

1. Ist die Bezeichnung „Dietwegtrasse“ nicht falsch oder zumindest irreführend? ..... 3
2. Warum ist die sog. „Dietwegtrasse“ plötzlich wieder in der öffentlichen Diskussion? ... 3
3. Wie ist der aktuelle Planungsstand der Trasse? ..... 4
4. Ist die geplante Trasse als Bundesstraße nicht ohne jede Priorität im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen? ..... 4
5. Warum will die Stadt Reutlingen unbedingt mit einem hohen Anteil städtischer Finanzmittel eine Bundesstraße bauen? ..... 5
6. Warum wird die Trasse jetzt mit drei Varianten geplant? ..... 5
7. Was bedeutet die Variante „Vollüberdeckung“ konkret? ..... 5
8. Warum werden nicht drei Varianten geplant, die alle den seit 1972 zugesicherten Deckel im Bereich des Dietwegs beinhalten? ..... 5
9. Der Scheibengipfel-Tunnel ohne die neue Umgehungsstraße macht doch keinen Sinn, oder? ..... 6
10. Die „Dietwegtrasse“ wird doch in jedem Fall mit Deckel gebaut? ..... 7
11. Mit „Vollüberdeckung“ kann man an der Trasse doch nichts aussetzen? ..... 7
12. Der zu erwartende Verkehr auf zwei Spuren ist doch bestimmt erträglich? ..... 8
13. Bleibt das Naherholungsgebiet Dietweg bei der Deckel-Variante erhalten? ..... 8
14. Ist die sog. „Dietwegtrasse“ nicht der kürzeste, schnellste Weg von/nach Stuttgart für alle die den Scheibengipfel-Tunnel nutzen? ..... 8
15. Wie kann es sein, dass eine Großstadt wie Reutlingen keine Umgehungsstraße hat, wo doch jedes Dorf eine bekommt? ..... 9
16. Gab es nicht früher schon mal eine „Bürgerinitiative Dietweg“ ? Was hat diese erreicht? ..... 9
17. Was kann ich tun, um die Trasse zu verhindern? ..... 9
18. Was bedeutet der „Grundsatzbeschluss Dietwegtrasse“ vom 21. Dezember 2006? ..... 10
19. Wer entscheidet, welche der drei im Bebauungsplan-Verfahren benannten Varianten gebaut wird? ..... 10
20. Was ist planungsrechtlich schon alles gelaufen? ..... 11
21. Wie viele Grundstücke für die Trasse sind bereits im Besitz der Stadt Reutlingen? ..... 11
22. Was sind die nächsten Schritte nach dem Grundsatzbeschluss des Gemeinderats vom 21. Dezember 2006? ..... 11



## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

23. Wie lange dauert das Bebauungsplanverfahren?..... 12

### **Finanzierung**

24. Was wird die Trasse die Stadt Reutlingen kosten? ..... 12
25. Was sind GVFG-Mittel, was ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz? ..... 12
26. Sind GVFG-Mittel nicht hauptsächlich für den Öffentlichen Personennahverkehr? ..... 13
27. Welche Kosten verursachen die drei im Grundsatzbeschluss genannten Trassenvarianten?..... 13
28. Ist die Finanzierung durch Land und Stadt gesichert? ..... 14
29. Warum wird die geplante Trasse zu einem Problem aller Reutlinger?..... 14
30. Woher will die Stadt das Geld für die Investition und den Betrieb nehmen?..... 14

### **Gemeinderat / Politik**

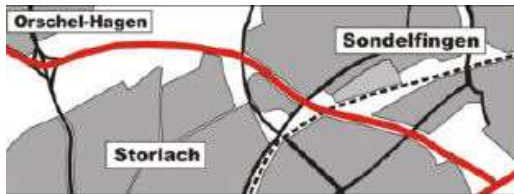
31. Wie steht die CDU-Fraktion zu der geplanten Trasse?..... 15
32. Wie steht die SPD-Fraktion zu der geplanten Trasse? ..... 15
33. Wie steht die Fraktion der Grünen und Unabhängigen zu der geplanten Trasse? ..... 16
34. Wie stehen die Freien Wähler (FWV-Fraktion) zu der geplanten Trasse? ..... 16
35. Wie steht die FDP/BMR-Fraktion zu der geplanten Trasse? ..... 17
36. Wie steht die WiR-Fraktion zu der geplanten Trasse? ..... 17
37. Warum wird an der „Vollüberdeckung“ gezweifelt, obwohl viele Fraktionen für die Lösung mit Deckel sind bzw. diese zumindest favorisieren? ..... 17

### **Luftreinhalteplan / Aktionsplan der Stadt Reutlingen**

38. Wie hängt die geplante Umgehungsstraße mit dem Luftreinhalteplan/ Aktionsplan zusammen? ..... 18
39. Kann die Lederstraße durch die sog. „Dietwegtrasse“ von Verkehr, Feinstaub und Stickoxid entlastet werden?..... 18
40. Führt die geplante Umgehungsstraße nicht zu einer weiteren Erhöhung der „Hintergrundbelastung“ bei den Luftschadstoffen? ..... 19

### **Gesamtverkehrsplan von Retzko + Topp**

41. Was sagt der „Gesamtverkehrsplan von Retzko+Topp“ zu einer Veränderung des Verkehrs in der Lederstraße nach dem Bau der sog. „Dietwegtrasse“ ? ..... 19



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

## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

### Vorbemerkungen:

Haben Sie eine Frage, die Sie hier noch nicht finden? Lassen Sie es uns einfach wissen! Unsere Email-Adresse: [keine-dietwegtrasse@web.de](mailto:keine-dietwegtrasse@web.de). Wir werden diese Liste immer wieder überarbeiten und ergänzen.

Wir haben versucht, die Antworten zu den einzelnen Fragen so kurz wie möglich zu halten. Dadurch ist es nicht möglich in jeder Antwort immer alle Aspekte und möglichen Argumente ausführlich auszuführen. Über die Fragenübersicht finden Sie aber einen schnellen Zugang zu weiteren, für Sie interessanten Antworten.

Die in den Antworten genannten Gemeinderatsdrucksachen finden Sie auf unserer Homepage oder direkt auf der Homepage der Stadt Reutlingen unter „Gemeinderatsdrucksachen“.

### Abkürzungen

BBPL	Bebauungsplan
DHH	Doppelhaushalt
FAQ	Häufig gestellte Fragen (frequently asked questions)
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GR-Drucksache	Gemeinderatsdrucksachen (Anträge, Vorlagen, ...)
RP	Regierungspräsidium

## *Generelles*

### **1. Ist die Bezeichnung „Dietwegtrasse“ nicht falsch oder zumindest irreführend?**

Die geplante Umgehungsstraße zwischen der Einmündung der B464 in die Rommelsbacher Straße bis zur B28 am Knoten Efeu (Zufahrt zum geplanten Scheibengipfeltunnel) heißt eigentlich „B464 neu“. Da die ca. 2,5 km lange Trasse über den Dietweg, durch das Sondelfinger Gebiet „Auf Wies“ und das Gebiet „Efeu“ verläuft, ist die Bezeichnung „Dietwegtrasse“ sehr irreführend. Betroffene Stadtteile sind: der Storlach, Orschel-Hagen, Voller Brunnen, Sondelfingen und das Efeu!

### **2. Warum ist die sog. „Dietwegtrasse“ plötzlich wieder in der öffentlichen Diskussion?**

Im Jahr 2001 hat die Landesregierung die aus ihrer Sicht wichtige „Nord-Süd-Achse“ (vom Unterland über Stuttgart und die Filder nach Reutlingen/Tübingen und weiter ins Oberland bis nach Ravensburg) in den Landesentwicklungsplan aufgenommen. Diese Achse beinhaltet auch die „B464 neu“. Damit wurde dann politischer Druck in Stuttgart und Berlin für den Scheibengipfel-Tunnel gemacht: „Wenn das Land anerkennt, dass dies eine wichtige Nord-Süd-Achse ist, dann erkennt es gleichzeitig auch an, dass der Scheibengipfel-Tunnel in diesem Zusammenhang ebenfalls bedeutsam ist“ so der CDU-Abgeordnete Dieter Hillebrand im GEA vom 15. Dezember 2001.



## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

Im Oktober 2006 wurde der Scheibengipfel-Tunnel nun in den „Investitionsrahmenplan von 2006 bis 2010 für Verkehrsinfrastruktur (IRP)“ aufgenommen. Als direkte Folge daraus, wurde am 21. Dezember 2006 mit dem „Grundsatzbeschluss Dietwegtrasse“ das Bebauungsplanverfahren für die „B464 neu“ jetzt aktiv aufgenommen. Die Vorplanungen dazu laufen bereits seit 2003. Mehr lesen Sie bei den Antworten zum Bebauungsplan-Verfahren.

Im „Luftreinhalteplan/Aktionsplan des Regierungspräsidiums für die Stadt Reutlingen“ ist die Ortsumgehung von Reutlingen mit Scheibengipfel-Tunnel und sog. „Dietwegtrasse“ als die wichtigste Maßnahme für die Verkehrs- und Schadstoffentlastung der Innenstadt genannt. Da die Schadstoffwerte inzwischen so hoch sind, dass sogar ab 2008 mit Fahrverboten in den neu eingerichteten Umweltzonen zu rechnen ist, erhält die Ortsumgehung aus städtischer Sicht höchste Priorität.

Im Rahmen der Beratungen zum Doppelhaushalt 2007/2008 wurde die Stadtverwaltung außerdem von der CDU-Fraktion aufgefordert, die Planungen mit allem Nachdruck voranzutreiben und dafür die Planungsmittel deutlich zu erhöhen.

### **3. Wie ist der aktuelle Planungsstand der Trasse?**

Der Aufstellungsbeschluss wurde vom Gemeinderat am 23. Juni 1988 (Gemeinderatsdrucksache 88/140/1) gefasst. Seither hat die Stadt auf der Trasse liegende Grundstücke erworben. Derzeit fehlen allerdings noch 30 % der Gesamtfläche von 78.000 m<sup>2</sup>.

Ab Ende 2003 hat die Stadt für drei nur von der Verwaltung festgelegte Varianten die Vorplanungen vorangetrieben. Siehe dazu auch Gemeinderatsdrucksache: 03/037/02. Für Gesamtkosten in Höhe von ca. 220.000 € entstanden für mehrere Varianten die erforderlichen Unterlagen zur Umweltverträglichkeit, zu den Bau- und Betriebskosten sowie zu den Lärmauswirkungen. Diese sind nichtöffentlich und liegen bisher auch den Gemeinderäten nicht vor. Am 21. Dezember 2006 hat der Gemeinderat nun mit seinem „Grundsatzbeschluss Dietwegtrasse“ (Gemeinderatsdrucksache: 06/106/01) das offizielle Bebauungsplan-Verfahren angestoßen.

### **4. Ist die geplante Trasse als Bundesstraße nicht ohne jede Priorität im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen?**

Die geplante Umgehungstraße ist als Bundesstraße „B464 neu“ im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen nur als „weiterer Bedarf“ enthalten. Seit langem wird immer wieder gebetsmühlenhaft behauptet, der Scheibengipfel-Tunnel mache nur zusammen mit der sog. „Dietwegtrasse“ einen Sinn. Dennoch wird dem Scheibengipfel-Tunnel im Bundesverkehrswegeplan inzwischen ein „vordringlicher Bedarf“ eingeräumt, während die „Dietwegtrasse“ quasi unter fernem liefen als „weiterer Bedarf“ in absehbarer Zeit keine reelle Chance auf Verwirklichung hat.



## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

### **5. Warum will die Stadt Reutlingen unbedingt mit einem hohen Anteil städtischer Finanzmittel eine Bundesstraße bauen?**

Da die geplante Umgehungsstraße als Bundesstraße keine Aussicht auf Verwirklichung hat, soll diese nun zur Ortsdurchfahrtsstraße „heruntergestuft“ werden, damit sie schneller realisiert werden kann. Hauptbegründung für die dringende Notwendigkeit ist die angebliche Entlastung der Innenstadt. Im „Luftreinhalteplan/Aktionsplan für die Stadt Reutlingen“ sind der Bau des Scheibengipfel-Tunnels und der sog. „Dietwegtrasse“ als derzeit wichtigste Maßnahmen enthalten.

### **6. Warum wird die Trasse jetzt mit drei Varianten geplant?**

Weil genau diese drei Varianten - „Offene Trasse (Einschnitt und Lärmschutzwall)“, „Tunneltrasse (Tunnel nur im Dietwegbereich)“, „Offene Trasse mit Grünbrücken“ von der Verwaltung seit Mitte 2003, bisher nichtöffentlich, vorbereitet wurden. Laut Frau Baubürgermeisterin Ulrike Hotz müssen in einem ordentlichen Bebauungsplan-Verfahren immer mehrere verschiedene Varianten geplant werden. Wie die Stadt zu den jetzt vorliegenden Varianten kam, blieb in der Gemeinderatssitzung zum Grundsatzbeschluss unklar. Die bisherigen Planungsunterlagen liegen bisher selbst Gemeinderäten nicht vor.

### **7. Was bedeutet die Variante „Vollüberdeckung“ konkret?**

Dass von der insgesamt 2,5 km langen, zweispurigen Trasse nur ca. 770 m „überdeckelt“ werden. Dies im Bereich vom Kreuzungspunkt des Dietwegs mit dem Orschelweg bis zum Aktivitätsspielplatz (ca. 200m vor der Roanner Straße). Im Grundsatzbeschluss vom 21. Dezember 2006 heißt diese Variante nun auch „Tunneltrasse (Tunnel im Dietwegbereich)“. Bitte betrachten Sie hierzu den offiziellen Trassenplan auf unserer Startseite . Aber auch diese 770 m werden vermutlich als offene Baustelle ausgeführt werden.

### **8. Warum werden nicht drei Varianten geplant, die alle den seit 1972 zugesicherten Deckel im Bereich des Dietwegs beinhalten?**

Laut Bürgermeisterin Ulrike Hotz müssen in einem Bebauungsplanverfahren grundsätzlich verschiedene Varianten geplant werden. Aus Sicht von zwei Ratsfraktionen (WiR, Grüne und Unabhängige) hätte es durchaus alternative Varianten gegeben. Für Dr. Werner Felix Schobel zum Beispiel diese: Ausbau von Rommelsbacher Straße und der Ost-West-Trasse samt Schallschutz.

Einen möglichen Grund sehen wir darin, dass der Stadt die Bau- und Betriebskosten für die Variante „Tunneltrasse (Tunnel nur im Dietwegbereich)“ zu hoch sind. Nach der „Herunterstufung“ der Bundesstraße zur Ortsdurchfahrtsstraße sind Kosten für Bau und Betrieb in erheblichen Umfang (näheres siehe Frage 26) von der Stadt zu tragen.





## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

Allerdings gibt es auch noch eine andere Einschätzung dazu: Die Stadt will die sog. „Dietwegtrasse“ unbedingt, auch gegen den Willen der Bevölkerung, durchsetzen. Nun werden im Bebauungsplanverfahren bewusst zwei, für Teile der betroffenen Bevölkerung schlechtere Varianten mitbetrachtet. Wenn dann beim eigentlichen Baubeschluss die „Tunneltrasse“ beschlossen wird, können sich die Verwaltung und der Gemeinderat damit brüsten, dass sie trotz immenser Kosten die „beste Variante für die Bevölkerung“ genommen haben.

Hierbei wird aber angenommen, dass die Tunneltrasse die größte Akzeptanz in der Bevölkerung hat.

### **9. Der Scheibengipfel-Tunnel ohne die neue Umgehungsstraße macht doch keinen Sinn, oder?**

Wir meinen doch! Erstens gibt es bereits gute Anschlüsse für den geplanten Scheibengipfel-Tunnel:

Für alle die aus dem Scheibengipfel-Tunnel kommen und in einen Ort hinter Aichtal wollen, ist die Verbindung über die B28/B312 auf die B27 bei Aichtal um ca. 4 km kürzer und damit auch schneller als über die geplante „Dietwegtrasse“ und die B464 zur B27. Jeder Routenplaner zeigt diese Verbindung als die schnellste, kürzeste und wirtschaftlichste auf. Von Stuttgart kommend muss dann nur noch die Abzweigung Aichtal auf der B27 als „Kfz-Führungsrouten“ Richtung Alb eindeutig gekennzeichnet werden. Wer nun aus dem Scheibengipfel-Tunnel kommt und als Ziel einen Ort südlich von Aichtal hat, für den steht heute schon die vierspurige Verbindung B28 - Stuttgarter Straße - Schieferstraße - Bantlinstraße – Rommelsbacher Straße - B464 zur Verfügung. Diese Strecke ist nur ca. 1,3 km länger als über die geplante „Dietwegtrasse“.

Zweitens lässt sich das Argument die sog. „Dietwegtrasse“ würde die Innenstadt von Verkehr und Schadstoffen entlasten sogar mit Dokumenten von Stadt und Regierungspräsidium entkräften:

In der „Ergänzung des Luftreinhalteplan/Aktionsplan für die Stadt Reutlingen“ (Gemeinderatsdrucksache 05/050/04) ist sinngemäß zu lesen: Reduktion der Stickoxide (NO<sub>2</sub>) in der Lederstraße durch den Scheibengipfel-Tunnel ca. 40%, durch Tunnel plus „Dietwegtrasse“ nur um bis zu 10% mehr Reduktion der Stickoxide. Bei der Feinstaubbelastung (PM<sub>10</sub>-Immisionen) ergibt sich durch die „B464 neu“ allerdings keinerlei Entlastung!

Der „Gesamtverkehrsplan 1998 von Retzko+Topp“ geht sogar von einer Zunahme des Verkehrs in der Lederstraße aus, wenn nach der Fertigstellung des Scheibengipfel-Tunnels die „B464 neu“ gebaut würde: 54.367 Fahrzeuge in der Lederstraße nach Fertigstellung des Scheibengipfel-Tunnels; 56.281 Fahrzeuge wenn Tunnel und „B464 neu“ fertiggestellt sind. Das sind ca. 2000 Fahrzeuge mehr. Außerdem werden nach dem Bau der sog. „Dietwegtrasse“ noch an anderen Stellen Verkehrszunahmen prognostiziert: für die



## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

Schanzstraße (von 15.776 auf 16.365 Fahrten pro Tag) und im weiteren Verlauf für die L 384 vor Ohmenhausen (von 39.722 auf 42.139).

### **10. Die „Dietwegtrasse“ wird doch in jedem Fall mit Deckel gebaut?**

Das glaubten bisher viele! Viele Amtsträger werden auch seit 1972 nicht müde dieses politische Versprechen zu wiederholen.

In der Stellungnahme des Nachbarschaftsverbandes Reutlingen-Tübingen zu den Bedenken und Anregungen zum Flächennutzungsplanentwurf 1978 heißt es: „Die Stadtverwaltung hat mehrfach erklärt, dass der Dietwegabschnitt zwischen der Rommelsbacher Straße und bis nahe an die Roanner Straße als Tunnelstrecke gebaut werden soll. Dadurch wird den vorgetragenen Bedenken wegen der Zerschneidung der Wohngebiete Storlach und Orschel-Hagen und der Zerstörung des Naherholungsgebiets weitgehend entsprochen.“ Auch im Gesamtverkehrsplan von „Retzko + Topp“ von 1998 (Seite 45) ist die Trasse mit Deckel vorgesehen.

Im jetzt beginnenden Bebauungsplan-Verfahren ist die „Vollüberdeckung“ allerdings die teuerste von drei Varianten! Durch die Aufnahme von zwei offenen Varianten in den „Grundsatzbeschluss Dietweg“ hängt der „Deckel“ nun also von den städtischen Finanzen und den Mehrheitsverhältnissen im Gemeinderat zum Zeitpunkt der Bauentscheidung, ab!

Wem diese Aussicht zu unsicher ist, der sollte sich der Bürgerinitiative „Keine Dietwegtrasse“ anschließen und mit uns versuchen, die völlig überflüssige Trasse ganz zu verhindern!

### **11. Mit „Vollüberdeckung“ kann man an der Trasse doch nichts aussetzen?**

So denken/dachten viele! Die betroffenen Bewohner vom Vollen Brunnen, von Sondelfingen und vom Gebiet „Efeu“ sehen das allerdings völlig anders! Auf Höhe „Auf Wies“ wird die Trasse „aufgestellt“ und überquert hier völlig offen mit einer 330 m langen Brücke die Reutlinger Straße und die Bahngleise. Vorbei am Hochregallager der Firma Kullen quert die Trasse das „Efeu“ bis hin zur B28/B312.

Je nach Windrichtung wird der Verkehrslärm aus diesem Abschnitt auch im Storlach und sogar in Orschel-Hagen wahrnehmbar sein. Abgase, Lärm und Gestank werden Sondelfingen, Voller Brunnen und das Efeu sehr stark belasten. Von einem möglichen Deckel profitiert nur ein kleiner Teil der Betroffenen.

Das heutige Naherholungsgebiet Dietweg wird auch mit Deckel nie mehr dasselbe sein. Von der Rommelsbacher Straße bis zum Orschelweg läuft die Trasse komplett offen und die Bauwunde über dem „Deckel“ von 770 m wird nur sehr langsam wieder vernarben.



## ***Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)***

Auch in anderen Stadtteilen werden der Verkehr und die damit verbundenen Belastungen zunehmen. Näheres siehe Frage 9.

### **12. Der zu erwartende Verkehr auf zwei Spuren ist doch bestimmt erträglich?**

Die Stadtverwaltung plant, diese Straße als Teil einer „LKW-Führungsrouten“ auszuschildern, um vor allem den Schwerlastverkehr aus der Innenstadt herauszubekommen. Gerade die LKWs sind bis heute die größten Lärmverursacher und leider auch die größten Dreckschleudern. Die sog. „Dietwegtrasse“ ist Bestandteil der im Jahr 2001 von der Landesregierung in den Landesentwicklungsplan aufgenommenen „Nord-Süd-Achse“ (vom Unterland über Stuttgart und die Filder nach Reutlingen/Tübingen und weiter ins Oberland bis nach Ravensburg). Damit ist die geplante Trasse nicht nur eine Ortsumfahrung sondern sie wird als überregionale Achse massiv Verkehr anziehen!

Wenn, wie zum Jahreswechsel erstmals geschehen, weitere Bundesstraßen mit der Mautpflicht belegt werden, ist die vierspurige B27 sicher eine der Kandidatinnen dafür. Dann wird die zweispurige, mautfreie Verbindung über die sog. „Dietwegtrasse“ und Scheibengipfel-Tunnel für „Mautpreller“ die ideale Verbindung Richtung Alb und Oberland.

Um den Scheibengipfel-Tunnel in den „vordringlichen Bedarf,“ des Bundesverkehrswegeplan zu bekommen wurde dessen Tageskapazität von 27.000 Fahrzeugen auf ca. 19.000 Fahrzeuge reduziert. Laut Regierungspräsidium ist schon 1 Jahr nach Fertigstellung des Scheibengipfel-Tunnels damit zu rechnen, dass der Fahrzeugdurchfluss mittels Pfortnerampeln geregelt werden muss. Das führt dann schnell zum Rückstau an beiden Enden des Tunnels und damit auch auf der „Dietwegtrasse“.

### **13. Bleibt das Naherholungsgebiet Dietweg bei der Deckel-Variante erhalten?**

Nein! Auf keinen Fall in der jetzigen Art! Denn der Bereich der Vollüberdeckung wird vermutlich als offene Baustelle ausgeführt. Von der Rommelsbacher Straße bis zum Orschelweg läuft die Trasse komplett offen und die Bauwunde über dem „Deckel“ von 770 m wird nur sehr langsam wieder vernarben. Gewachsene Bodenstrukturen gehen auf immer verloren, es bleibt ein irgendwie gestalteter Betondeckel.

Seine heutige wichtige Funktion als grünes Naherholungsgebiet für die Bewohner des Reutlinger Nordens, wäre mit der Trasse für immer verloren!

### **14. Ist die sog. „Dietwegtrasse“ nicht der kürzeste, schnellste Weg von/nach Stuttgart für alle die den Scheibengipfel-Tunnel nutzen?**

Nein! Für alle, die aus dem Scheibengipfel-Tunnel kommen und in einen Ort hinter Aichtal wollen, ist die Verbindung über die B28/B312 auf die B27 bei Aichtal um ca. 4 km





## ***Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)***

kürzer und damit auch schneller als über die geplante „Dietwegtrasse“ und die B464 zur B27. Jeder Routenplaner zeigt diese Verbindung als die schnellste, kürzeste und wirtschaftlichste auf. Von Stuttgart kommend muss dann nur noch die Abzweigung Aichtal auf der B27 als „Kfz-Führungsrouten“ Richtung Alb eindeutig gekennzeichnet werden.

Wer nun aus dem Scheibengipfel-Tunnel kommt und als Ziel einen Ort südlich von Aichtal hat, für den steht heute schon die vierspurige Verbindung B28 - Stuttgarter Straße - Schieferstraße - Bantlinstraße – Rommelsbacher Straße - B464 zur Verfügung. Diese Strecke ist nur ca. 1,3 km länger als über die geplante „Dietwegtrasse“.

### **15. Wie kann es sein, dass eine Großstadt wie Reutlingen keine Umgehungsstraße hat, wo doch jedes Dorf eine bekommt?**

In den letzten zwanzig Jahren, als viele Städte und Gemeinden Umgehungsstraßen geplant und auch gebaut haben, hat die Stadt Reutlingen nicht unerhebliche Mittel in den Ausbau von zwei vierspurigen Bundesstraßen (die Ost-West-Trasse und die vierspurige Achse von der B464 über den AOK-Knoten in Richtung Pfullingen) quer durch die Stadt gesteckt! Damit hat sie sich schon damals explizit gegen großräumige Umfahrungen entschieden. Es stimmt also nicht, wenn immer wieder behauptet wird, dass Reutlingen im Vergleich zu anderen Kommunen beim Umgehungsstraßenbau schlechter gestellt sei als andere Städte.

### **16. Gab es nicht früher schon mal eine „Bürgerinitiative Dietweg“ ? Was hat diese erreicht?**

Ja, in den Jahren 1969 bis 1972 gab es eine „Bürgerinitiative Dietweg“. Damaliger Sprecher war Sozialrichter a.D. Wolfgang Dohmel. Herr Dohmel verstarb im Herbst 2006. Die damalige Bürgerinitiative war sehr aktiv, gerade auch in Sondelfingen. Erreicht wurde einiges: Die Trasse wurde damals nicht gebaut und von Regierungspräsidium und der Stadt Reutlingen gab es die feste Zusage: „Wenn die Trasse doch jemals gebaut wird, so nur mit dem 800 m langen Deckel am Dietweg“. Das war unter dem Bürgermeister Karl Guhl.

Zwei Aktive von damals haben sich bereits per Leserbrief zu Wort gemeldet und einer hat noch vor dem „Grundsatzbeschluss Dietwegtrasse“ ein Gespräch mit Frau OB Barbara Bosch geführt.

### **17. Was kann ich tun, um die Trasse zu verhindern?**

Reden Sie mit Nachbarn und Bekannten über den aktuellen Stand der Dinge; machen Sie diese Personen auf unsere Homepage mit der Vielzahl an Informationen aufmerksam; sprechen Sie die Vertreter der Reutlinger Kommunalpolitik aktiv an; melden Sie sich bei uns, damit wir Sie in unseren Info-Verteiler aufnehmen können; über-



## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

legen Sie sich, ob Sie Ihr Talent nicht unserer BI zur Verfügung stellen und aktiv mitarbeiten wollen.

### ***Bebauungsplan-Verfahren***

#### **18. Was bedeutet der „Grundsatzbeschluss Dietwegtrasse“ vom 21. Dezember 2006?**

Am 21. Dezember 2006 hat der Gemeinderat mit 28 Ja- und 10-Nein Stimmen (WiR, Grüne und Unabhängige) dem „Grundsatzbeschluss Dietwegtrasse“ (Gemeinderatsdrucksache 06/106/01) mehrheitlich zugestimmt. Damit wird das städtische Bebauungsplan-Verfahren aktiv vorangetrieben.

Der 3. Punkt im Beschlussvorschlag des Grundsatzbeschlusses lautet: „Das Bebauungsplanverfahren „B 464 zwischen Rommelsbacher Straße und Knoten Efeu (Dietwegtrasse)“, Gemarkung Reutlingen, Flur Reutlingen und Flur Sondelfingen, wird mit der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch und der Behörden gemäß § 4 Baugesetzbuch **mit den drei Varianten „Offene Trasse (Einschnitt und Lärmschutzwall“**, „**Tunneltrasse (Tunnel im Dietwegbereich)“** und „**Offene Trasse mit Grünbrücken“** durchgeführt“.

Für dieses Verfahren muss die bisher als Bundesstraße geplante Trasse zur Ortsdurchfahrtsstraße „heruntergestuft“ werden. Damit wird die Stadt Reutlingen zum Träger der Baulast (der Trasse und ihrer Anschlussbauwerke!) und muss selbst für einen erheblichen Teil der Baukosten aufkommen. Die Betriebs- und die Instandhaltungskosten gehen voll zu Lasten der Stadt. Über einen Antrag an das Land auf Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sollen ca. 60 bis 70% der Baukosten aus einem Landestopf finanziert werden. Mit der Einbringung von drei Varianten verließen die Stadt und der Gemeinderat den seit über 30 Jahren bestehenden Konsens, dass die Dietwegtrasse nur mit dem ca. 800 m langen Tunnel im Bereich des Dietwegs gebaut wird. Lesen Sie mehr bei den Fragen, die sich mit dem Thema „Deckel“ beschäftigen.

Im Doppelhaushalt 2007/2008 sind für die weitere Planung für das Jahr 2007 100.000 € und für das Jahr 2008 150.000 € eingestellt worden. Finanzmittelrückstellungen für diese Trasse gibt es bisher keine.

#### **19. Wer entscheidet, welche der drei im Bebauungsplan-Verfahren benannten Varianten gebaut wird?**

Im Grundsatzbeschluss (GR-Drucksache: 06/106/01) heißt es dazu: „Welche Variante zur Ausführung kommen soll, wird im Rahmen der Abwägung des Bebauungsplanverfahrens festgelegt“. Konkret heißt das: die Entscheidung hängt zum Zeitpunkt des Baubeschlusses von den echten Bau- und Betriebskosten der einzelnen Varianten, der konkreten Finanzlage der Stadt und den dann dazu herrschenden Mehrheitsverhältnissen im Gemeinderat



## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

ab. Die aktuell immer wieder gemachten Aussagen „... nur mit Deckel“ sind politische Willensäußerungen, die aber formal nichts wert sind.

### **20. Was ist planungsrechtlich schon alles gelaufen?**

23. Juni 1988:

Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan-Verfahren „B464 zwischen Rommelsbacher Straße und Knoten Efeu (Dietwegtrasse)“ (Gemeinderatsdrucksache: 88/140/1).

30. Oktober 1995:

Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht für die Gebiete Dietweg und Orscheläcker (Bereich Dietweg (Gemeinderatsdrucksache: 95/21/6)).

07. November 2003:

Bekanntmachung der Abgrenzung des Geltungsbereiches des Aufstellungsbeschlusses.

ab Mitte 2003:

Vorplanungen für mehrere Trassenvarianten (Gemeinderatsdrucksache: 03/037/02). Dabei wurden die erforderlichen Unterlagen zur Umweltverträglichkeit, zu den Bau- und Betriebskosten sowie den Lärmauswirkungen erarbeitet.

21. Dezember 2006:

„Grundsatzbeschluss Dietwegtrasse“ (Gemeinderatsdrucksache: 06/106/01). Aufnahme des öffentlichen Bebauungsplan-Verfahrens mit drei Trassenvarianten: „Offene Trasse (Einschnitt und Lärmschutzwall)“, „Tunneltrasse (Tunnel im Dietwegbereich)“ und „Offene Trasse mit Grünbrücken“.

### **21. Wie viele Grundstücke für die Trasse sind bereits im Besitz der Stadt Reutlingen?**

Von den nach heutiger Planung insgesamt benötigten 78.000 m<sup>2</sup> sind bereits 55.000 m<sup>2</sup> im Besitz der Stadt. Ihr fehlen also noch ca. 30 % der Flächen.

Kennen Sie einen Eigentümer? So lassen Sie es uns bitte wissen!

### **22. Was sind die nächsten Schritte nach dem Grundsatzbeschluss des Gemeinderats vom 21. Dezember 2006?**

Die Stadt wollte fristgerecht zum 01. Januar 2007 einen Antrag auf Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beim Land Baden-Württemberg stellen, um 60 bis 70% Zuschüsse zu den Baukosten zu erhalten.

Folgende formellen Schritte werden folgen:



## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

- frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch und der Behörden gemäß § 4 Baugesetzbuch
- Planfeststellungsbeschluss
- erneute Bürgerbeteiligung
- Satzungsbeschluss Bebauungsplan
- ...

### **23. Wie lange dauert das Bebauungsplanverfahren?**

Im Bericht des Schwäbischen Tagblattes vom 10. November 2006 aus dem Bauausschuss wird die Erste Bürgermeisterin Ulrike Hotz wie folgt wiedergegeben: „Hotz rechnet bei der Trasse mit einem Bebauungsplanverfahren von zwei Jahren und vier Jahren Bauzeit nach Grunderwerb – rechtliche Unwägbarkeiten nicht eingerechnet“. Der GEA-Artikel vom gleichen Tag zum gleichen Thema enthielt leider viel weniger Informationen. An dieser Stelle wollen wir Ihnen einen Blick in unser Pressearchiv empfehlen!

## *Finanzierung*

### **24. Was wird die Trasse die Stadt Reutlingen kosten?**

Nach bisher vorliegenden, städtischen Informationen wird sich der reine Baukostenanteil für die Stadt auf ca. 14,4 Mio. € belaufen. Dies bei einer Gesamtbausumme zwischen 23 und 36 Millionen Euro. Die SPD-Fraktion und das Schwäbische Tagblatt bezifferten den Anteil allerdings bereits mehrfach auf bis zu 18 Mio. €.

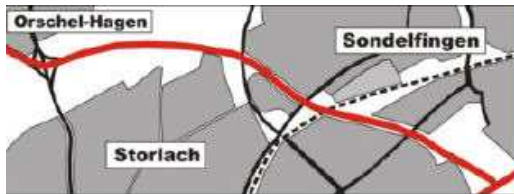
Als jährliche Rückstellung für die Instandhaltung werden 330.000 € genannt. Die jährlichen Betriebskosten sind bisher nicht beziffert! Nur für die Variante „Tunneltrasse (Tunnel im Dietwegbereich)“ werden als Betriebskosten für den Tunnel 135.000 € aufgeführt. Finanzierungskosten, Baukostensteigerungen sind im „Grundsatzbeschluss Dietwegtrasse“ bisher nicht enthalten. Siehe dazu auch unsere Kostenaufstellung bei Frage 27.

Evtl. noch notwendige Änderungen zum besseren Schutz der Bevölkerung in Sondelfingen, Voller Brunnen und dem „Efeu“ können diese Kosten noch erhöhen! Ob sich das Land Baden-Württemberg an den Baukosten tatsächlich mit 60% - 70% beteiligt, ist bisher nicht entschieden. Hier wegfallende Mittel gehen voll zu Lasten der Stadt.

Woher das viele Geld genommen werden soll, ist uns, vielen Gemeinderäten und vermutlich auch der Stadtverwaltung bisher völlig unklar.

### **25. Was sind GVFG-Mittel, was ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz?**

Das sind Geldmittel, die der Bund den Ländern über das „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfi-



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

## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

finanzierungsgesetz GVFG) zur Verfügung stellt. Fünf von sechs förderungsfähigen Vorhaben sind Maßnahmen im Bereich Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)! Lesen Sie den Gesetzestext unter [www.keine-dietwegtrasse.de](#).

### **26. Sind GVFG-Mittel nicht hauptsächlich für den Öffentlichen Personennahverkehr?**

Doch! Fünf von sechs förderungsfähigen Vorhaben sind Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Verbesserung! Hier nur ein Beispiel aus §2 Förderungsfähige Vorhaben, Ziffer (3):  
“Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen sowie von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Nahverkehr dienen.“ Lesen Sie den vollständigen Gesetzestext unter [www.keine-dietwegtrasse.de](#).

### **27. Welche Kosten verursachen die drei im Grundsatzbeschluss genannten Trassenvarianten?**

#### Variante 1 - Offene Trasse (Einschnitt und Lärmschutzwall)

Baukosten gesamt (1):	<b>ca. 23 Mio. €</b>
Baukostenanteil Stadt Reutlingen (2):	<b>ca. 9,2 Mio. €</b>
jährliche, städtische Rücklagen (3):	<b>ca. 330.000 €</b>
jährliche, städtische Betriebskosten (4):	<b>unbekannt</b>
jährliche, städtische Finanzierungskosten (5):	<b>ca. 552.000 €</b>

#### Variante 2 - Tunneltrasse (Tunnel im Dietwegbereich)

Baukosten gesamt (1):	<b>ca. 36 Mio. €</b>
Baukostenanteil Stadt Reutlingen (2):	<b>ca. 14,4 Mio. € / 18 Mio. €</b>
jährliche, städtische Rücklagen (3):	<b>ca. 330.000 €</b>
jährliche, städtische Betriebskosten (4):	<b>unbekannt, nur für Tunnel 135.000 €</b>
jährliche, städtische Finanzierungskosten (5):	<b>ca. 864.000 € / 1,08 Mio. €</b>

#### Variante 3 – Offene Trasse mit Grünbrücken

Baukosten gesamt (1):	<b>ca. 30 Mio. €</b>
Baukostenanteil Stadt Reutlingen (2):	<b>ca. 12 Mio. €</b>
jährliche, städtische Rücklagen (3):	<b>ca. 330.000 €</b>
jährliche, städtische Betriebskosten (4):	<b>unbekannt</b>
jährliche, städtische Finanzierungskosten (5):	<b>ca. 720.000 €</b>

#### Legende:

(1)

Zahlen aus der Gemeinderatsdrucksache: 06/106/01 . Die Gesamtbaukosten beziehen sich auf die aktuelle Preisentwicklung: Baukostensteigerungen sind nicht eingerechnet.

(2)

40% -Anteil der Gesamtbaukosten, bei einem angenommenen Landeszuschuss aus GVFG-Mitteln in Höhe von 60%. Das Schwäbische Tagblatt berichtete allerdings im No-





## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

vember 2006 aus dem Bauausschuss von städtischen Baukosten für die Variante 2 **von bis zu 18 Mio. €!** Auch die SPD-Fraktion nannte mehrfach diese Zahl.

(3)

Zahlen aus der Gemeinderatsdrucksache: 06/106/01. Durch den Übergang von Straßen und Bauwerken in die Bau- und Unterhaltslast der Stadt müssen für die Fahrbahnerneuerung bzw. Bauwerksinstandsetzung Rücklagen gebildet werden. Diese vorgeschriebene Rücklagenbildung sagt nichts über die tatsächlich in der Zukunft anfallenden Instandhaltungskosten aus.

(4)

In der Gemeinderatsdrucksache: 06/106/01 sind leider keine Zahlen für die Betriebskosten (Straßenbeleuchtung, Straßenkehrung, Straßenräumdienst, u.ä.) genannt. Lediglich die Kosten für die Tunnelzwangsbelüftung bei der „Tunneltrasse“ sind angegeben.

(5)

Da es bisher keine Rücklagen für die geplante Trasse gibt, gehen wir hier davon aus, dass die Stadt ihren Baukostenanteil vollständig finanzieren muss. Wir setzen hier einen Zinssatz von 4% und einen Tilgungssatz von 2% an.

### **28. Ist die Finanzierung durch Land und Stadt gesichert?**

Nein! Die Stadt wollte zum 01. Januar 2007 den Antrag auf Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz beim Land Baden-Württemberg stellen. Sie rechnet mit einer Entscheidung des Landes im Laufe des Jahres 2007. Abhängig von dieser Entscheidung muss die Stadtverwaltung dann ein vollständiges Finanzierungskonzept erstellen. Darauf sind wir heute schon gespannt.

### **29. Warum wird die geplante Trasse zu einem Problem aller Reutlinger?**

Weil die hohen Bau-, Betriebs- und Instandhaltungskosten den städtischen Haushalt dauerhaft immens belasten werden! Das geht möglicherweise nur mit einem dicken Rotstift bei Freiwilligkeitsleistungen und Gebührenerhöhungen bei städtischen Dienstleistungen. Und dies alles für eine Trasse deren Nutzen bzgl. Verkehrs- und Schadstoffreduktion in der Innenstadt bis heute nicht belegt ist! Durch die prognostizierte Zunahme des Verkehrs auch in anderen Teilen Reutlingens, wird die Wohnqualität nicht nur der direkt Betroffenen im Nordraum deutlich sinken. Die Schadstoffbelastung, hier vor allem auch die schon sehr hohe Hintergrundsbelastung, der Reutlinger Luft nimmt so weiter zu. Die dauerhafte Zerstörung des Naherholungsgebiets Dietweg ist gleichfalls ein Thema aller Reutlinger.

### **30. Woher will die Stadt das Geld für die Investition und den Betrieb nehmen?**

Das ist der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat bisher völlig unklar! Die Stadt will in den nächsten Jahren die „andere“ Stadthalle, die Tiefgarage unter der Stadthalle, den Scheibengipfel-Tunnel, Maßnahmen aus der Kulturkonzeption und vieles anderes mehr



## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

angehen und umsetzen. Der Schuldenstand beläuft sich derzeit auf ca. 129 Mio. €. Finanzielle Rücklagen für sind für die Trasse nicht vorhanden.

Helmut Treutlein, SPD Fraktionsvorsitzender, wird am 6. Dezember 2006 im GEA mit den Worten zitiert: „Ohne Anpassung der Gewerbesteuer sei eine Finanzierung ausgeschlossen. Und ohne eine solide Finanzierung werde die SPD dem Bau nicht zustimmen“. Ob die SPD auch nach der Entscheidung gegen die Erhöhung der Hebesätze am 19. Dezember 2006 bei dieser Haltung bleibt, ist abzuwarten.

Hagen Kluck, FDP-Gemeinderat erwartet vom Bebauungsplanverfahren nach dem Grundsatzbeschluss auch Klarheit darüber, ob das Projekt überhaupt gestemmt werden kann.

### ***Gemeinderat / Politik***

#### **31. Wie steht die CDU-Fraktion zu der geplanten Trasse?**

Die CDU-Fraktion hält die sog. „Dietwegtrasse“ für eine unabdingbare Ergänzung des Scheibengipfel-Tunnels als Ortsumgehung von Reutlingen. Sie schließe für den Verkehr die Lücke zwischen Efeu und Rommelsbacher Straße.

Im Rahmen der Haushaltsberatungen zum Doppelhaushalt 2007/2008 hat die CDU zwei Anträge gestellt, um das Planungsverfahren für die „B464 neu“ zu beschleunigen: Erhöhung der Planungsmittel auf 250.000 € im Jahr 2007 und Bildung einer Rücklage für die Trasse in Höhe von je 200.000 € in den Jahren 2007 und 2008. Die Begründung für die Bildung der Rücklagen lautet: „...Die Realisierung wird nur unter erheblichen finanziellen Anstrengungen der Stadt und einer Förderung des Landes möglich sein. Deshalb müssen jetzt schon Rücklagen zur Finanzierung des Projektes gebildet werden“.

Mit Antrag vom 06. November 2006 forderte die CDU die Stadtverwaltung auf, die Realisierung der Trasse mit Hilfe von Landesmitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vorzubereiten.

Laut Inge Villforth „favorisiert auch die CDU die Vollüberdeckung“.

#### **32. Wie steht die SPD-Fraktion zu der geplanten Trasse?**

Mit dem Ja zum Grundsatzentscheid sei der Bau noch lange nicht beschlossen. Der Grundsatzbeschluss sei der Einstieg in Untersuchungen, was die zusätzliche Ringstraße leisten könne. Edeltraud Stiedl kündigte in der Ratssitzung zum Grundsatzbeschluss an, dass für die SPD eine Verwirklichung von nachweisbaren Vorteilen und einer vernünfti-



## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

gen Finanzierung abhängen.

Im Verfahren zum Doppelhaushalt 2007/2008 wurde der Fraktionsvorsitzende Helmut Treutlein vom GEA sogar so wiedergegeben: „Ohne Anpassung der Gewerbesteuer sei eine Finanzierung ausgeschlossen. Und ohne eine solide Finanzierung werde die SPD dem Bau nicht zustimmen“. Laut SPD darf die weitere Planung auch nicht lösgeköst vom tatsächlichen Baubeginn des Scheibengipfel-Tunnels vorangetrieben werden.

Das Naherholungsgebiet Dietweg und die Lebensqualität der Anwohner solle in jedem Falle erhalten bleiben. Für die SPD kommt die Dietwegtrasse deshalb nur mit Vollüberdeckung in Frage.

Bleibt zu hoffen, dass der SPD tatsächlich das Wohl aller Betroffenen ein Anliegen ist.

### **33. Wie steht die Fraktion der Grünen und Unabhängigen zu der geplanten Trasse?**

Sie sind grundsätzlich gegen den Scheibengipfel-Tunnel und die Dietwegtrasse! Für sie ist damit grundsätzlich keine Entlastung der Innenstadt, auch keine der Oststadt erreichbar. Im Gegenteil wird mit der sog. „Dietwegtrasse“ und dem Scheibengipfel-Tunnel sogar mehr Verkehr angezogen werden. Bei Einführung der LKW-Maut auf der vierspurigen B27 wird die geplante zweispurige Trasse durch Reutlingen, für die keine Maut erhoben werden kann, zur idealen Rennstrecke für „Mautpreller“ von Stuttgart ins Oberland und an den Bodensee. Die Trasse komme einer „Filderisierung des Reutlinger Nordraums“ gleich, so Christoph Joachim im Gemeinderat.

Den „Grundsatzbeschluss Dietwegtrasse“ wollten sie im Dezember per Antrag in die Ausschüsse zurückverweisen lassen. Dieser Antrag wurde aber nur von der WiR-Fraktion unterstützt. Begründet haben sie ihren Antrag mit dem Fehlen eines fundierten Verkehrskonzeptes für alle Verkehrsarten und dem veralteten Zahlenmaterial aus dem „Gesamtverkehrsplan von Retzko+Topp“ aus dem Jahre 1998.

Die Tatsache, dass nun die Stadt, zur Beschleunigung des Baus, mit immensen städtischen Mitteln für Bau, Betrieb und Instandhaltung die Umgehungsstraße bauen will, sehen sie mit großer Sorge. Die mögliche Verwendung von Geldmitteln des Landes aus dem Topf des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) sei ebenso sehr kritisch zu sehen. Dieser Topf soll eigentlich im wesentlichen Strukturmaßnahmen für den Öffentlichen Personennahverkehr fördern. Geld das hier für den Straßenbau entnommen wird, steht zum Beispiel für die regionale Stadtbahn nicht mehr zur Verfügung.

### **34. Wie stehen die Freien Wähler (FWV-Fraktion) zu der geplanten Trasse?**

Die Freien Wähler „stehen im Grundsatz hinter den bisherigen Planungen“. Sie forderten im Dezember mit Nachdruck die Abstimmung über den Grundsatzbeschluss: „Erst



## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

Grundsatzbeschluss, dann Details“. Erst im folgenden Bebauungsplan-Verfahren könne die Öffentlichkeit umfassend informiert werden. Die Haltung in der Deckel-Frage ist uns derzeit noch nicht bekannt.

### **35. Wie steht die FDP/BMR-Fraktion zu der geplanten Trasse?**

„Nur mit der Trasse sei eine optimale Entlastung der Innenstadt möglich“ so Herr Dieter Weinmann am 21. Dezember 2006 im Gemeinderat. Er verglich die möglichen Entlastungseffekte mit denen des Ursulaberg-Tunnels in Pfullingen. Auch die FDP steht im Grundsatz hinter den bisherigen Planungen. Erst mit dem Grundsatzbeschluss beginne die Prüfung, ob das Projekt auch finanziell gestemmt werden kann. Die Haltung in der Deckel-Frage ist uns derzeit noch nicht bekannt.

### **36. Wie steht die WiR-Fraktion zu der geplanten Trasse?**

Die WiR-Fraktion vermisste die notwendigen Entscheidungsgrundlagen für den Grundsatzbeschluss am 21. Dezember 2006 und hätte gerne auch noch mehr Alternativen geprüft gehabt. So den Ausbau von Rommelsbacher Straße und Ost-West-Trasse samt Schallschutz. „36 Millionen Euro sind immens viel um es einfach so zu verbuddeln“ äußerte Dr. Werner-Felix Schobel in der Gemeinderatssitzung am 21. Dezember 2006. Ein solches Großprojekt müsse man fundiert und nicht aus dem Bauch heraus angehen. Die WiR-Fraktion forderte dringend detailliertes Zahlenmaterial von der Verwaltung.

### **37. Warum wird an der „Vollüberdeckung“ gezweifelt, obwohl viele Fraktionen für die Lösung mit Deckel sind bzw. diese zumindest favorisieren?**

Weil die „Variante 2: Tunnel (Tunnel im Dietwegbereich)“ die teuerste beim Bau, den Betriebs- und den Instandhaltungskosten ist, hängt der „Deckel“ nun von den städtischen Finanzen und den Mehrheitsverhältnissen im Gemeinderat zum Zeitpunkt der endgültigen Bauentscheidung ab!

Wem diese Aussicht zu unsicher ist, der sollte sich der Bürgerinitiative „Keine Dietwegtrasse“ anschließen und mit uns versuchen, die völlig überflüssige Trasse ganz zu verhindern!



## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

### *Luftreinhalteplan/Aktionsplan der Stadt Reutlingen*

#### **38. Wie hängt die geplante Umgehungsstraße mit dem Luftreinhalteplan/Aktionsplan zusammen?**

Im „Luftreinhalteplan/Aktionsplan für die Stadt Reutlingen“ ist der „Bau des Scheibengipfel-Tunnels und der Dietwegtrasse“ als Maßnahme RT-1 aufgeführt. Sie soll als „Maßnahme zur Entlastung der Innenstadt durch Verlagerung von beträchtlichen Verkehrsanteilen“ zur Verbesserung der Feinstaub- und Luftschadstoffbelastung beitragen.

In der „Ergänzung des Luftreinhalteplan/Aktionsplan für die Stadt Reutlingen“ (Gemeinderatsdrucksache 05/050/04) werden Feinstaub- und Schadstoffprognosen bezogen auf das Jahr 2010 dargestellt. Diese Prognosen gehen übrigens von dem unrealistischen Szenario aus, dass der Scheibengipfel-Tunnel und die sog. „Dietwegtrasse“ bereits 2010 fertiggestellt sind.

Städtische Unterlagen belegen aber, dass der Verkehr in der Innenstadt nicht abnehmen wird. Eine Schadstoffreduzierung durch die „Dietwegtrasse“ ist damit nicht gegeben! Näheres siehe Frage 29.

#### **39. Kann die Lederstraße durch die sog. „Dietwegtrasse“ von Verkehr, Feinstaub und Stickoxid entlastet werden?**

Nein! Sogar mit einer Verschlechterung der Innenstadtsituation muss nach dem Bau der „B464 neu“ gerechnet werden. Und das lässt sich alleine mit den offiziellen Unterlagen und Stellungnahmen von Stadt und Regierungspräsidium belegen:

In der „**Ergänzung des Luftreinhalteplan/Aktionsplan für die Stadt Reutlingen**“ (Gemeinderatsdrucksache: 05/050/04) ist sinngemäß zu lesen: Reduktion der Stickoxide (NO<sub>2</sub>) in der Lederstraße durch den Scheibengipfel-Tunnel um ca. 40%, durch den Scheibengipfel-Tunnel und die sog. „Dietwegtrasse“ nur um bis zu 10% mehr Reduktion von NO<sub>2</sub>. Für die Feinstaubbelastung (PM<sub>10</sub>-Immisionen) ergibt sich durch die geplante „B464 neu“ keinerlei Entlastung!

Der „**Gesamtverkehrsplan von Retzko+Topp**“ aus dem Jahr 1998 geht sogar von einer Zunahme des Verkehrs in der Lederstraße aus, wenn nach der Fertigstellung des Scheibengipfel-Tunnels die „B464 neu“ gebaut würde: 54.367 Fahrzeuge in der Lederstraße nach Fertigstellung des Scheibengipfel-Tunnels; 56.281 Fahrzeuge wenn Tunnel und „B464 neu“ fertiggestellt sind. Das sind ca. 2000 Fahrzeuge mehr.

Sogar **die Politik** hat schon öffentlich die Unwirksamkeit der sog. „Dietwegtrasse“ im Bezug auf den Luftreinhalteplan eingeräumt. Frau OB Barbara Bosch und Herr Ernst-Reinhard Beck (CDU-Abgeordneter im Bundestag) werden am 7. Februar 2006 im GEA wie folgt wiedergegeben: „Dass Scheibengipfel-Tunnel und Dietwegtrasse zusammen ge-





## *Ihre Fragen und unsere Antworten (FAQ-Liste)*

hören, bekräftigten Bosch und Beck gleichermaßen. Beide halten aber den Scheibengipfel-Tunnel als Einzelprojekt für wirkungsvoll genug, um den Feinstaub in Reutlingen zu reduzieren, so wie es die Stadt in ihrem aktuellen Luftreinhalteplan selbst gefordert hat. Dient der Scheibengipfel-Tunnel für sich genommen zunächst als Maßnahme, um den Verkehr aus der Stadt zu bekommen, so soll er in Einheit mit dem Dietweg die Anbindung nach Stuttgart erleichtern ...“.

Unser Fazit: Das Argument „Dietwegtrasse zur Luftreinhaltung der Innenstadt“ hat damit ein für allemal ausgedient!

### **40. Führt die geplante Umgehungsstraße nicht zu einer weiteren Erhöhung der „Hintergrundbelastung“ bei den Luftschadstoffen?**

Doch! Dr. Wolf Hammann, Direktor der Abteilung Umwelt beim Regierungspräsidium Tübingen, räumte bei der Gemeinderatssitzung am 21. Dezember 2006 eine Reihe von Ungereimtheiten beim Luftreinhalteplan ein. Dabei wies er auch auf ein spezifisches Reutlinger Problem hin: Reutlingen hat nicht nur ein Problem bei den Feinstaub- und Schadstoffspitzen an neuralgischen Verkehrsknotenpunkten, nein Reutlingen hat heute schon eine sehr hohe „Hintergrundbelastung“ von Schadstoffen und Feinstaub. Und genau diese Hintergrundbelastung wird durch Maßnahmen wie die sog. „Dietwegtrasse“ sogar noch deutlich zunehmen.

## *Gesamtverkehrsplan (Datenbasis für die bisherigen städtischen Planungen)*

### **41. Was sagt der „Gesamtverkehrsplan von Retzko+Topp“ zu einer Veränderung des Verkehrs in der Lederstraße nach dem Bau der sog. „Dietwegtrasse“ ?**

Der „Gesamtverkehrsplan von Retzko+Topp“ aus dem Jahr 1998 geht sogar von einer Zunahme des Verkehrs in der Lederstraße aus, wenn nach der Fertigstellung des Scheibengipfel-Tunnels die „B464 neu“ gebaut würde: 54.367 Fahrzeuge in der Lederstraße nach Fertigstellung des Scheibengipfel-Tunnels; 56.281 Fahrzeuge wenn Tunnel und „B464 neu“ fertiggestellt sind. Das sind ca. 2000 Fahrzeuge mehr. Dies ist nachzulesen in den Anlagen 14 – 17 des Gesamtverkehrsplans.