

Überraschung aus Berlin

REUTLINGEN. Es ist eine spannende Frage: Wie geht's weiter am Nordportal des Scheibengipfeltunnels, der in diesem Herbst eingeweiht wird? Biegen die Autofahrer tatsächlich, wie die Reutlinger Stadtplaner hoffen, am Efeuknoten nach links und rechts auf die Ost-West-Trasse B 312/B 28 gen Tübingen oder Stuttgart ab? Oder schleichen sich (zu) viele gen B 27 durch den Nordraum?

Eine direkte Straßenverbindung zwischen dem Nordportal des Tunnels zum B-27-Zubringer B 464, die sogenannte Dietwegtrasse, war 2007 vom Reutlinger Gemeinderat »auf Eis gelegt« worden – denkbar knapp mit 20 zu 19 Stimmen. Kritiker hatten zuvor im Fall des Baus eine »Schneise der Zerstörung« heraufbeschworen. Der vorläufige Verzicht auf weitere Planungen war ein radikaler Kurswechsel in der Verkehrspolitik, nachdem neuere Gutachten vorgerechnet hatten, dass die Straße für Reutlingen sehr teuer würde, aber keine wesentliche Entlastung für den Verkehr in der Kernstadt brächte.

Doch schon 2007 hatte Oberbürgermeisterin Barbara Bosch betont, dass der von der CDU stets propagierte Bau einer Direktverbindung zwischen den Verkehrsknoten Efeu im Osten und Römerschanze im Westen damit nicht ein für alle Mal gestorben sei: Wenn veränderte Bedingungen es erfordern sollten, sei nicht auszuschließen, so die OB damals, »dass wir darauf zurückkommen müssen«. Dann Mitte März 2016 die große Überraschung, per Pressemitteilung überbracht vom Reutlinger CDU-Bundestagsabgeordneten Michael Donth: Nicht nur der Alaufstieg und die Ortsumfahrung Engstingen seien in den »vordringlichen Bedarf« des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen, sondern auch die Ortsumfahrung Reutlingen – konkret: die Dietwegtrasse.

OB Bosch begrüßte die künftige Bundesförderung der Trasse, die als »Netzergänzung für die Ortsumfahrung Reutlingen zu werten« sei und bestehende Tangenten wie die B 28/B 312 entlasten werde. Ob die Straße allerdings so gebaut werde, wie einst geplant, sei mit einem großen Fragezeichen zu versehen. Die Industrie- und Handelskammer Reutlingern wiederum plädierte im Herbst 2016 dafür, den Scheibengipfeltunnel auf direktem Weg an Sondelfingen und Orschel-Hagen vorbei mit der B 464 zu verbinden.

Zu Beginn dieses Jahres schließlich bewilligte der Reutlinger Gemeinderat mehrheitlich (ohne Grüne und Linke Liste) Planungsmittel in Höhe von 350 000 Euro für eine modifizierte, nun »Südumfahrung Orschel-Hagen« genannte Verbindungstrasse. Heute beziehen die Wahlkreiskandidaten Stellung zum umstrittenen Thema. (GEA)

„In wenigen Wochen wird in Reutlingen der Scheibengipfeltunnel eröffnet. Ein wichtiges Teilstück ursprünglicher Planungen fehlt: Die Dietwegtrasse. Soll der Bau forciert werden?“

Beate Müller-Gemmeke (Grüne):

Auf der Landkarte wirkt die Dietwegtrasse auf den ersten Blick wie ein logischer Lückenschluss. Der Schein trügt aber, und deshalb spreche ich mich dagegen aus.

Die Trasse verkürzt die Fahrt nach Stuttgart gerade mal um 1,5 Kilometer und bringt auch keinen Zeitgewinn. Entlastet werden lediglich ein vierspuriger Tunnel in der Rommelsbacher Straße und

die vierspurige Stuttgarter Straße durch ein Gewerbegebiet. Innenstadt, Oststadt oder Lederstraße profitieren aber nicht davon. Dafür steigen mit der Trasse die Verkehrsbelastung und der Lärm für die betroffenen Wohngebiete, und zudem wird ein Naherholungsgebiet zerstört. Der Nutzen der Trasse ist also mehr als gering, der Preis aber hoch.

Die Alternative zur Trasse ist die Ost-West-Trasse und die Rommelsbacher Straße. Die Strecke ist leistungsfähig, komplett vierspurig, mindestens mit Tempo 60 befahrbar und benötigt nur eine neue Rechtsabbiegespur an der Kreuzung »Burger King/Roller«. Mit bescheidenen Mitteln, anstelle von 47 Millionen Euro, ist so der Verkehr gut zu bewältigen.

Abgesehen davon sollte mit Blick auf die Klimakrise endlich die Vermeidung von Verkehr – konkret die Regionalstadtbahn – auf der Agenda stehen.