

Kleine Anfrage

des Abg. Thomas Poreski GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Dietwegtrasse – Ortsumfahrung Reutlingen
im Zuge der Bundesstraße (B) 464**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Gilt die Kostenübernahmezusage durch Bund und Land ausschließlich für die Linienführung der Ortsumfahrung Reutlingen im Zuge der B 464 (sogenannte Dietwegtrasse), wie im Referentenentwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) vorgegeben, oder sind alternative, davon abweichende Trassenführungen – etwa entsprechend dem Wunsch der Stadtverwaltung Reutlingen – mit gegebenenfalls deutlich nach oben abweichenden Kosten ebenfalls durch die Kostenzusage abgedeckt?
2. Wie genau stellt sich das Verkehrsmodell des Bundes dar, auf dem im Wesentlichen das gute Nutzen-Kosten-Verhältnis – größer als zehn laut BVWP 2030 – beruht, auf welchen grundlegenden, wie ermittelten Verkehrsdaten und Annahmen beruht die Berechnung und wie sieht die konkrete Berechnung im vorliegenden Fall der Dietwegtrasse aus?
3. Welche Berücksichtigung fanden geplante und in Umsetzung befindliche Schienenverkehrsprojekte (Regio-Stadtbahn Neckar-Alb, Anbindung von Reutlingen an Stuttgart 21 über die sogenannte große Wendlinger Kurve), die daraus resultierenden und beabsichtigten Änderungen im Modal Split und die daraus ebenfalls resultierenden Änderungen der Verkehrsströme in der Region Reutlingen bei der Bewertung der Dietwegtrasse im BVWP 2030?

4. Kann neben einer Variante 0 – Verzicht auf das Projekt –, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens herangezogen wird, auch eine naheliegende 0 Plus Variante – mit der Ertüchtigung vorhandener Verkehrswege als Alternative – geprüft werden und konkret: Kann der in der öffentlichen Debatte prominente Ausbau der B 312 zwischen der Maienwaldkurve und der Überleitung zur B 27 bei Aichtal – dreispurig, bei zweispuriger Verkehrsführung auf den dortigen Brücken – herangezogen und als alternative Variante zur Dietwegtrasse geprüft werden?

27. 11. 2018

Poreski GRÜNE

Begründung

Das Projekt „Die Dietwegtrasse“ hat wegen des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses (vgl. Internetseite *bvwp-projekte.de*) im BWVP 2030 eine hohe Priorität und in der öffentlichen Debatte, nachdem die Kommunalpolitik zwischenzeitlich davon Abstand genommen hatte, wieder eine enorme Bedeutung. Für eine qualifizierte Bewertung der Sachlage ist die Offenlegung der Hintergründe der Planung von öffentlichem Interesse. Ebenfalls ist es unabdingbar zu wissen, ob und welche Entscheidungsgrundlagen und ggf. Alternativen es für und zur vorliegenden Trassenplanung gibt.

Antwort

Mit Schreiben vom 27. Dezember 2018 Nr. 2-3941.11/303 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Gilt die Kostenübernahmezusage durch Bund und Land ausschließlich für die Linienführung der Ortsumfahrung Reutlingen im Zuge der B 464 (sogenannte Dietwegtrasse), wie im Referentenentwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) vorgegeben, oder sind alternative, davon abweichende Trassenführungen – etwa entsprechend dem Wunsch der Stadtverwaltung Reutlingen – mit gegebenenfalls deutlich nach oben abweichenden Kosten ebenfalls durch die Kostenzusage abgedeckt?*

Basis für die Linienführung der Ortsumfahrung Reutlingen im Zuge der B 464 (Dietwegtrasse) ist die im Bedarfsplan 2016 dargestellte Maßnahme. Der Bedarfsplan stellt aufgrund der Priorisierung der Maßnahme in den Vordringlichen Bedarf die Voraussetzung für den Planungsauftrag dar. Er enthält aber keine Angaben über die Finanzierung und damit auch keine Kostenzusage. Im Rahmen der Vorplanung werden Linienvarianten anhand verkehrlicher, wirtschaftlicher und raumstruktureller Aspekte einschließlich der Auswirkungen auf die Umwelt gegeneinander abgewogen. Mögliche Variantenvorschläge der Stadt Reutlingen werden hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Machbarkeit geprüft und ggf. bei der Vorplanung berücksichtigt. Die Vorzugsvariante wird anschließend in der Entwurfsplanung detailliert ausgearbeitet und muss durch das Bundesverkehrsministerium haushaltsrechtlich und fachtechnisch geprüft und genehmigt werden.

2. *Wie genau stellt sich das Verkehrsmodell des Bundes dar, auf dem im Wesentlichen das gute Nutzen-Kosten-Verhältnis – größer als zehn laut BVWP 2030 – beruht, auf welchen grundlegenden, wie ermittelten Verkehrsdaten und Annahmen beruht die Berechnung und wie sieht die konkrete Berechnung im vorliegenden Fall der Dietwegtrasse aus?*
3. *Welche Berücksichtigung fanden geplante und in Umsetzung befindliche Schienenverkehrsprojekte (Regio-Stadtbahn Neckar-Alb, Anbindung von Reutlingen an Stuttgart 21 über die sogenannte große Wendlinger Kurve), die daraus resultierenden und beabsichtigten Änderungen im Modal Split und die daraus ebenfalls resultierenden Änderungen der Verkehrsströme in der Region Reutlingen bei der Bewertung der Dietwegtrasse im BVWP 2030?*

Die Fragen 2 und 3 werden gemeinsam beantwortet:

Die im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) erstellten Verkehrsprognosen und -modelle und die Bewertung der Nutzen von Maßnahmen sind in der Verantwortung und unter Federführung des Bundes von beauftragten Gutachtern erstellt worden. Die Arbeiten sind umfangreich dokumentiert. Die Berechnung der Nutzen und die Darstellung der Verkehrsmengen für die Ortsumfahrung Reutlingen sind abrufbar unter:

<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B464-G10-BW/B464-G10-BW.html>

Detaillierte Informationen zur Methodik und Prognose finden sich auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur unter:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-inhalte-herunterladen.html>

Darüber hinausgehende Informationen liegen dem Land nicht vor.

Insgesamt ist aber darauf hinzuweisen, dass die Verkehrsprognose und das zugehörige Modell des BVWP einen räumlich weit gefassten Ansatz haben. Diese Prognosen und Modelle sind nicht geeignet, konkrete maßnahmenbezogene Schlussfolgerungen abzuleiten. Dies bleibt der Verkehrsuntersuchung im Rahmen der konkreten Maßnahmenplanung vorbehalten.

4. *Kann neben einer Variante 0 – Verzicht auf das Projekt –, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens herangezogen wird, auch eine naheliegende 0 Plus Variante – mit der Ertüchtigung vorhandener Verkehrswege als Alternative – geprüft werden und konkret: Kann der in der öffentlichen Debatte prominente Ausbau der B 312 zwischen der Maienwaldkurve und der Überleitung zur B 27 bei Aichtal – dreispurig, bei zweispuriger Verkehrsführung auf den dortigen Brücken – herangezogen und als alternative Variante zur Dietwegtrasse geprüft werden?*

Das Regierungspräsidium Tübingen beabsichtigt, im kommenden Jahr eine großräumige Verkehrsuntersuchung durchzuführen. Das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung ist die Grundlage für alle weiteren, notwendigen Planungsschritte. Die Darstellung einer Variante 0 Plus mit der Berücksichtigung aller bis zum Prognosehorizont voraussichtlich realisierter Maßnahmen in der Verkehrsuntersuchung ist vorgesehen.

Hermann
Minister für Verkehr