

Stadt Reutlingen 66 Amt für Straßen Umwelt und Verkehr Gz.: 66-1-va-ga		<b>07/033/05</b>		04.04.2007
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Behandlungszweck/-art</b>		<b>Ergebnis</b>
BVUA	17.04.2007	Vorberatung	nichtöffentlich	
GR	26.04.2007	Entscheidung	öffentlich	
BezGR Sondelfingen	23.04.2007	Anhörung (Ziff. 1+3)	öffentlich	
<b>Beschlussvorlage</b> Scheibengipfeltunnel/Dietwegtrasse – Gutachterliche Stellungnahme				

### Beschlussvorschlag

1. Auf der Grundlage der gutachterlichen Stellungnahme von Professor Kölz wird die Dietwegtrasse weiterhin als Netzergänzung für die Ortsumfahrung Reutlingen gewertet und die Trasse in allen zukünftigen gesamtstädtischen Überlegungen offengehalten.
2. Mit allem Nachdruck wird die zeitnahe Realisierung des Scheibengipfeltunnels verfolgt, der hinsichtlich der verkehrlichen Wirksamkeit und Dringlichkeit das zentrale Element der Ortsumfahrung Reutlingen darstellt.
3. Die Dietwegtrasse wird hinsichtlich der Planung und Realisierung nicht vordringlich im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Scheibengipfeltunnel betrieben. Es wird vielmehr untersucht, unter Berücksichtigung der anstehenden zentralen städtebaulichen Planungen, die innerstädtischen Verkehrsräume in Verbindung mit dem Scheibengipfeltunnel zu optimieren.

### Finanzielle Auswirkungen

HHJ	HHST	Betrag in €	über-/ außerplanm.	Auswirkung	Erläuterung
-/-					

### Deckungsvorschlag

HHJ	HHST	Betrag in €	Auswirkung	Erläuterung

### Begründung

#### 1. Sachverhalt

In der GR-Drucksache 07/033/04 wurde dargestellt, dass vor einer weiteren Entscheidung und Festlegung für die Planung und Realisierung der Dietwegtrasse neben den finanziellen, vor allem die verkehrlichen und städtebaulichen Fragen geklärt werden müssen.

Die Verwaltung hat die Planungsgruppe Kölz beauftragt, die Dietwegtrasse unter der Einbeziehung des Scheibengipfeltunnels aus verkehrsplanerischer und städtebaulicher Sicht zu bewerten. Die konzeptionelle Abwägung und Bewertung erfolgte auf der Basis des vorliegenden Generalverkehrsplans mit dem Prognosehorizont 2010 und der

...

aktualisierten Verkehrsuntersuchung zum Scheibengipfeltunnel mit dem Prognosehorizont 2020.

Neben der verkehrlichen Wirksamkeit des Scheibengipfeltunnels und der Dietwegtrasse wurde untersucht, welche Priorität die Dietwegtrasse im Vergleich zur Optimierung innerstädtischer Verkehrsräume unter Berücksichtigung zentraler städtebaulicher Planungsvorhaben besitzt.

Die gutachterliche Stellungnahme ist der Vorlage als Anlage beigelegt. Herr Professor Kölz wird sein Gutachten den Gremien in der Sitzung erläutern.

Zu den Anträgen der SPD-Fraktion vom 7. März 2007, GR-DS 07/005/21, und der FWV-Fraktion vom 13. März 2007, GR-DS 07/005/23, nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die Siemensstraße und die Straße „Am Heilbrunnen“ wurden in den 70er Jahren mit Kapazitätsreserven gebaut. Die Untersuchung der Möglichkeiten einer Bündelung der Verkehrsströme auf der Siemensstraße und der Straße „Am Heilbrunnen“ wird erst durchgeführt, wenn die Planungen für die Dietwegtrasse wieder aufgenommen werden.

gez.

Valin

### **Anlage**

Anlagen:



RT Thematik Scheibengipfeltunnel-Dietwegtrasse.doc

# STADT REUTLINGEN

## GUTACHTERLICHE STELLUNGNAHME ZU DER THEMATIK "SCHEIBENGIPFELTUNNEL / DIETWEGTRASSE" AUS VER- KEHRSPLANERISCHER UND STÄDTEBAULICHER SICHT

---

### **1. AUSGANGSSITUATION**

Die Konzeption künftiger Entlastungsstraßen für das Reutlinger Stadtgebiet ist bereits seit längerem ein zentraler Schwerpunkt der öffentlichen Diskussion, wobei für die jeweiligen Netzelemente deutliche Unterschiede bezüglich des Planungsstandes bestehen.

Während beispielsweise für das Umfahrungelement "Scheibengipfeltunnel" durch den gültigen Bebauungsplan bereits planungsrechtliche Voraussetzungen geschaffen sind, liegen für das unmittelbar anschließende Netzelement der sog. "Dietwegtrasse" lediglich entwurfstechnische und verkehrskonzeptionelle Überlegungen vor, die eine erste Grundlage für das weitere Planungsverfahren bilden könnten.

Gerade die Thematik der sog. "Dietwegtrasse" steht in letzter Zeit wieder verstärkt im Fokus der öffentlichen und politischen Diskussion, wobei nicht nur Aspekte der Trassenführung und baulichen Interpretation, sondern teilweise auch die konzeptionelle Sinnfälligkeit und Dringlichkeit kritisch hinterfragt werden.

Da der Verfasser bereits seit mehreren Jahren in beratender Funktion für die Stadt Reutlingen tätig ist, wurde er von der Stadtverwaltung aufgefordert, eine Beurteilung zu dieser Problemstellung aus seiner verkehrsplanerischen und städtebaulichen Sicht zu formulieren.

### **2. PLANUNGS- / BEURTEILUNGSGRUNDLAGEN**

Bei den nachfolgenden Beurteilungen und Abwägungen wurde ausschließlich auf quantitative Aussagen bereits vorliegender Untersuchungen zurückgegriffen.

Insbesondere sind dies:

- Retzko, Topp : Gesamtverkehrsplan Reutlingen, Analyse, November 1992
- Retzko, Topp : Gesamtverkehrsplan Reutlingen, Szenarienprognose 2010/  
Planungsmaßnahmen, März 1998
- Baudezernat - : Umgehungsstraße Scheibengipfeltunnel, Verkehrsuntersu-  
Tiefbauamt der chung, Februar 2006  
Stadt Reutlingen
- Stadt Reutlingen : Bebauungsplanverfahren "Umgehungsstraße Scheibengipfel-  
tunnel", März 1997

Vor diesem Hintergrund konzentrieren sich die nachfolgenden Anmerkungen vor allem darauf, die vorliegenden Untersuchungsergebnisse aus eigener Sicht zu interpretieren und darüber hinaus netzkonzeptionelle und städtebauliche Kriterien in einen gesamtstädtischen Zusammenhang zu stellen.

### 3.

#### **FORTSCHREIBUNG VERKEHRSPROGNOSE 2020**

Die bisher vorliegende Verkehrsprognose 2010 basiert auf einer Analyse aller Verkehrsarten im Jahr 1991 und einer Prognoseberechnung für den MIV und ÖPNV für 1995 und 2010 in 3 Szenarien, bearbeitet vom Planungsbüro Retzko+Topp in Darmstadt.

Da die dem B-Plan zugrunde liegende erwartete Belastung lediglich den Prognosehorizont 2002 darstellt, war eine Fortschreibung der Prognosedaten bis zum Horizont 2020 zwingend erforderlich.

Die im Auftrag des Tiefbauamtes durch das Büro Schönfuss, Leinfelden-Echterdingen, erarbeitete Fortschreibung der bisherigen Verkehrsprognose geht im wesentlichen von folgenden Parametern der künftigen Entwicklung aus:

- Stagnierende Einwohnerzahlen
- Geringere Beschäftigtenentwicklung
- Erhöhung der Auspendlerzahlen (Quellverkehr)

Im Ergebnis wird festgestellt, dass die zu erwartende Verkehrsprognose 2020 auf der Datengrundlage von 2005 geringfügig unter dem Prognosewert liegt, der im Gesamtverkehrsplan 1995 für das Planjahr 2010 ermittelt worden war.

Die zugrunde gelegten Prognoseparameter und das methodische Vorgehen sind aus externer Sicht nachvollziehbar, sodass die Tendenz der fortgeschriebenen Verkehrsprognose 2020 für die weitere Abwägung verwendet werden kann.

Zudem ist der Verfasser der Meinung, dass es für die Beurteilung des Verkehrskonzeptes im gesamtstädtischen Zusammenhang nicht so sehr entscheidend ist, graduelle Modifizierungen der Prognosedaten im Detail zu diskutieren, sondern vielmehr die städtebaulichen Konsequenzen zu verstehen und daraus Sinn und Notwendigkeit einer Planungsmaßnahme zu erkennen.

#### **4. KONZEPTIONELLE ABWÄGUNGEN**

Da die aktuelle Verkehrsuntersuchung vom März 2006 nur eine auf den Tunnelquerschnitt bezogene Prognoseverflechtung der beiden Umgehungselemente "Scheibengipfeltunnel" und "Dietwegtrasse" enthält und zudem keine planerische Interpretation der Untersuchungsergebnisse vorgenommen wurde, müssen sich die nachfolgenden Betrachtungen vielmehr auf die früheren Untersuchungen der verkehrlich-städtebaulichen Zusammenhänge konzentrieren.

##### **4.1 Verkehrliche Wirksamkeit "Scheibengipfeltunnel"**

Aus der Betrachtung der verschiedenen Untersuchungen der letzten Jahre lassen sich folgende Erkenntnisse ableiten:

- Die von Retzko+Topp für das Planjahr 2010 ermittelte Prognosebelastung (26.988 Kfz/24h) weicht erkennbar von der fortgeschriebenen Prognose 2020 (19.840 Kfz/24h) ab.
- Auch im Vergleich mit der dem Bebauungsplanverfahren zugrunde liegenden Tunnelbelastung von ca. 24.400 Kfz/24h (für das Planjahr 2002!) liegen die aktuellen Prognosezahlen niedriger.
- Dennoch wird nach wie vor deutlich und nochmals bestätigt, dass
  - N eine hohe verkehrliche Wirksamkeit für den geplanten Scheibengipfeltunnel zu erwarten ist,
  - N in besonderem Maß die Straßenräume der Oststadt entlastet werden,
  - N die Netzelemente der zentralen Innenstadt jedoch nur eine graduelle bzw. begrenzte Entlastung erwarten lassen. Allerdings ist bei dieser "quantitativen" Aussage anzumerken, dass wesentliche Teile des Schwerlastverkehrs verlagert werden können, und damit die "Qualität" der Verkehrszusammensetzung verbessert wird.
- Diese Aussage wird sowohl in der Untersuchung von Retzko+Topp (Vergleich Szenario 1 – Analyse / Tunnel) als auch in der des Tiefbauamtes (Teil 2 / Teil 4) deutlich erkennbar.
- Bemerkenswert erscheint bei der aktuellen Untersuchung 2006, dass eine prognostische Auslastung 2020 des Tunnelquerschnittes mit knapp 20.000 Kfz/24h (19.840 ... Teil 2 / Teil 4) noch deutliche Reserven bei einem 2-spurigen Querschnitt hätte.

– Daraus lassen sich zunächst 2 Szenarien für weitere Betrachtungen des Gesamtnetzes ableiten:

N Einerseits könnte eine Weiterführung des Scheibengipfeltunnels über die sog. "Dietwegtrasse" zu einer höheren Auslastung des Tunnelquerschnitts führen (siehe Kap. 4.2), oder aber

N die noch vorhandenen Kapazitätsreserven werden dazu genutzt, durch konzeptionelle Ansätze (Verkehrlenkung, Verkehrsregelung, gestalterische Maßnahmen, ...) innerstädtische Straßenräume von einem weiteren Teil ihrer heute hohen Verkehrsbelastung zu befreien.

Inwieweit sich daraus eventuelle Empfehlungen für künftige Planungsprioritäten ableiten lassen, wird nachfolgend ausgeführt.

#### 4.2

#### **Verkehrliche Wirksamkeit "Scheibengipfeltunnel"+"Dietwegtrasse"**

Wenn man auch hier die Untersuchungsergebnisse von Retzko+Topp (Prognose 2010) und die des Tiefbauamtes (Prognose 2020) zusammenfassend interpretiert, lassen sich folgende Schlussfolgerungen ableiten:

- Die Querschnittbelastung des Scheibengipfeltunnels erhöht sich lediglich graduell (19.840 : 23.380 Kfz/24h), d.h. es sind keine nennenswerten bzw. planungsrelevanten Umlagerungen aus der Innenstadt erkennbar.
- Die Prognosebelastung von Retzko+Topp zeigt sogar eine nahezu unveränderte Querschnittbelastung (26.988 : 27.645 Kfz/24h) auf.
- Gleichzeitig wird durch die Verkehrsuntersuchung 2006 des Tiefbauamtes erkennbar, dass die verkehrliche Wirksamkeit der sog. "Dietwegtrasse" je nach Querschnitt bei einer Prognosebelastung von ca. 10.000 – 16.000 Kfz/24h liegt,
- wobei sich der größte Anteil aus dem bereits vorhandenen Hauptverkehrsnetz (z.B. Schieferstraße / B 28, ...) umverlagert,
- eine weitere, planungsrelevante Entlastung der innenstädtischen Netzelemente jedoch nicht abgeleitet werden kann.

Vor dem Hintergrund der vorgenannten und vergleichenden Beurteilung ist eine grundsätzliche Netzergänzung durch die sog. "Dietwegtrasse" nicht in Frage gestellt, allerdings sollte ihre Priorität hinsichtlich Planung und Realisierung kritisch hinterfragt werden.

#### 4.3

#### **Städtebauliche Rahmenbedingung "Innenstadt"**

Da der Verfasser bereits seit mehreren Jahren in beratender Funktion vor allem in

Fragestellungen der innerstädtischen Planungsthemen, wie z.B.:

- Rahmenplanung Altstadt
- Areal Bruderhaus
- Tübinger Vorstadt
- Oststadt
- etc. ...

einbezogen ist, und – auch in Preisgerichten der letzten Monate bei den jeweiligen Wettbewerben – in besonderer Form damit konfrontiert wurde, wie wichtig aus städtebaulicher Sicht eine gesamtstädtische Verkehrskonzeption ist, die ihren Schwerpunkt nicht nur in der Entlastung von überörtlichem Durchgangsverkehr sieht, sondern in mindestens gleichrangigem Maße die Entlastung und die städtebauliche Aufwertung wichtiger innerstädtischer Straßenräume zum Ziel hat, wie z.B.:

- Straßenraumgestaltung Karlstraße an der Nahtstelle zwischen Altstadt mit den Erweiterungs- / Entwicklungsschwerpunkt Bahnhofsareal
- Nahtstelle zwischen Altstadt und Oststadt
- etc. ...,

kommt der Abwägung unter diesen Gesichtspunkten besondere Bedeutung zu.

Auf diesen städtebaulichen Teilaspekt wird deshalb so nachdrücklich hingewiesen, weil er bei den Fragen über Sinnfälligkeit und Dringlichkeit einer sog. "Dietwegtrasse" ein wichtiges Kriterium darstellen sollte.

## **5. SCHLUSSFOLGERUNGEN**

Die Betrachtung der bisherigen Untersuchungen, die Interpretation deren Ergebnisse und die persönlichen Einschätzungen und städtebaulichen Zielvorstellungen des Verfassers führen zu folgendem Fazit:

- Sowohl Methode als auch die Tendenz der fortgeschriebenen Prognose 2020 sind nachvollziehbar und für die Abwägung der neuen Netzelemente Scheibengipfeltunnel und Dietwegtrasse anwendbar; umso mehr, als sich nur graduelle Abweichungen zu früheren Prognosen 2010 ergeben haben.
- Die verkehrliche Wirksamkeit und damit Notwendigkeit und Dringlichkeit des "Scheibengipfeltunnels" wird auch durch die etwas geringere Verkehrsprognose 2020 mit 19.840 Kfz/24h nachdrücklich bestätigt.
- Auch die Erkenntnis, dass die Realisierung des Scheibengipfeltunnels primär zu einer deutlichen Entlastung der Oststadt von Fremdverkehr führt, hat sich zu früheren Untersuchungsergebnissen auf der Grundlage des Prognosehorizontes 2010

nicht verändert.

- Im Umkehrschluss wird wiederum bestätigt, dass entlastende Einflüsse auf das Hauptstraßensystem der Innenstadt nur graduell oder in begrenztem Umfang zu erwarten sind, jedoch durch die Verlagerung von Schwerlastverkehr qualitative Verbesserungen erreicht werden.
- Gerade vor diesem Hintergrund erscheint es bemerkenswert, dass die fortgeschriebene Prognosebelastung 2020 des "Scheibengipfeltunnels" mit knapp ca. 20.000 Kfz/24h noch Leistungsreserven aufweist, die zu einer weiteren städtebaulichen Aufwertung der Innenstadt beitragen könnten.
- Dies umso mehr, als die Fortführung des "Scheibengipfeltunnels" über die sog. "Dietwegtrasse" einige kritische Aspekte deutlicher macht, die eine Realisierung in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Scheibengipfeltunnel kritisch hinterfragen lassen:

N Im Scheibengipfeltunnel ist nur eine graduelle Mehrbelastung bzw. Verkehrszunahme erkennbar (ca. 20.000 : ca. 23.500 Kfz/24h).

N Da zudem die Be- und Entlastungswirkungen für die zentrale Innenstadt nur unwesentlich verändert werden, kann abgeleitet werden, dass keine zwingende Abhängigkeit für einen Realisierungszusammenhang beider Maßnahmen besteht, d.h. im Umkehrschluss, dass der Scheibengipfeltunnel auch ohne eine unmittelbar nachfolgende Realisierung der Dietwegtrasse seine verkehrskonzeptionelle Sinnfälligkeit behält.

N Die aktuelle Prognose 2020 zeigt für die sog. "Dietwegtrasse" eine verkehrliche Wirksamkeit zwischen ca. 10.000 – 16.000 Kfz/24h, wobei hier zu berücksichtigen ist, dass der Bezugspunkt für die Betrachtung der Querschnitt des Scheibengipfeltunnels ist.

N Allerdings ist vor allem ablesbar, dass primär eine Entlastung bzw. Umverlagerung bestehender Tangenten (z.B. B 28) und Radialen in der Randzone der Innenstadt erfolgt, und dadurch die zu erwartende städtebauliche Effizienz für die Innenstadt begrenzt bleiben wird.

Zusammenfassend wird deshalb aus Sicht des Verfassers empfohlen,

- nach wie vor mit allem Nachdruck die zeitnahe Realisierung des "Scheibengipfeltunnels" zu verfolgen,
- die Planung und Realisierung der sog. Dietwegtrasse jedoch nicht vordringlich zu betreiben,
- sondern dieses Netzelement längerfristig "optional" in allen gesamtstädtischen Überlegungen offen zu halten.
- Es sollte vielmehr versucht und untersucht werden, inwieweit und in welcher Form



Seite: 7

Stadt Reutlingen

"Anmerkungen zu der Thematik "Scheibengipfeltunnel /  
Dietwegtrasse" aus verkehrsplanerischer und städtebaulicher Sicht"

Lösungsansätze möglich sind, die Kapazität des Scheibengipfeltunnels zugunsten der innerstädtischen Straßenräume zu optimieren und dadurch den städtebaulichen Ansatz einer "Integrierten Verkehrsplanung" stärker zu dokumentieren.

Ludwigsburg, 03. April 2007

Prof. Dipl.-Ing. G. Kölz

