

Die lokale Koalitionsfrage: B 27

Vor vier Wochen erreichte mich ein Schreiben des Bundesverkehrsministeriums zur laufenden Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans. Beigefügt: Eine CD-ROM mit den Bewertungsdaten von 1800 Projekten. Weil dabei Auswirkungen auf die Umwelt viel stärker zu gewichten waren als bisher, nahm ich mir gespannt die Datensätze zur B 27 vor.

Für den Neubau der Bundesstraße im Abschnitt Tübingen sind drei Alternativen bewertet worden. Erstens: der autobahngleiche Neubau durch das Waldgebiet im Tübinger Süden, die vom Land favorisierte Kelterhautrasse. Zweitens: ein zweispuriger „kurzer“ Tunnel bei Erhaltung der jetzigen Straße als Überlastventil („2+2“). Drittens: ein vierspuriger „kurzer“ Tunnel mit Rückbau der heutigen B 27 in der Südstadt. „Kurz“ bedeutet in beiden Fällen, dass der Tunnel ausgerechnet dort endet, wo das Tübinger Vorzeigeprojekt Französisches Viertel am nächsten ist.

Das Ergebnis der Neubewertung: Die Kelterhautrasse erhält die Einstufung „von hoher Bedeutung“, die beiden Tunnelvarianten hingegen sind „von geringer Bedeutung“. Die schlechte Bewertung einer Tunnellösung wird wie folgt begründet: „Das Projekt verbessert insbesondere die Anbindung von Hechingen (Mittelzentrum) an den Flughafen Stuttgart. Im bundesweiten Vergleich bestehen auf dieser Relation weniger starke Erreichbarkeitsdefizite.“ Die B 27 als Abflugrampe für Hechingen – darauf muss man erstmal kommen! Wie der Straßenbauapparat sich entscheiden wird, wenn man ihm freie Hand lässt, ist also leicht zu erschließen: Die Tunnelpläne werden im Ministerium, der Schindhau unter einer Autobahn begraben.

In vier Jahren grüner Regierungsbeteiligung sind die Investitionen ins Bahnnetz um 50% und die Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr um 12% aufgestockt worden. Auch die Einführung einer Maut für LKW ab 2003 und die Entfernungspauschale für Nutzer von Bus, Bahn und Rad sind echte Erfolge. Nicht zu vergessen die Ökosteuer, deren Wirksamkeit sich an der erstmals rückläufigen Zahl gefahrener PKW-Kilometer ablesen lässt. Nur im Asphalt der Bundesstraßen wollen die grünen Pflanzen der Verkehrspolitik nicht so recht gedeihen.

Bei der B 27 werden wir uns damit nicht abfinden. Ein Autobahnneubau mitten durch das Naherholungsgebiet der Südstadt ist schlicht inakzeptabel. Diese Position lässt sich nicht administrativ, sondern nur politisch durchsetzen. Für mich ist das die lokale Koalitionsfrage. Berlin kann und muss die Kelterhautrasse noch in dieser Legislatur verwerfen.. Kommt es nicht dazu, so ist heute schon klar: In jeder Regierungskoalition ohne die Grünen hat der Tunnel keine Chance. Der jüngste Vorstoß der FDP für einen langen vierspurigen Tunnel wäre glaubhafter, wenn die schwarz-gelbe Landesregierung beim Bund nicht massiv Druck für die Kelterhautrasse machen würde, von der 70-Millionen-Euro-Finanzierungslücke ganz zu schweigen. Im Übrigen, das wissen Sie, bin ich der Meinung, dass die RegioStadtbahn mehr als die B 27 zur Lösung unserer Verkehrsprobleme beitragen kann.