

B 27: Die wahren Alternativen

Die Dramaturgie der ‚Woche der B 27‘ ist perfekt: Am 19. Juli wird bekannt, dass ein zweispuriger Tunnel mit Erhalt der alten Trasse als Überlaufventil („2+2“) beim Verkehrsministerium in Berlin keine Chance hat. Schon am 22. Juli schwenkt der Tübinger Gemeinderat einstimmig auf den langen vierspurigen Tunnel um. Am 24. Juli versichert der höchste Beamte im Bundesverkehrsministerium beim pompösen Spatenstich im Steinlachtal: „Wir sind offen für den langen vierspurigen Tunnel.“ Bei so viel Bewegung ist es nicht einfach, einen festen Standpunkt zu finden. Wo stehen wir nach der ‚Woche der B 27‘?

Formal laufen derzeit auf Bundesebene zwei Prüfprozesse parallel, nämlich die allgemeine Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans und das Linienbestimmungsverfahren für die weitere Planung der B 27 im Abschnitt Tübingen. Leider hat sich die Straßenbaubürokratie wegen der Indifferenz der politischen Leitungsebene im SPD-geführten Bundesverkehrsministerium mit ihren Vorstellungen in beiden Verfahren durchgesetzt.

Bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans schneidet der autobahngleiche Ausbau der B 27 durch Tübingens südlichen Waldgürtel (Kelterhautrasse) am besten ab. Auch im Linienbestimmungsverfahren ist das Bundesverkehrsministerium bereits auf die Kelterhautrasse programmiert. Nach 16 Monaten und drei Briefen erhielt ich die Auskunft, dass die B 27 „unbedingt vierspurig“ gebaut werden müsse. Staatssekretär Nagel dokumentierte bei seinem Auftritt im Loretto unfreiwillig, dass die Straßenbauverwaltung sich diese Meinung ohne störenden politischen Einfluss bilden durfte. Obwohl zwei Gutachten das Gegenteil belegen, behauptete er, ein zweispuriger Tunnel könne den Verkehr nicht bewältigen.

Vordergründig ist die B 27-Kontroverse erledigt. Alle sind ja für den langen vierspurigen Tunnel. Die einen allerdings wegen der vier Spuren, die anderen wegen des Tunnels. Die Stunde der Wahrheit kommt nach der Wahl, denn der große Tunnel ist nicht aus Bundesmitteln finanzierbar. Den Kosten von 133 Millionen Euro steht ein jährlicher Investitionsspielraum von etwa 150 Millionen Euro in ganz Baden-Württemberg und ein Planungsüberhang von rund 3 Milliarden Euro gegenüber. „Offenheit“ für die Prüfung des Tunnels ist gegen diese Faktenlage keine sonderlich weitreichende Zusage.

Eine echte Chance hätte die große Tunnellösung nur mit einer Maut, wie sie für den Alaufstieg der A 8 beschlossen wurde. Doch wer von der politischen Konkurrenz wird sich dafür Prügel beim Autofahrer holen? Ohne Mauteinnahmen besteht nur die bekannte Wahl zwischen Kelterhautrasse und zweispurigem Tunnel. Für uns Grüne gibt es dann keine Kompromisse: Damit eine Autobahn nicht den Schindhau und das französische Viertel zugleich ruiniert, muss in möglichen Koalitionsverhandlungen eine klare Linie festgezurrert werden: Nein zur Kelterhautrasse, ja zum langen Tunnel – zweispurig!

Im Übrigen zeigen die Gesamtkosten von 250 Millionen Euro für den Ausbau der B 27 zwischen Bodelshausen und Tübingen : Besser und billiger ist allemal die RegioStadtbahn.