



## Faktencheck Verkehr

Momentan basieren praktisch alle Informationen zur Dietwegtrasse auf dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP). In einem öffentlich verfügbaren Dossier [1] sind u.a. der Trassenverlauf und eine Verkehrsprognose dargestellt. Pro Jahr wird ein Plus an Personenverkehr von 720000 Pkw-Kilometern durch die Dietwegtrasse erwartet – das entspricht etwa einmal der Strecke zum Mond und zurück. Umfangreiche Studien zur Verkehrsentwicklung in den USA zeigen, dass sich die gefahrenen Kilometer und die Länge der verfügbaren Straßen proportional verhalten, also ein Ausbau des Straßennetzes grundsätzlich zu mehr Verkehr führt [2]. Dieses „grundlegende Gesetz des Staus“ lässt auch die im BVWP angewandte Kosten-Nutzen-Rechnung fragwürdig erscheinen, denn der angebliche Zeitgewinn, aus dem sich der geldwerte Nutzen ergibt, ist nach wenigen Jahren hinfällig. Mehr Verkehr bedeutet auch mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen, dazu kommt noch der enorme Energieverbrauch des Straßenbaus durch Material und Konstruktion (10 – 1500 TJ/km je nach Aufwand [3], der Jahresstromverbrauch aller privaten Haushalte in Reutlingen beträgt 600 TJ [4]). Der Verkehrssektor ist in der EU der einzige Sektor, der in den letzten 30 Jahren immer mehr CO<sub>2</sub> produziert hat – alle anderen Sektoren, sogar Industrie und Landwirtschaft, haben ihre Emissionen reduziert [5]. Ein klimapolitisches Straßenbaumoratorium ist also dringend zu diskutieren.

Ein Blick auf die aktuellen Verkehrszahlen von Reutlingen zeigt zudem, dass die Verkehrsprognose im Dossier des BVWP die Verkehrslage stark beschönigt. Verkehrszahlen, die für 2030 prognostiziert werden, waren vielerorts bereits 2018 überschritten. Eine realistische Hochrechnung unter Annahme eines Verkehrswachstums von 1% pro Jahr sagt voraus, dass auf dem Zubringer B464 im Jahr 2030 knapp 40% mehr Verkehr als heute fließen wird, falls die Dietwegtrasse realisiert wird. Dies wird verheerende Konsequenzen für die angrenzenden Gemeinden Rommelsbach, Sickenhausen und Altenburg haben, aber auch die Gemeinden an der B27 betreffen.

Der starke Verkehrsanstieg im Umland führt leider nicht dazu, dass sich die Verkehrslage in Zentrum von Reutlingen verbessern wird. Die Wirkung der Dietwegtrasse wurde bereits im Jahr 2012 durch die renommierten Verkehrs-Gutachter Huber-Erlner und Topp untersucht. Ihr Resümee, welches auch heute noch Gültigkeit hat: Die Dietwegtrasse führt nur zu einer geringfügigen weiteren Entlastung der Innenstadt und hat überwiegend negative verkehrliche Wirkungen [6].

## Faktencheck Lärm

Im Rahmen des Lärmaktionsplans führte die Stadt Reutlingen im Jahr 2018 eine Lärmkartierung durch [7]. Lärmschutzmaßnahmen sollen dann ergriffen werden, wenn Grenzwerte von 70 Dezibel tagsüber und 60 Dezibel nachts überschritten werden. Die aktuelle Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für den nächtlichen Lärmgrenzwert liegt jedoch bei 45 Dezibel – also deutlich unter dem von der Stadt Reutlingen gewählten Wert [8]. Der strenge Grenzwert wird aus gutem Grund empfohlen, denn bei höheren Lärmpegeln verändert sich die Schlafstruktur, und das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen steigt signifikant [9]. Ein weiteres Problem der Lärmkartierung besteht darin, dass sie nur auf einem theoretischen Modell und nicht auf tatsächlichen Messungen basiert. Die zugrundeliegenden Verkehrsdaten sind zudem nicht auf dem aktuellen Stand, so wurde beispielsweise die Wirkung des Scheibengipfeltunnels nur in Form einer Verkehrsprognose abgebildet. Insgesamt ist also Skepsis angebracht – welche umso größer wird, wenn man die prognostizierte Wirkung der Dietwegtrasse bezüglich Lärm betrachtet. Laut Dossier des BVWP werden innerorts 0 („Null“) Einwohner einer Neubelastung oder stärkeren Betroffenheit durch Verkehrslärm ausgesetzt werden. Auch außerorts sei durch eine fiktive Lärmschutzwand keine Veränderung der Geräuschbelastung zu erwarten. Diese Aussagen sind angesichts des erwarteten Verkehrsaufkommens (22000 Fahrzeuge/Tag, davon 1300 Lkw) und der Trassenführung in unmittelbarer Nähe von Wohngebieten als schlichtweg unrealistisch einzuschätzen.

## Faktencheck Luftqualität

Während in Reutlingen momentan in erster Linie die Stickstoffdioxid-Belastung an der Lederstraße im Fokus steht, ist sich die Fachwelt längst einig, dass die Feinstaub-Belastung ein weit gravierenderes Gesundheitsproblem darstellt [10]. Hierbei ist insbesondere die Betrachtung des städtischen Hintergrunds relevant - also des Schadstoffniveaus abseits der verkehrsreichen Straßen, welchem die Mehrheit der Bevölkerung ausgesetzt ist. In Reutlingen werden momentan alle EU-Feinstaubgrenzwerte eingehalten [11]. Die von der WHO empfohlenen Werte bezüglich Feinstaub, an welche sich auch die USA anlehnen, sind jedoch wesentlich strenger als die EU-Grenzwerte [12]. Wendet man die US-Feinstaubgrenzwerte in Reutlingen an, ergibt sich folgendes Bild: an der Mess-Station Pomologie (städtischer Hintergrund) wurde im Jahr 2018 der kritische PM<sub>2.5</sub>-Tagesmittelwert an 13 Tagen überschritten (Abb. 1, Farbcodierung orange und rot).

Die Bürger in Reutlingen sind einer Feinstaub-Belastung ausgesetzt, welche deutlich höher ist als in der Metropolregion New York, wo im Jahr 2018 lediglich an einem einzigen Tag ein kritischer PM2.5-Wert vorlag [13]. Warum ist die Luft in New York sauberer als in Reutlingen, trotz der vielfach höheren Bevölkerungsdichte? Dies liegt nicht nur an den günstigen klimatischen Bedingungen in der Metropole und dem äußerst umfangreichen Nahverkehrsnetz, sondern in erster Linie daran, dass sinnvolle Maßnahmen konsequent umgesetzt wurden. New York besitzt das größte Luft-Monitoring-Programm aller US-Städte [14], seit 2009 wurden die Luftschadstoffe stark verringert. Strenge städtische Gesetze regeln den Umgang mit Schadstoffquellen, insbesondere auch mit Feuerungsanlagen [15]. Lokale Maßnahmen zur Entlastung verkehrsreicher Hot-Spots ändern kaum etwas an der Hintergrundbelastung: Verkehr wird nur umgeleitet, nicht vermindert. Maßnahmen, die zu einer Verkehrssteigerung führen, erhöhen jedoch die städtische Hintergrundbelastung. Genau dies wird passieren, sollte die Dietwegtrasse realisiert werden: mit dem Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen wird sich auch das Schadstoff-Niveau in der gesamten Stadt erhöhen. Dies konterkariert sämtliche Luftreinhaltemaßnahmen, welche die Stadt Reutlingen bislang durchgeführt hat.

Es muss im primären Interesse der Stadt liegen, die Gesundheit ihrer Bürger zu schützen, anstatt den Klimawandel mit noch mehr Verkehr und noch mehr Emissionen zu befeuern! Deswegen fordert die Bürgerinitiative „Keine Dietwegtrasse“: Mut zur Lücke! Für das Klima. Für die Luft. Für die Natur. Für uns in Reutlingen!

### PM2.5 tägliche Luftqualitätswerte im Jahr 2018 Reutlingen, Mess-Station Pomologie (städtischer Hintergrund)

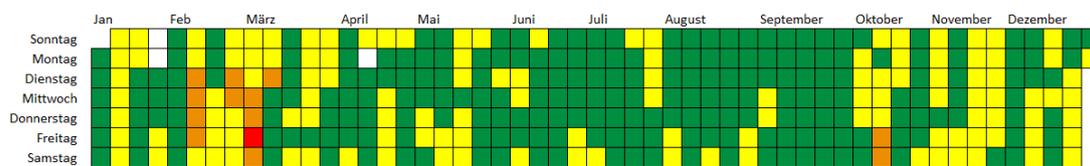


Abb. 1: Luftqualitätsindex für Feinstaub PM2.5 von Reutlingen, basierend auf den kontinuierlichen Messdaten der Mess-Station Pomologie (städtischer Hintergrund). Die Messwerte des kontinuierlichen Messverfahrens dienen lediglich der Orientierung und sind als vorläufig zu betrachten. Zur Darstellung wurde das US-Regelwerk angewandt. Farbskala: grün = gut, gelb = moderates Gesundheitsrisiko, orange = ungesund für empfindliche Gruppen, rot = ungesund.

Quelle der Rohdaten: LUBW

#### Quellen:

- [1] <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B464-G10-BW/B464-G10-BW.html>
- [2] Duranton, Turner, American Economic Review, 101 (6), 2616-2652 (2011)  
<https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/aer.101.6.2616>
- [3] Jonsson, European Journal of Transport and Infrastructure Research, 7 (3) (2007)  
<https://superheroscitech.tudelft.nl/index.php/ejtir/article/download/3388/3543>
- [4] <https://um.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikationen/publikation/did/energiebericht-2018/>
- [5] <http://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/society/20190313STO31218/co2-emissionen-von-autos-zahlen-und-fakten-infografik>
- [6] <https://www.reutlingen.de/ceasy/modules/core/resources/main.php5?id=13505-0&download=1>
- [7] <https://www.reutlingen.de/de/Leben-in-Reutlingen/Umwelt-Verkehr/Verkehr/Laermkarten>
- [8] <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/who-leitlinien-fuer-umgebungslaerm-fuer-die>
- [9] <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen>
- [10] <https://www.leopoldina.org/publikationen/detailansicht/publication/saubere-luft-stickstoffoxide-und-feinstaub-in-der-atemluft-grundlagen-und-empfehlungen-2019/>
- [11] <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Abt5/Ref541/Luftreinhalteplaene/Luftreinhalteplan/lrp-rt-4-fortschr-endfassung.pdf>
- [12] [https://www.epa.gov/sites/production/files/2016-04/documents/2012\\_aqi\\_factsheet.pdf](https://www.epa.gov/sites/production/files/2016-04/documents/2012_aqi_factsheet.pdf)
- [13] <https://www.epa.gov/outdoor-air-quality-data/air-data-tile-plot>
- [14] <https://www1.nyc.gov/assets/doh/downloads/pdf/environmental/comm-air-survey-08-16.pdf>
- [15] <https://www1.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/204-18/new-york-city-s-air-cleaner-it-has-ever-been-since-monitoring-began>