

## Dr. Joachim Grzega zur Treuchtlinger Umgehung:

### Gesunder Menschenverstand und Zahlen - "Dettenheimer Variante" oder "Bahntrasse"?

Beim Thema Umgehungsstraße geht es im Treuchtlinger Stadtrat derzeit nur noch um zwei Hauptvarianten: der "Dettenheimer Variante" und der "Bahntrasse". Bei einem ersten Blick wird jeder die "Bahntrasse" aus folgenden Gründen ablehnen wollen. Um die vielen Anwohner und das Krankenhaus vor dem Lärm des noch größeren Verkehrsaufkommens zu schützen, müsste man riesige Schutzwände errichten; man müsste Teile der Erholungsstätte Perlachberg sprengen; man müsste für teures Geld Gleise und Weichen versetzen. Wenn nun die **Aspekte "Wohnen", "Umwelt" und "Kosten" gegen die Bahntrasse sprechen**, beauftragt man also ein renommiertes Verkehrsplanerbüro mit der Untersuchung des Aspekts "Innenstadtentlastung". Dieses berechnet, dass mehr Verkehr auf eine Bahntrasse ausweichen würde als auf eine Dettenheimer Variante. Hätte es zu diesem Ergebnis einer Untersuchung bedurft? Reicht dazu nicht der gesunde Menschenverstand aus? Natürlich weichen Autofahrer von der Augsburger, Luitpold-, Wettelsheimer und Ansbacher Straße lieber auf eine besser ausgebaute Bahntrasse aus. Natürlich robbt sich durch den Wegfall der Unterführung in der Oettinger Straße noch mehr Schwerlastverkehr auf einer Bahntrasse durch Treuchtlingen. Natürlich freuen sich Autofahrer Richtung Wettelsheim - Schambachtal oder umgekehrt, die dann weiterhin auf die Bgm.-Döbler-Allee oder die Hauptstraße müssen, auf die schnellere Bahntrasse. Wo es aber zu einer Innenstadtentlastung kommen soll, vermag ich gerade angesichts des letzten Beispiels nicht zu sehen?

Die Studie des Verkehrsplanerbüros lässt sich rechtfertigen, wenn man konkrete Zahlen sehen will. Doch wie aussagekräftig sind solche Zahlenstudien, die die Verkehrsbelastung für 2015 hochrechnen? Zunächst einmal sind es ja Prognosen, keine Fakten. Die mangelnde Treffsicherheit mancher "nach besten Methoden" ermittelten Prognosen hat nun selbst Finanzminister Eichel verzweifeln lassen. Ebenso sind deshalb beim Thema "Treuchtlinger Umgehung" alle Zahlengläubigen aufgerufen, einfach auch mit gesundem Menschenverstand an die Studie des Verkehrsplanerbüros SEIB heranzugehen, um Unsicherheitsfaktoren zu erkennen. Einige Beobachtungen:

1. Man unterscheidet zwischen Durchgangsverkehr einerseits und Quell- und Zielverkehr andererseits. Um bei den Ortsein- und -ausfahrten nun erkennen zu können, um was für eine Art Verkehr es sich handelt, müsste man Befragungen durchführen. Solche sind vom Büro SEIB aber nicht selbst durchgeführt worden, sondern die Zahlen wurden auf der Basis einer Befragung von 1988/89 für 2000 hochgerechnet und dann noch

einmal für 2015. Man sagt also einen Zeitraum von 27 Jahren voraus, bei dem sich veränderte Verhältnisse wie Geschäftsleben der Innenstadt, Kurortentwicklung usw. gar nicht berücksichtigen lassen?

2. Die Hochrechnung auf der Basis von 1988/89 dürfte schon für 2000 mit Vorsicht zu genießen sein. Nach SEIB soll es täglich 324 Kfz Durchgangsverkehr geben, die von der Schambach-Kreuzung her durch Treuchtlingen fahren und Richtung Graben wieder hinaus - oder den umgekehrten Weg. Wer aber soll bei gesundem Menschenverstand solch eine Route wählen? Weder gibt es so viele Besucher der Karlsgrabenausstellung noch so viele Grabener, die durchs Schambachtal wollen. Kann so eine Zahl glaubhaft sein?

3. Bei der Studie von SEIB wurde bei der südlichen Ortseinfahrt nicht weiter unterschieden zwischen Kraftfahrzeugen von und nach Möhren und Kraftfahrzeugen von der und zur B2. Dies ist aber für eine Umgehungsdiskussion äußerst relevant, da bei einer Dettenheimer Variante der Durchgangsverkehr Heusteige-Gunzenhausen sicher fundamental reduziert würde; bei einer Bahntrasse würden selbstverständlich alle die "Einladung durch die Stadt" annehmen.

4. Bei der Hochrechnung der Zahlen wurde gar nicht berücksichtigt, dass durch den Wegfall der Unterführung Oettingerstraße ein noch viel höheres Potenzial an Durchgangsverkehr auf einer Bahntrasse auf Treuchtlingen zukommen wird. Dies betrifft auch die Innenstadt, da Lkws der Strecke Gunzenhausen-Schambachtal oder umgekehrt bisher über Weißenburg fahren mussten, dann aber bequem auf Bahntrasse und Hauptstraße durch Treuchtlingen fahren können. Eine Anbindung der Hauptstraße an eine Bahntrasse müsste darüber hinaus noch genauer erarbeitet werden.

5. Das Verkehrsplanerbüro arbeitet bei der Endhochrechnung für die Verkehrsverlagerung bei den einzelnen Umgehungsvarianten löblicherweise mit Spannungsbreiten statt exakten Zahlenangaben (z.B. 3.600 - 4.800 Kfz pro Tag auf der Bahntrasse). Diese beruhen jedoch auf exakten Zahlenangaben aus Zwischenergebnissen, die aber auch nur hochgerechnet sind. Solche exakten (Zwischen-)Hochrechnungen jedoch sind schlicht unmöglich, weil man veränderte Wirtschafts- und Strukturverhältnisse der Stadt eben nicht für bis zu 27 Jahre vorhersehen kann.

Allein diese fünf Punkte lassen uns mindestens zwei elementare Erkenntnisse gewinnen:

(a) sie zeigen den Zahlengläubigen, dass die **Studie des Verkehrsplanerbüros zahlenmäßig nur eine vage Orientierungshilfe** geben kann;

(b) sie zeigen, dass die **Bahntrasse letztlich auch beim Aspekt "Innenstadtentlastung" gegenüber der Dettenheimer Variante scheitern muss**, denn (1) durch den Wegfall der Unterführung würde zunächst einmal mehr Verkehr nach Treuchtlingen geholt, als ohne Bahntrasse der Fall wäre - dies gilt gerade auch für die Hauptstraße (Kfz auf der Strecke Gunzenhausen-Schambachtal und Schambachtal-GUN), (2) nicht die Innenstadt, sondern die Augsburg, Luitpold-, Oettinger, Wettelsheimer und Ansbacher Straße würden entlastet - und zwar für etwa 10 Meter.

Bleibt das Argument, die Dettenheimer Variante fände beim Straßenbauamt keine Unterstützung. Doch wäre es hier nicht **Aufgabe des Bürgermeisters, für eine Dettenheimer Variante beim Straßenbauamt stärker einzutreten?** Einfach auf eine "Schwerlastverkehr einladende Variante durch die Stadt" statt einer echten Umgehung auszuweichen, darf jedenfalls keine Lösung sein. Die CSU-/TBL-Fraktion sowie der Vertreter der FDP aber lassen Zeit und Geld in eine Machbarkeitsstudie für die Bahntrasse investieren, für die sie ein besonderes Interesse zu hegen scheinen. Alle Mitbürgerinnen und Mitbürger, die überzeugt sind, dass eine "Bahntrasse" unserer Stadt schadet, sind daher aufgerufen, dies ihren CSU-, TBL- und FDP-Stadtratsmitgliedern eindringlich kundzutun. Wie schon Stadtratskollege Fackler meinte, sollte nicht die Empfehlung eines auswärtigen Verkehrsplanerbüros, sondern der Wille der Einheimischen entscheiden.

4. November 2002 (J.G.)

© SPD.de - 2002 [E-Mail direkt](#)