Zollernalbkreis
Landratsamt

Drucksache UT-Nr. 23/2012
Dezernat 3

öffentlich

Vorlage zur Behandlung im Ausschuss für Umwelt und Technik

Sitzung am 24.09.2012

TOP 2.2: Kreisentwicklung und Infrastruktur; weiterer vierspuriger Ausbau der B 27

A. Beschlussvorschlag:

1. Der Sachstandsbericht zum weiteren vierspurigen Ausbau der B 27 wird zur Kenntnis genommen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, weiter mit Nachdruck für die Interessen des Zollernalbkreises einzutreten und bei Bund und Land auf die Bereitstellung der notwendigen Gelder für den weiteren vierspurigen Ausbau der B 27 zu drängen.

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel werden nicht benötigt (kostenneutral)

Anlagen:

Zollernalbkreis
Landratsamt

Drucksache UT-Nr. 23/2012
Dezernat 3

öffentlich

Kreisentwicklung und Infrastruktur;
weiterer vierspuriger Ausbau der B 27

1. Vorbemerkung

Die Bedeutung des durchgängig vierspurigen Ausbaus der B 27 bedarf keiner weiteren Erläuterung.

Daher setzt sich auch der Zollernalbkreis seit Jahrzehnten beharrlich für den Ausbau dieser wichtigen Verbindung in Richtung Stuttgart ein. Der Landkreis beteiligt sich deshalb auch an den unterschiedlichsten politischen Initiativen zur Realisierung dieses Ziels.

Dabei geht es uns insgesamt um eine leistungsfähige Verkehrsanbindung, also auch in Richtung Süden mit den Ortsumfahrungen Balingen-Endingen und Schömberg.

In Fortschreibung der bisherigen schriftlichen und mündlichen Berichte zum weiteren vierspurigen Ausbau der B 27 hat uns das Regierungspräsidium folgende Informationen zum aktuellen Planungstand in Fahrtrichtung Stuttgart zur Verfügung gestellt:

2. Ausbau zwischen Bodelshausen und Nehren

Länge:	6,9 km
Kosten:	59,2 Millionen Euro (Stand 2004)
Einstufung im Bedarfsplan 2003:	Vordringlicher Bedarf
Verkehrsprognose 2025:	34.100 Kfz/24h

Bis Juli 2012 werden auf der Grundlage der abgestimmten technischen Straßenplanung (Variante 1g ohne Galerie) die Lärm- und Schadstoffgutachten erarbeitet. Auf Basis dieser Gutachten werden die FFH-Verträglichkeitsprüfungen und die artenschutzfachliche Beurteilung (AFB) erarbeitet. Durch Variante 1g ohne Galerie wird das Natura 2000-Gebiet „Albvorland bei Mössingen“ betroffen (Teilgebiete „Endelberg“ und „Altwiesen“) sowie das Vogelschutzgebiet „Südwestalb und Oberes Donautal“ randlich tangiert. Für die Konkretisierung des naturschutzfachlichen Kompensationskonzeptes des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind weitere Abstimmungen mit den zuständigen Fachbehörden und betroffenen Gemeinden erforderlich. Vor Fertigstellung der Prüffertigungen Umwelt (LBP, FFH-VP, AFB) und Straßenplanung ist eine weitere Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises nach der Sommerpause 2012 geplant. Im Herbst 2012 soll eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt werden. Die FFH-Ausnahmeprüfung (FFH-AP) wird im Frühjahr 2013 vorliegen.

Es wird angestrebt, den überarbeiteten Vorentwurf im ersten Quartal 2013 dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zur Genehmigung und Einholung des Sichtvermerks beim Bundesverkehrsministerium vorzulegen.

3. Schindhaubasistunnel

Zollernalbkreis
Landratsamt

Drucksache UT-Nr. 23/2012
Dezernat 3

öffentlich

Länge:	3,5 km (Tunnelröhre 2,3 km)
Kosten:	133 Mio € (lt. Bedarfsplan) ca. 203 Mio € (aktuelle Kostenber.)
Einstufung im Bedarfsplan 2004:	Vordringlicher Bedarf
Verkehrsprognose 2020:	32.300 Kfz/24h

Projekt

Die Ortsumfahrung Tübingen ist Bestandteil der 2-bahnigen (4 streifige) Ausbaukonzeption der B 27 von Stuttgart bis Balingen. Die B 27 führt als wichtige Nord-Süd-Verbindung vom Mittleren Neckarraum über Tübingen in den Zollernalbkreis. Die hohe Verkehrsbelastung der B 27 zwischen dem Tübinger Kreuz und dem Bläsibad beeinträchtigt die städtebaulichen und umweltbezogenen Qualitäten im Bereich der Südstadt und der Gartenstadt erheblich. Durch die Ortsumgehung Tübingen sollen die Umweltbelastungen gemindert und die städtebaulichen Qualitäten und Entwicklungsmöglichkeiten verbessert sowie die Verkehrssicherheit erhöht werden. Die Maßnahme befindet sich in der Planungsstufe „Entwurfsplanung“. Derzeit wird der Vorentwurf zum „Langen Schindhaubasistunnel“ für die behördeninternen Genehmigungen durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erarbeitet. Im Bereich der Gartenstadt („Knotenpunkt Bläsibad“) schwenkt die Trasse des „Langen Schindhaubasistunnel“ von der bestehenden B 27 ab und unterquert den Höhenrücken mit einem 2,30 Kilometer langen Tunnel. Im Bereich der Reutlinger Wiesen/des Französischen Viertels endet der Tunnel. Die B 27 neu wird hier mit der B 28 verknüpft („Knotenpunkt Tübinger Kreuz“) und auf die bestehende B 27 Richtung Stuttgart geführt.

Sachstand

Für den Ausbau der B 27 im Bereich der Stadt Tübingen wurden im Rahmen der Linienfindung von 1988 bis zur Jahrtausendwende verschiedene Trassenvarianten (innerörtliche Ausbaulösungen und Lösungen über den Höhenrücken des Schindhaus) unter verkehrlichen, umwelt- und kostenbezogenen Aspekten untersucht. Nach Abwägung aller Belange und Beteiligung der Raumschaft, insbesondere der Stadt Tübingen, wurde der „Lange Schindhaubasistunnel“ (zweiröhrig unter dem Schindhau in bergmännischer Bauweise) in die Fortschreibung des Bundesverkehrsplans 2004 aufgenommen. Die Vorentwurfsplanung für den „Langen Schindhaubasistunnel“ begann 2005. Aufgrund der sehr hohen Kosten forderte der Bundesrechnungshof umfangreiche zusätzliche Untersuchungen und Gutachten für den „Langen Schindhaubasistunnel“ (2005 bis 2011). Im August 2011 stimmte der Bundesrechnungshof der Fortführung der Planungsarbeiten für die Ortsumfahrung Tübingen auf Basis des „Langen Schindhaubasistunnel“ zu. Seitdem haben intensive Abstimmungsgespräche u.a. mit der Stadt Tübingen im Zusammenhang mit der Optimierung und der Ausbildung der Knoten im Bereich des „Tübinger Kreuz“ und der „Gartenstadt“ sowie mit den betroffenen Fachbehörden zum Kompensationskonzept stattgefunden. Am 19. März 2012 wurde der aktuelle Stand der Vorentwurfsplanung in einer

öffentlichen Sitzung des Technischen Ausschusses der Stadt Tübingen vorgestellt. Die weitere Planung für den „Langen Schindhaubasistunnel“ soll von einem „projektbegleitenden Arbeitskreis“ (betroffene Fachbehörden, Gebietskörperschaften, Verbände) begleitet werden, der von der Straßenbauverwaltung geleitet wird. Verschiedene Themen (u.a. Verkehr, Grunderwerb, Kompensationskonzept, städtebauliche Entwicklungsszenarien im Zusammenhang mit der Alternativenprüfung für das artenschutzrechtliche Ausnahmeverfahren nach § 45 Absatz 7 des Bundesnaturschutzgesetzes) werden im Rahmen von Workshops vertiefend bearbeitet. Darüber hinaus werden die Tübinger Bürgerinnen und Bürger im Rahmen eines „Bürgerdialogs“ in die Planung einbezogen. Die Auftaktveranstaltung des Regierungspräsidiums und der Stadtverwaltung Tübingen zum „Bürgerdialog“ fand am 27. Juni 2012 statt. Es wurden die bisherigen Pläne und Überlegungen vorgestellt und die in der Diskussion mit dem Bundesrechnungshof und Bundesverkehrsministerium festgelegten Rahmenbedingungen und Eckpunkte präsentiert. Von September bis Jahresende sind insgesamt drei Termine geplant, in denen sich Verkehrsplaner und Bürgerschaft mit der Verknüpfung von B 27 und B 28 beschäftigen. Weitere Themen sind die Verbindungen zum bestehenden Wegenetz, die Anbindung der Gartenstadt und des Französischen Viertels, die landschaftliche Gestaltung und die Reduzierung des Flächenverbrauchs.

Weiteres Verfahren

In Abhängigkeit vom Verlauf und den Ergebnissen des Bürgerdialoges verschiebt sich die ursprünglich für das Jahresende 2012 vorgesehene Fertigstellung des Vorentwurfs um mindestens ein halbes Jahr. Erst nach Genehmigung des Vorentwurfs durch das MVI und der Erteilung des Sichtvermerks durch das BMVBS können die endgültigen Planfeststellungsunterlagen fertig gestellt werden. Danach wird das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Einen guten Überblick über laufende Straßenbaumaßnahmen bietet das Regierungspräsidium Tübingen im Übrigen unter

www.rp-tuebingen.de/servlet/PB/menu/1330739/index.html

4. Stellungnahme der Verwaltung:

Im Sommer dieses Jahres hat die Landesregierung die Prioritätenliste des Landes mit der Reihung der dringlichsten Bundesfernstraßen bekanntgegeben. Voraussetzung um überhaupt in die Auswahl zu kommen, war die Baureife der jeweiligen Vorhaben, also das Vorliegen rechtskräftiger Planfeststellungsbeschlüsse.

Diesen Verfahrensstand hat der weitere Ausbau der B 27 nicht erreicht, weshalb wir auch nicht in dieses Verfahren aufgenommen werden konnten.

öffentlich

Das Regierungspräsidium arbeitet aber mit großem Einsatz an der Schaffung des Baurechts für den weiteren Ausbau der B 27 in Richtung Stuttgart und unterstützt uns so bestmöglich.

Entscheidend wird aber sein, dass sich Bund und Land dann aber auch auf einen zügigen Baubeginn verständigen können.

Gerade vor dem Hintergrund der Äußerungen von Bundesverkehrsminister Ramsauer Baden-Württemberg zukünftig deutlich weniger Geld für den Bundesfernstraßenbau zur Verfügung zu stellen, wird aber deutlich, dass auch eine entsprechend hohe Priorisierung nichts nützt, wenn nicht auch das notwendige Geld bereitgestellt wird.