

öffentlich

Vorlage zur Behandlung im Kreistag

Sitzung am 10.12.2012

TOP 5: Kreisentwicklung und Infrastruktur; weiterer Ausbau der B 27 und B 463

A. Beschlussvorschlag:

1. Der Sachstandsbericht zum weiteren Ausbau der B 27 und B 463 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 Ausbau der B 27 und der B 463 zu drängen.

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel werden nicht benötigt (kostenneutral)

C. Empfehlungsbeschluss des Ausschusses:

Anlagen:

öffentlich

Kreisentwicklung und Infrastruktur; weiterer Ausbau der B 27 und B 463

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 zur Verfügung gestellt:

2. Richtung Rottweil:

Projektbeschreibung:

Die Maßnahme besteht aus drei Teilabschnitten:

Abschnitt A, B 27 Balingen/Süd - Dotternhausen (K 7132):

Baulänge 6,0 km, Baukosten 22,0 Mio. EUR

Beginn am Knoten Balingen/Süd, östliche Umfahrung von Endingen in Richtung Rosswangen, westlich von Rosswangen Verlauf auf Trassenkorridor der L 442 bis Dotternhausen,

Abschnitt B, Ortsbereich Dotternhausen:

Im Bereich von Dotternhausen bleibt die heutige B 27 bestehen.

Abschnitt C, OU Schömberg:

Beginn südlich von Dotternhausen, nordwestliche Umfahrung von Schömberg
Baulänge: 3,2 km, Baukosten: 19,0 Mio EUR.

Sachstand:

Obwohl die Maßnahme im Bedarfsplan 1992 nur als „Weiterer Bedarf“ ausgewiesen war, hatte das Ministerium für Umwelt und Verkehr einem vorgezogenen Raumordnungsverfahren zugestimmt.

Das Raumordnungsverfahren für die als Variante VI bezeichnete Trasse wurde am 16.3.2000 mit der „Raumordnerischen Beurteilung“ abgeschlossen.

öffentlich

Das anschließende Linienbestimmungsverfahren nach §16 FStrG wurde mit Vorlage der Unterlagen an das UVM am 19.4.2000 beantragt. Aufgrund der zwischenzeitlich ausgewiesenen FFH-Gebiete waren dann jedoch noch ergänzende Untersuchungen erforderlich, die im Juni 2004 vorgelegt wurden. Die Bestimmung der Linie erfolgte am 7.8.2006.

Ausblick:

Im Bedarfsplan 2004 ist diese Maßnahme wiederum nur als „Weiterer Bedarf“ enthalten, allerdings mit Planungsrecht.

Nach Abschluss des Linienbestimmungsverfahrens sind jedoch vorerst keine weiteren Planungsschritte beabsichtigt, da dies wegen der erst nach 2015 möglichen Realisierung (weiterer Bedarf) derzeit nicht zielführend ist.

Nach einer möglichen Aufnahme dieser Maßnahme in den vordringlichen Bedarf bei der nächsten für 2015 vorgesehenen Bedarfsplanfortschreibung könnten die Planungen wieder aufgenommen und das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

3. Richtung Stuttgart

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 Mitte dieses Jahres wurden auf der Grundlage der abgestimmten technischen Straßenplanung (Variante 1g ohne Galerie) die Lärm- und Schadstoffgutachten erarbeitet. Auf Basis dieser Gutachten erfolgen aktuell die FFH-Verträglichkeitsprüfungen und die artenschutzfachliche Beurteilung (AFB).

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 Anfang nächsten Jahres geplant. Die FFH-Ausnahmeprüfung (FFH-AP) wird im Frühjahr 2013 vorliegen.

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

Schindhaubasistunnel

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

Projektbeschreibung:

Die Ortsumfahrung Tübingen ist Bestandteil der 2-bahnigen (4-streifige) Ausbau-konzeption 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 Schindhaus 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).

öffentlich

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 2012 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.

4. B 463, Ortsumfahrung Albstadt Lautlingen

Länge:

4,4 km, mit 3-streifigen Streckenabschn.

Ri. Ebingen: Länge ca. 1060 m

Ri. Balingen: Länge ca. 1300 m

öffentlich

Querschnitt:	zweistreifig:	RQ 10,5 + 0,5
	dreistreifig	RQ 15,5
Kosten:	42,2 Mio. € (Bau: 40,9/GE: 1,3)	
Einstufung im Bedarfsplan 2004:	Vordringlicher Bedarf	
Verkehrbelastung 2006:	19.400 - 23.000 Kfz/24h (Ortsdurchfahrt)	
Verkehrsprognose 2020:	20.400 - 20.900 Kfz/24h (Umgehung)	

Projektbeschreibung:

Der mit bis zu 23.000 Kfz/24h belastete Streckenabschnitt ist die letzte verbliebene Ortsdurchfahrt auf der Querverbindung zwischen der B 27 bei Balingen und der B 32 bei Sigmaringen.

Die ausgewählte Trasse für eine Südumgehung von Lautlingen beinhaltet zwei 3-streifige Streckenabschnitte und berücksichtigt gleichzeitig die Gewerbegebietsplanungen „Hirnau“ der Stadt Albstadt. Sie umgeht Lautlingen südlich der Bahnlinie Balingen - Sigmaringen und quert das Meßstetter Tal auf einem ca. 330 m langen Viadukt. Die K 7152 von Ebingen her wird von ihrer heutigen Einmündung in die B 463 über die Bahn hinweg bis zur neuen Umgehung verlängert und mit einem planfreien Anschluss, der gleichzeitig auch der Anbindung des geplanten Gewerbegebietes Hirnau dient, verknüpft.

Sachstand:

In der Umweltverträglichkeitsstudie des RP Tübingen aus dem Jahr 1991 wurden 5 Varianten näher betrachtet:

Südliche Umfahrung (1A), Bahnparallele Führung (3C), nördliche Umfahrung mit verkürztem Tunnel (5, 5B), Tunnelvariante (4B).

Im Jahr 1997 wurde von der Stadt Albstadt eine UVS zur Ausweisung von Gewerbebeständen unter Berücksichtigung der geplanten B 463 Umfahrung Lautlingen erarbeitet.

Der vom Regierungspräsidium vorgeschlagenen Trasse (1G1) wurde bereits 1999 von den zuständigen Ministerien bei Land und Bund zugestimmt. Die Vorentwurfsplanung konnte jedoch wegen des großen Überhangs an ausführungsfähigen Planungen nicht sofort aufgenommen werden. Nachdem die Maßnahme im neuen Bedarfsplan 2004 wiederum im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten war, konnte ein Planungsauftrag nach Freigabe durch das IM im Februar 2006 vergeben werden.

Die Trassenentscheidung wurde auf der Grundlage der artenschutzrechtlichen Alternativenprüfung im Rahmen des Antrags auf Ausnahme nach § 45 BNatSchG noch mal überprüft. Bei der gewählten Trasse 1G1 handelt es sich um die Optimierung der Variante 1A, die Lautlingen südlich umfährt und die Gewerbegebietsentwicklung mit berücksichtigt. Trotz der Betroffenheit artenschutzrechtlicher Belange sprechen die Entlastungswirkung und der Gesundheitsschutz der Anwohner entlang der Ortsdurchfahrt, städtebauliche Belange sowie FFH-Belange und Baukosten für diese Variante.

öffentlich

Der Planungsprozess wurde kontinuierlich von einem „Projektbegleitenden Arbeitskreis“ begleitet. Am 28.1.2010 wurde die Planung einschließlich des LBP dem Gemeinderat Albstadt und dem Ortschaftsrat Lautlingen im Rathaus Albstadt-Ebingen vorgestellt.

Ausblick

Der Vorentwurf wurde dem UVM (jetzt MVI) zur haushaltsrechtlichen Genehmigung und Einholung des Sichtvermerks des Bundesverkehrsministerium (BMVBS) vorgelegt. Vom BMVBS wurden vor Erteilung des Sichtvermerks noch ergänzende Stellungnahmen erbeten, die derzeit vom Regierungspräsidium bearbeitet werden.

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

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

5. 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 haben sowohl der weitere Ausbau der B 27 wie der B 463 nicht erreicht, weshalb wir auch nicht in dieses Verfahren aufgenommen werden konnten.

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

Entscheidend wird sein, dass sich Bund und Land dann 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.