

Kleine Anfrage

des Abg. Martin Rivoir SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Bau der B 28 Tübingen–Rottenburg

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie stellt sich der geplante Bauablauf beim Neubau der B 28 zwischen Tübingen und Rottenburg dar?
2. Welche baulichen und verkehrslenkenden Maßnahmen plant sie, um den Verkehr während der Bauzeit in den anliegenden Ortschaften möglichst gering zu halten?
3. Inwiefern ließe sich durch eine vorgezogene Fertigstellung der Brücke im Bereich des Weilheimer Knotens sowie weiterer Bauwerke über die L 385 die Belastung während des Baus auf die umliegenden Ortschaften reduzieren?
4. Welche Folgen hätte ein beschleunigter Bau der Brücke im Bereich des Weilheimer Knotens in finanzieller Sicht und im Hinblick auf den Bauablauf?
5. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind aus ihrer Sicht erforderlich, um die notwendigen Grenzwerte einzuhalten?

10.08.2017

Rivoir SPD

Begründung

Der Ausbau der B 28 zwischen Tübingen und Rottenburg ist ein lange bestehendes Anliegen in der Raumschaft, das jetzt endlich umgesetzt wird. Dennoch ist beim Bau der Maßnahme darauf zu achten, dass die Belastung für die Bevölkerung in den umliegenden Ortschaften möglichst gering gehalten wird.

Antwort

Mit Schreiben vom 4. September 2017 Nr. 2-39.-B28AERG-TÜ/74 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie stellt sich der geplante Bauablauf beim Neubau der B 28 zwischen Tübingen und Rottenburg dar?

Der 6,7 km lange Neubau der B 28 zwischen Tübingen und Rottenburg erfolgt in den folgenden vier Bauphasen:

Bauphase 1

Der Straßen- und Brückenbau vom Knoten Tübingen-Bühl (Anschlussstelle Bonlanden) bis zum Knoten Tübingen-Weilheim ist seit April 2016 im Bau. Die Fertigstellung und Teilverkehrsfreigabe dieses Abschnittes erfolgt voraussichtlich Ende 2019.

Bauphase 2

Der Straßen- und Brückenbau vom Knoten Rottenburg-Ost bis zum Knoten Tübingen-Bühl (Anschlussstelle Bonlanden) beginnt voraussichtlich im Herbst 2018. Die Fertigstellung und damit Verkehrsfreigabe der gesamten B 28 erfolgt voraussichtlich Ende 2020.

Bauphase 3

Der Bau der Bahnüberführung im Zuge der L 370 am Weilheimer Knoten ist erst nach der Verkehrsfreigabe der Bauphase 1 möglich. Die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich im Sommer 2021.

Bauphase 4

Der Bau der Einmündung L 370 alt in die L 385 neu am Knoten Rottenburg-Ost ist erst nach der Verkehrsfreigabe der Bauphase 2 möglich. Die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich Ende 2021.

2. Welche baulichen und verkehrslenkenden Maßnahmen plant sie, um den Verkehr während der Bauzeit in den anliegenden Ortschaften möglichst gering zu halten?

Während der Bauphase 1 gibt es keine Veränderungen gegenüber dem heutigen Zustand. Der Verkehr im Neckartal verläuft über die L 370 und L 371. Eine verkehrliche Entlastung von Kilchberg und Weilheim erfolgt nach Abschluss der Bauphase 1. Nach Abschluss der Bauphase 2 werden auch Kiebingen und Bühl entlastet.

3. *Inwiefern ließe sich durch eine vorgezogene Fertigstellung der Brücke im Bereich des Weilheimer Knotens sowie weiterer Bauwerke über die L 385 die Belastung während des Baus auf die umliegenden Ortschaften reduzieren?*

4. *Welche Folgen hätte ein beschleunigter Bau der Brücke im Bereich des Weilheimer Knotens in finanzieller Sicht und im Hinblick auf den Bauablauf?*

Wegen der gleichen Begründung werden die Fragen 3 und 4 gemeinsam beantwortet.

Aus bautechnischen Gründen ist zum Bau der Bahnüberführung im Bereich des Weilheimer Knotens eine Sperrung des heutigen höhengleichen Bahnübergangs im Zuge der L 370 erforderlich. Diese ist erst möglich, nachdem der Verkehr auf den neuen Teilabschnitt der B 28 zwischen Bühl und Weilheim (Bauphase 1) umgelegt worden ist. Eine Beschleunigung gegenüber dem in Frage 1 dargestellten Bauablauf ist damit nicht möglich. Analog gilt dies auch für den Umbau des Knotens Rottenburg-Ost.

5. *Welche Lärmschutzmaßnahmen sind aus ihrer Sicht erforderlich, um die notwendigen Grenzwerte einzuhalten?*

Als Lärmschutzmaßnahmen wurden im Wesentlichen Lärmschutzwände ausgewählt. Dies betrifft in erster Linie Dammstrecken. Soweit die B 28 oder ihre Anschlussstrecken in Einschnittslage bzw. „hinter“ dem vorhandenen Bahndamm liegen, ist die Schirmwirkung der Einschnittsböschung ausreichend und weitere Lärmschutzmaßnahmen sind überflüssig. Die Grenzwerte der RLS 90 werden immer eingehalten.

Hermann

Minister für Verkehr