

Antrag

der Abg. Dr. Horst Glück u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Ausbau der B 27 auf Streckenabschnitten Hechingen–Tübingen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. über den Stand der Planung des Ausbaus der B 27 – hier: auf den Streckenabschnitten
 - Tübingen (Krzg B 27/28)–Tübingen (Bläsibad)
 - Tübingen (Bläsibad)–Nehren (OU Dußlingen)
 - Nehren–Bodelshausen (OU Ofterdingen)
2. in diesem Zusammenhang insbesondere darzustellen
 - welches der gegenwärtige Diskussionsstand ist bezüglich alternativer Trassenvarianten zur Querung des Schindhaus und bis wann mit einer Festlegung der Trasse – im Einvernehmen mit der Stadt Tübingen – als Grundlage eines Planfeststellungsverfahrens zu rechnen ist;
 - wann das Planfeststellungsverfahren bei der Maßnahme OU Ofterdingen beginnt und was zur Beschleunigung der Vorarbeiten hierzu das Land beitragen kann;
3. ob sie bereit ist, den planfestgestellten Streckenabschnitt Tübingen (Bläsibad)–Nehren (mit OU Dußlingen) als hoch prioritär einzustufen und bei der ersten Fortschreibung des Investitionsprogramms des Bundes für Bundesstraßen zur Aufnahme anzumelden;

4. wie sie die Möglichkeiten und Chancen beurteilt, gegebenenfalls einen Tunnel durch den Schindhau privat – nach dem Konzessions- oder Betreibermodell – zu finanzieren.

23. 11. 1999

Dr. Glück, Beate Fauser, Kluck,
Pfister, Drautz FDP/DVP

Begründung

Die Stärkung der Wirtschaftsstandorträume Tübingen, Zollernalb und Sigmaringen und damit die straßenverkehrliche bedarfsgerechte Hauptanbindung der Region Neckar-Alb an den Verdichtungsraum Region Stuttgart sind höchst dringlich.

Es bedarf eines sehr raschen Ausbaus der B 27 im Streckenbereich Hechingen–Tübingen. Die dort heute bestehenden Lücken mit immer länger werdenden Staus und dem daraus resultierenden großen Unfallpotenzial sowie die eintretenden Immissionswirkungen müssen so rasch wie möglich geschlossen werden.

Schon im Bedarfsplan des Bundes für Bundesstraßen 1992/93 ist dieses Gesamtvorhaben in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen und mit dem sehr günstigen Nutzen-Kosten-Faktor von 8,0 bewertet worden.

Soweit es in den einzelnen Teilabschnitten noch planerische Hemmnisse und Verzögerungen gibt, sollte das Land auf rasche Fortschritte zu einer Problemlösung drängen und dazu auch einen wirksamen Beitrag leisten.

Letzteres gilt insbesondere für die noch zu treffende Trassenentscheidung zu einer optimalen Querung des Schindhau.

Soweit ein Streckenteil die Planungs- und Baureife erreicht hat, wie heute schon der Abschnitt Bläsibad–Nehren, sollte das Land beim Bund auf eine frühestmögliche Mittelbereitstellung zur Finanzierung drängen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 28. Dezember 1999 Nr. 64–39–B 27 Hechingen–Tübingen/21 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. *Wie ist der Stand der Planung des Ausbaus der B 27 – hier: auf den Streckenabschnitten*
 - Tübingen (Krzg B 27/28)–Tübingen (Bläsibad)
 - Tübingen (Bläsibad)–Nehren (OU Dußlingen)
 - Nehren–Bodelshausen (OU Ofterdingen)?
2. – *Welches ist der gegenwärtige Diskussionsstand bezüglich alternativer Trassenvarianten zur Querung des Schindhau und bis wann ist mit einer Festlegung der Trasse – im Einvernehmen mit der Stadt Tübingen – als Grundlage eines Planfeststellungsverfahrens zu rechnen?*

- Wann beginnt das Planfeststellungsverfahren bei der Maßnahme OU Ofterdingen und was kann das Land zur Beschleunigung der Vorarbeiten hierzu beitragen?

Zu 1. und 2.:

Tübingen (Krzg B 27/28)–Tübingen (Bläsibad)

Im Rahmen der generellen Planung wurden folgende Varianten untersucht:

- Ausbau in der Bestandstrasse mit 860 m langem Tunnel in der tiefergelegten Stuttgarter Straße (Kosten rd. 138 Mio. DM);
- offene Führung über den Schindhau mit 2 Grüntunneln von insgesamt 410 m Länge (Kosten rd. 109 Mio. DM);
- 2-bahniger Schindhaubasistunnel mit 2 Tunnelröhren von je 1620 m Länge (Kosten rd. 217 Mio. DM);
- 1-bahniger Schindhaubasistunnel unter Aufrechterhaltung der Ortsdurchfahrt der bestehenden B 27, sog. 2+2-Lösung (Kosten rd. 133 Mio. DM).

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat aufgrund der von der Stadt Tübingen geforderten sog. 2+2-Lösung mitgeteilt, dass der Bau eines 2-bahnigen Basistunnels wegen der hohen Kosten nicht in Betracht gezogen werden kann und dass ein nur 1-bahniger Schindhaubasistunnel nicht dem Verkehrserfordernis und dem im Bedarfsplan festgelegten Bedarf einer 2-bahnigen B 27 entspricht. Daraufhin hat das Regierungspräsidium Tübingen im Januar 1997 den Ausbau in der Bestandstrasse als Grundlage für die weitere Planung empfohlen. Aufgrund der Ablehnung dieser Ausbaustrasse durch die Stadt Tübingen wurde eine nochmalige Trassenoptimierung unter Berücksichtigung der von der Stadt eingebrachten Vorschläge zur Verschiebung der offenen Führung über den Schindhau durchgeführt. Der generelle Straßenentwurf für diese neue, im Prinzip offene, durch Verschieben der Trasse ökologisch günstigere Lösung, die sog. Kelterhautrasse, mit 2 Tunneln von insgesamt 410 m Länge sowie 2 Grünbrücken von je 75 m Länge (Kosten rd. 125 Mio. DM) ist fertig gestellt. Die abschließende ergänzende Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wurde bereits durchgeführt. Sobald die Stadt die entsprechenden Beschlüsse gefasst hat, soll in den nächsten Monaten die abschließende Koordinierung durch das Regierungspräsidium durchgeführt und die letztlich der weiteren Planung zu Grunde zu legende Lösung vom Ministerium für Umwelt und Verkehr mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen abgestimmt werden.

Tübingen (Bläsibad)–Nehren (OU Dußlingen)

Der Planfeststellungsbeschluss erging am 29. Dezember 1995. Die derzeit noch bestehende Verpflichtungsklage der Gemeinde Dußlingen wird voraussichtlich bis Februar 2000 formal zurückgenommen. Damit hat das Land die planerischen und rechtlichen Voraussetzungen zum Bau der B 27 Tübingen (Bläsibad)–Nehren (OU Dußlingen) geschaffen.

Nehren–Bodelshausen (OU Ofterdingen)

Die Trassenentscheidung zu Gunsten der sog. Endelbergtrasse erfolgte im Februar 1998. Der Vorentwurf für die Straßenverlegung befindet sich in Arbeit. Nach seiner Fertigstellung und Genehmigung durch das Ministerium für Umwelt und Verkehr und nach Erteilung des Sichtvermerks durch den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann das Planfest-

stellungsverfahren vorbereitet werden. Eine Beschleunigung der Vorarbeiten für das Planfeststellungsverfahren erscheint unter Berücksichtigung der extremen Mittelkürzungen im Bundesfernstraßenhaushalt und dem zwischenzeitlich großen Überhang an planfestgestellten Maßnahmen sowie der Tatsache, dass die Laufzeit der bestehenden Planfeststellungsbeschlüsse bisher auf 5 Jahre – mit einmaliger Verlängerungsmöglichkeit – begrenzt ist, nicht geboten.

3. Ist die Landesregierung bereit, den planfestgestellten Streckenabschnitt Tübingen (Bläsibad)–Nehren (mit OU Dußlingen) als hoch prioritär einzustufen und bei der ersten Fortschreibung des Investitionsprogramms des Bundes für Bundesstraßen zur Aufnahme anzumelden?

Zu 3.:

Der planfestgestellte Streckenabschnitt Tübingen (Bläsibad)–Nehren (mit OU Dußlingen) im Zuge der B 27 ist im Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1999 bis 2002, welches der Bund festgelegt hat, weder in der Liste der „hochprioritären Maßnahmen“ noch in der Liste der „prioritären Maßnahmen“ enthalten. Von einer Fortschreibung des Investitionsprogramms ist nichts bekannt.

Die Maßnahme ist im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen enthalten. Der Bund will den Bundesverkehrswegeplan für die Zeit nach 2002 auf der Basis neu festzulegender Kriterien fortschreiben. In diesem Zusammenhang hat die Bundesregierung eine Überprüfung sämtlicher noch nicht begonnener Bedarfsplanmaßnahmen angekündigt. Ob dabei auch die B 27, Tübingen (Bläsibad)–Nehren, überprüft wird, ist noch ungeklärt. Das Land wird sich auf jeden Fall mit allem Nachdruck dafür einsetzen, dass die B 27, Tübingen (Bläsibad)–Nehren, wie alle übrigen Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs ihre Priorität behält. Über den künftigen Finanzrahmen (ab 2003) des neuen Bundesverkehrswegeplans ist bisher nichts bekannt.

4. Wie beurteilt die Landesregierung die Möglichkeiten und Chancen, gegebenenfalls einen Tunnel durch den Schindhau privat – nach dem Konzessions- oder Betreibermodell – zu finanzieren?

Zu 4.:

Eine private Finanzierung incl. Bau und Betrieb eines Tunnels durch den Schindhau nach dem sogenannten Betreibermodell wäre nach geltender Gesetzeslage möglich. Das private Interesse an einer solchen Lösung wird jedoch als gering eingestuft, da ein solcher Tunnel im Mautbetrieb aufgrund von Umfahrungsmöglichkeiten durch die Stadt unwirtschaftlich und auch unzweckmäßig wäre. Die dringend erforderlichen Finanzmittel zum Neubau von Bundesfernstraßen sind nach Ansicht der Landesregierung grundsätzlich vom Bund zur Verfügung zu stellen.

Eine private Vorfinanzierung nach dem Konzessionsmodell kommt beim Schindhau-Tunnel nicht in Betracht. Der Bund hat dieses Finanzierungsmodell auf 27 ausgewählte Projekte in Deutschland beschränkt und lässt keine Erweiterung mehr zu.

In Vertretung

Finkenbeiner