

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christopher Gohl, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/31543 –**

Aus- und Neubau der B 27 zwischen Bodelshausen und Nehren

Vorbemerkung der Fragesteller

Um Staus zu verringern und den Straßenverkehr in der Region zwischen Bodelshausen und Nehren besser anzubinden und zu verknüpfen, wurden in den 1990er Jahren mehrere Straßenbauvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit sowie bezüglich der Frage nach Wirtschaftlichkeit und Verkehr untersucht und verglichen, um zu klären, wie dieses Ziel bestmöglich umgesetzt werden kann. Die betroffenen Kommunen Bodelshausen, Nehren, Ofterdingen und Mössingen waren laut Regierungspräsidium Tübingen in den Prozess eingebunden worden. Im Jahr 1998 fiel die Entscheidung auf Variante 1 „Endelbergtrasse“, den Aus- und Neubau der B 27 zwischen Bodelshausen und Nehren, als „insgesamt beste Lösung“ (<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/abt4/b27-2/>).

Nachdem im Jahr 2013 die Pläne der Öffentlichkeit vorgestellt worden waren, folgte 2019 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen fand im Sommer 2020 statt und bis Anfang Oktober 2020 konnten schriftliche Einwendungen eingereicht werden. Laut Regierungspräsidium seien rund 500 Stellungnahmen eingegangen, die aktuell noch bearbeitet werden würden (ebd.). Das Projekt ist in der Region umstritten, mit Befürwortern des Ausbaus und Gegnern, die Alternativen zum Ausbau wie den Bau eines Tunnels fordern (<https://b27neu.de/>).

Insgesamt ist auch 23 Jahre nach der Festlegung auf die „Endelbergtrasse“ als finale Variante das Projekt nach wie vor nicht umgesetzt worden. Die Fragesteller wollen wissen, wie der aktuelle Stand lautet und mit welcher Begründung das Projekt noch nicht umgesetzt worden ist.

1. Wie lautet der aktuelle Stand des Aus- und Neubauprojekts B 27 zwischen Bodelshausen und Nehren?
2. Hat die Bundesregierung Kenntnis vom aktuellen Stand der Bearbeitung der eingereichten Stellungnahmen und schriftlichen Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens?

- a) Liegen bereits Ergebnisse vor, und wenn ja, wie lauten diese?
- b) Welchen Einfluss werden die schriftlichen Einwendungen auf das Projekt haben?
- c) Welchen, zusammengefassten, Inhalt weisen die eingereichten Einwendungen auf?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der zuständigen Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg (SBV) sind im laufenden Planfeststellungsverfahren bis zum Ende der Einwendungsfrist am 2. Oktober 2020 rund 500 Einwendungen bei der Planfeststellungsbehörde, dem Regierungspräsidium Tübingen, eingegangen. Die SBV bearbeitet die Einwendungen.

3. Aus welchen Gründen wurde das Projekt der B 27 zwischen Bodelshausen und Nehren noch nicht umgesetzt?
4. Bis wann soll der Ausbau der B 27 zwischen Bodelshausen und Nehren nach Kenntnis der Bundesregierung umgesetzt und beendet werden?
5. Aus welchen Gründen vergingen nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen 1998 und 2013 15 Jahre, bevor die Pläne der Öffentlichkeit vorgestellt worden sind, und weshalb vergingen daraufhin erneut fünf Jahre, bis die Planung den sogenannten Geschehenerfolg des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erhielt (<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/abt4/b27-2/>)?

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Öffentlichkeit wurde im Zuge des komplexen, zeitaufwändigen Planungsprozesses mehrfach informiert. Ende der neunziger Jahre wurde die getroffene Variantenentscheidung aufgrund rechtlicher Anforderungen des europäischen Gebiets- und Artenschutzes im Nachgang nochmals einer Alternativenprüfung unterzogen und im Zuge der Fauna-Flora-Habitat-Ausnahmeprüfung die modifizierte Planung dieser Variante bestätigt. Das Regierungspräsidium Tübingen hat u. a. drei öffentliche Informationsveranstaltungen durchgeführt und im Rahmen öffentlicher Gemeinderatssitzungen den aktuellen Stand der Planungen vorgestellt.

Die bauliche Umsetzung des Vorhabens kann erst erfolgen, sobald das Baurecht vorliegt.

6. Wie hoch belaufen sich die Kosten des bisherigen Vorgangs seit 1998?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

7. Mit welchen weiteren Kosten rechnet die Bundesregierung für das Projekt der B 27 zwischen Bodelshausen und Nehren?

Nach Kenntnis der Bundesregierung betragen die aktuellen Gesamtkosten des Projekts rund 100 Mio. Euro.

8. Hat die Bundesregierung Kenntnis über zu erwartende Kosten für die alternative Variante eines Tunnels, wie sie unter anderem vom Bündnis „nachhaltige mobilität STEINLACHTAL“ gefordert wird?

Wenn ja, hoch sind diese?

9. Hat die Bundesregierung Kenntnis, ob aktuell weitere Straßenbaualternativen geprüft werden, und wenn ja, welche?
- a) Wie hoch wären die Kosten für diese Alternativen (bitte pro Alternative auflisten)?
- b) Wie lange würden die jeweiligen Alternativen bis zur Fertigstellung brauchen (bitte pro Alternative auflisten)?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

10. Zu welchem Zeitpunkt, und mit welchen zentralen Begründungen sind grundsätzliche Alternativen der Trassenführung ausgeschieden, wie die sogenannte Kriegerdenkmaltrasse und eine Lösung analog der Überdeckung der Trasse im nördlich anschließenden Abschnitt der B 27 (Nehren–Bläsibad) im Bereich der Gemeinde Dusslingen?

In den neunziger Jahren wurden die Variante 1 „Endelbergtrasse“ (mit Untervarianten) sowie eine engere Umfahrung teilweise mit Tunnel (Variante 4a „Kriegerdenkmaltrasse“) und eine Tunnellösung auf der Bestandstrasse (Variante 3b „Doppelstocktunnel“) im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS 1996/97) untersucht.

Die Variante 2a „Kleine Umfahrung“, die Ofterdingen auf kürzester Strecke umfährt, wurde nicht einbezogen, da die Gemeinde Ofterdingen zwischenzeitlich ein großes Gewerbegebiet auf der Trasse ausgewiesen hatte.

Unter Einbeziehung wirtschaftlicher, verkehrlicher und umweltfachlicher Aspekte war die Variante 1 (mit Untervarianten 1a bis 1g) die vorteilhafteste Lösung. Gegen die Variante 4a („Kriegerdenkmaltrasse“) sprachen kostenbezogene Gründe und gegen Variante 3b („Doppelstocktunnel“) kostenbezogene sowie verkehrliche Gründe. Nach Auskunft der SBV wäre der bei Variante 3b notwendige Bau des Doppelstocktunnels unter Aufrechterhaltung des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt Ofterdingen (B 27 alt) nicht möglich. Für die Dauer der Bauzeit des Tunnels müsste der Verkehr über die L 385, den Nordring Mössingen und die L 384 und L 394 durch Nehren umgeleitet werden. Diese Zusatzbelastungen wären auf der Umleitungsstrecke nicht verträglich.

Auf Grundlage der Variante 1e wurde im Februar 1998 unter Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange die Vorzugsvariante festgelegt. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg und das damalige Bundesministerium für Verkehr stimmten dieser Lösung im April 1998 zu.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.