

## Berichtsvorlage

zur Kenntnis im **Ortschaftsrat Bühl**  
zur Kenntnis im **Ortschaftsrat Kilchberg**  
zur Kenntnis im **Ortschaftsrat Weilheim**  
zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

---

**Betreff:** **Neubau B 28 zwischen Weilheim und Kilchberg;  
Bericht über die Bauabwicklung**  
**Bezug:** Planfeststellungsbeschluss Regierungspräsidium Tübingen 10.12.1999  
**Anlagen:** 1 Anlage 1: Übersichtslageplan

---

## Zusammenfassung:

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	<b>HH-Stelle</b>	<b>Ansatz 2017</b>	<b>Ansatz 2018</b>	<b>Ansatz 2019</b>	<b>Summe</b>
<b>Vermögenshaushalt</b>					
Ausbau B 28a; Kreuzungsbauwerk Bonlanden Bühl	2.6600.9500.000-1002	200.000 €	51.000 €	12.000 €	<b>263.000 €</b>
Ausbau B 28a; Bahnübergang Knollstraße Bühl	2.6600.9501.000-1002	0 €	140.000 €	22.000 €	<b>162.000 €</b>
Ausbau B 28a; Bahnübergang Kilchberg	2.6600.9502.000-1002	120.000 €	13.000 €	0 €	<b>133.000 €</b>
<b>Gesamt</b>		<b>320.000 €</b>	<b>204.000 €</b>	<b>34.000 €</b>	<b>558.000 €</b>

## Ziel:

Bericht der Verwaltung über den Sachstand und die zu erwartenden Kostenbeteiligungen im Zuge der Herstellung zur künftigen B 28 neu.



## **Bericht:**

### **1. Anlass / Problemstellung**

Im Hinblick auf den eigentlichen Straßenbau ab dem Jahr 2018 besteht ein aktueller Abstimmungsbedarf zwischen Landesstraßenbauverwaltung (SBV) und den betroffenen Kommunen im Streckenzug der B 28 neu. Hierzu fanden in 2016 zwei große Besprechungen zwischen SBV und der Universitätsstadt Tübingen statt. In einer ersten Runde wurden noch einmal alle relevanten Teilbaumaßnahmen vorgestellt und dabei die jeweils festgestellten Ausbaustandards erörtert. Im Zuge dessen hat die Stadt Tübingen zum Teil noch einmal Änderungsanregungen einfließen lassen, insbesondere die spätere Führung des Radverkehrs und innerörtlichen Verkehrs betreffende Maßnahmen. In einem zweiten Termin Ende Juli 2016 wurden die im Zuge der Wegebaumaßnahmen zu schließenden Detailvereinbarungen der beteiligten Kosten- und Baulastträger im Einzelnen besprochen.

Im wesentlichen geht es hier um Vereinbarungen über zukünftige Unter- und Überführungen zur Auflösung bisheriger plangleicher Kreuzungspunkte mit der geplanten neuen Bundesstraße, um zukünftige Rad- und Wirtschaftswegführungen, die im Zuge des Straßenbaus zu verlegen oder neu anzulegen sind, um Anpassungen und Einbindungen bestehender Kanaltrassen im Zuge des Straßenbaus sowie um Beteiligungen an Bau und Unterhalt von Schutzwänden und -wällen im Zuge des Straßenbaus.

Langfristige und technisch anspruchsvolle Unterhaltungsaufgaben kommen auf die Stadt Tübingen insbesondere durch den Ihr zukommenden Unterhalt der Pumpentwässerungsanlagen (Hebeanlagen) zur Entwässerung der Straßenoberfläche im Bereich der Unterführungen der Knollstraße in Bühl unter der neuen Bundesstraße sowie unter der Bahnlinie zu.

Von besonderem Interesse für die Belange der Stadt Tübingen sind folgende Planinhalte (vgl. Anlage 1):

- die Anbindung des heutigen Gewerbegebietes Bonlanden West in Tübingen-Bühl an die künftige B 28 neu (Situation B)
- der Sicht- und Immissionsschutzwall am Quecksee in Bühl (Biotopschutzwall, Sit. C)
- die Unterführungen der Knollstraße unter der B 28 neu bzw. Bahnlinie (Sit. A)
- Beseitigung des plangleichen Bahnüberganges in Kilchberg (Sit. E)
- die Lärmschutzwand auf einem Wall in Bühl (Sit. D)

### **2. Sachstand**

#### **2.1. Rückblick und Ausblick zum Baugeschehen**

Im Februar 2016 wurde mit ersten bauvorbereitenden Maßnahmen (Baumfäll- und Rodungsarbeiten) zum Straßenausbau begonnen. Im April/Mai 2016 schloss sich die Aufschüttung der Straßendämme am Weilheimer Knoten zur Überführung der Alten Landstraße (L 371) über die B 28 neu an. Im September wurde mit Leitungsverlegungen, insbesondere der Umlegung der Ferngasleitung Weilheim – Bühl begonnen. Für das Jahr 2017 stehen auf Gemarkung Tübingen zwei Brückenbauwerke im Zuge des Straßenausbaus zur Umsetzung an: das zuvor beschriebene Kreuzungsbauwerk L 371 über die B 28 neu am Weilheimer Knoten und das Brückenbauwerk am künftigen Anschlussknoten Bonlanden in Bühl.

Folgende Zeithorizonte bis zur Fertigstellung der insgesamt drei Straßenbauabschnitte werden vom Regierungspräsidium benannt:

1. Abschnitt Weilheimer Knoten – Anschluss Bonlanden Bühl:
  - Fertigstellung voraussichtlich Ende 2019
2. Abschnitt Anschluss Bonlanden – Knoten Rottenburg Ost:
  - Fertigstellung voraussichtlich Ende 2020
3. Abschnitt Anschluss Weilheim an die L 370/L 371:
  - Fertigstellung voraussichtlich Mitte 2021

Ab dem Jahr 2020, nach Verkehrsfreigabe des 1. Bauabschnittes, soll der Bahnübergang Weilheim im Zuge der L 370 gesperrt und mit dem Bau der neuen Straßenüberführung begonnen werden.

#### 2.2. Stand der Vereinbarungen (Kosten und Straßenbaulast)

##### Unterführungen Knollstraße „A“ (vorbehaltlich der Anerkennung durch die DB Netze AG):

Am Kreuzungspunkt mit der Bahntrasse übernimmt der Bund (die Bundesstraßenverwaltung) 50 % der Baukosten für den Bau der Begleitanlagen, also der beidseitigen Rampen, der Grundwasserwanne, der Entwässerung und des Pumpwerks. Für die zweite Kostenhälfte dieser Anlagen kommt ebenso wie für das Unterführungsbauwerk selbst die so genannte Drittfiananzierung nach § 13 EKrG unter den beteiligten Kostenträgern Bahn, Bund und Stadt zur Anwendung. Somit entfallen 1/6 der Baukosten für die Begleitanlagen sowie ein Drittel der Unterführungskosten auf die Stadt Tübingen. Die Baulast der unterführten Knollstraße geht an die Stadt über, sie übernimmt die Kosten für den Unterhalt o. g. Anlagen. Voraussichtlicher Baukostenanteil Stadt (Stand Sept. 2015): ca. 162.000 Euro.

Die Baukosten der Unterführung der Knollstraße unter der neuen Bundesstraße 28 werden dagegen vollständig vom Bund getragen.

##### Kreuzungsbauwerk Bonlanden-West „B“:

Die Mehrkosten für einen qualifizierten Geh- und Radweg auf dem Bauwerk sowie dem Dammbauwerk im Zuge der Überführung der heutigen Industriestraße Bonlanden über die künftige B 28 neu in Bonlanden West als künftigem Zubringer einer Kreisstraße entfallen auf die Stadt Tübingen, zusätzlich sind die Mehrkosten auf dem Bauwerk selbst an die SBV abzulösen. Die spätere Unterhaltung ist mit dem späteren Baulastträger der Kreisstraße (Landkreis) noch zu regeln.

Voraussichtlicher Baukostenanteil Stadt (Stand Sept. 2015): ca. 263.000 Euro.

##### Sicht- und Immissionsschutzwall am Quecksee Bühl „C“:

Beim Biotopschutzwall in Bühl erhält die Stadt für die auf Vorschlag des Regierungspräsidiums über eine Länge von ca. 500 m an sie übergehende Baulast Ablöseerträge für dessen baulichen Unterhalt. Der Unterhalt von Gehölz und Bepflanzung (betriebliche Unterhaltung) der Anlage soll nach Vorstellung des Regierungspräsidiums an die Stadt in zusammenhängender Fläche übertragen werden.

Alternativ könnte der Schutzwall auch als eigenständiges Grundstück vermessen werden und insgesamt in Eigentum und Unterhaltungslast des Bundes verbleiben.

##### Beseitigung des Bahnüberganges in Verlängerung der Tessinstraße/Kilchberg „E“:

Die Kostenaufteilung erfolgt analog zur Unterführung der Knollstraße unter der Bahn in Bühl gemäß Situation „A“. Die Baulast des unterführten Feldweges in Verlängerung der Tessinstraße obliegt der Stadt, sie übernimmt auch die Kosten für den Unterhalt der Anlagen.

Voraussichtlicher Baukostenanteil Stadt (Stand Sept. 2015): ca. 133.000 Euro.

Die Baukosten der Unterführung des Feldweges unter der neuen Bundesstraße 28 werden dagegen vollständig vom Bund getragen.

### 2.3. Zusätzlicher Lärmschutz Bühl „D“

Die auf Wunsch der betroffenen Teilortgemeinde im Haushaltsplan 2016 mit 30.000 € finanzierte Lärmschutzwand ist bislang nicht Gegenstand der aktuellen Straßenplanung und somit nicht planfestgestellt. Für eine Realisierung dieses Wunsches gilt folgendes:

Aktueller Vereinbarungsstand

#### a) Planungsrechtliche Maßgaben:

Für die beantragte Verlängerung der Lärmschutzwand in Bühl verlangt die SBV von der Stadt, dass diese eine entsprechende Änderung der Planfeststellung bzw. eine Absehens-Bescheid herbeizuführen habe. Die Plangenehmigung muss bis spätestens 2018 vorliegen, Planungsgrundlagen werden vom Regierungspräsidium Tübingen zur Verfügung gestellt. Die Einbringung und Weiterleitung der Bauantragsunterlagen erfolgt dann über das Regierungspräsidium intern an die zuständigen Stellen.

#### b) Kostenregelung:

Im Zuge des o. g. Erweiterungsvorhabens werden die Baukosten zzgl. der Verwaltungskosten der Stadt Tübingen in Rechnung gestellt. Die Bundesstraßenverwaltung erhält darüber hinaus eine Ablöse für die Übernahme des städtischen Wandteils (Eigentum verbliebe insgesamt beim Bund) in dessen Baulast. Sämtliche mit der Änderungsplanung aufkommende Kosten richten sich an die Stadt Tübingen, sie trägt das Risiko des Genehmigungserfolgs. Mit der Bundesstraßenverwaltung ist eine Kostenübernahmevereinbarung zu schließen.

### 3. **Vorgehen der Verwaltung**

Die Verwaltung wird den Neubau der B 28 begleiten und die notwendigen Vereinbarungen abschließen. Zum Thema zusätzlichen „Lärmschutz Bühl“ wird auf die Vorlage 17/2017 verwiesen.

### 4. **Lösungsvarianten**

Aus Sicht der Verwaltung keine.

### 5. **Finanzielle Auswirkungen**

Die präzisen Kosten für die konkrete Kostenbeteiligung der Stadt am Neubau der B28 liegen noch nicht abschließend fest. Die entsprechenden und von der Landesstraßenbauverwaltung vorbehaltlich genannten Kosten sind im Haushaltsplan 2017 ff. veranschlagt.

Die sich aus den Vereinbarungen ergebenden gesetzlichen Kostenbeteiligungen der Stadt für die Anlagen an den zu beseitigenden Bahnübergängen in Kilchberg und Bühl und der Bundesstraßenanbindung in Bühl Bonlanden belaufen sich auf voraussichtlich über 560.000 Euro (vgl. Vorlage 17/2017). Eine abschließende Kostenbeteiligung der Stadt wird sich jedoch erst nach Abschluss der im Einzelfall zu schließenden Kostenübernahmevereinbarungen der Baulastträger abzeichnen bzw. letztlich erst zum Abrechnungszeitpunkt der Maßnahme zu beziffern sein.

[Bei einem denkbar ungünstigerer Kostenteiler Stadt aus den noch zu verabschiedenden](#)

Bahnkreuzungsvereinbarungen und unter Hinzurechnung der Bruttoaufwendungen für eine verlängerte Lärmschutzwand Bühl (ohne Berücksichtigung möglicher Drittmittelgeber) erhöhte sich die Gesamtkostenbeteiligung der Stadt auf nahezu 1 Million Euro.