

„Ja“ zur B 27 – vierspurig!

schneller, richtiger, umwelt- und menschenfreundlicher und womöglich gar nicht teurer: „Ja“ zum Ofterdinger Tunnel.

Das Regierungspräsidium Tübingen favorisiert für den geplanten Ausbau der B 27 im Moment die „Endelbergtrasse“, die die vierspurige B 27 künftig in einer Schleife um Ofterdingen herumführen soll. Diese Trasse ist aus mehreren Gründen falsch und abzulehnen:

1. Sie hätte mit weit über 20 ha Fläche einen enormen Flächenverbrauch.
2. Sie würde FFH-Gebiete zerstören und geschützte Tierarten wie die Wanstschröcke in ihrem Bestand gefährden.
3. Ihre Trasse würde die Streuobstlandschaft und damit ein wichtiges Kulturgut unserer Region zerstören.
4. Sie wäre schädlich für alle Anwohner und Erholungssuchenden, weil sie die gesamte Gegend mit einem permanenten Geräuschpegel überziehen würde.
5. Sie würde vor allem den Ofterdinger Friedhof zu einem ständigen Ort des Lärms machen, denn die Endelbergtrasse läuft keine 300 m unterhalb des Friedhofs vorbei und der geplante Zubringer kommt sogar bis auf 200 m an das Friedhofsgelände heran. Die letzte Ruhestätte der Ofterdinger Bürgerinnen und Bürger würde damit dauerhaft beschädigt und aus einem Ort der Stille würde ein „Highwayfriedhof“.
6. Der geplante, völlig überdimensionierte Parkplatz hinter Bad Sebastiansweiler mit 100 Parkplätzen, darunter 38 LKW-Plätzen würde nicht nur den Vogelflug und Wildwechsel am Waldrand Richtung Bodelshausen beschädigen, sondern auch eine Störquelle für das angrenzende Rehazentrum und Pflegeheim Bad Sebastiansweiler bilden.
7. Die Trasse wäre nur durch einen gigantischen Bauaufwand mit insgesamt 14 Brücken und einem geschätzten Bauvolumen von 100 Mio € realisierbar¹.

Ohne Frage: Die B 27 braucht an der Engstelle Ofterdingen einen Ausbau. Aber es gibt eine offensichtliche, naheliegende, bessere, kürzere, schnellere, umwelt- und menschenfreundlichere Variante: Einen Tunnel durch Ofterdingen.

Dieser Tunnel würde (mit Ausnahme der Lage des Parkplatzes) jedes der o.a. Probleme lösen. Die Trasse wäre 1 km kürzer als die momentane Variante. Sie wäre auf 1,1 km sogar bereits vierspurig ausgebaut, so dass lediglich ca. 5 km statt 7 km gebaut werden müssten. Diese 5 km führen komplett über bereits bestehende Trassen, so dass kein Neu- sondern lediglich ein Ausbau der bestehenden B 27 erforderlich wäre. Im Nachbarort Dusslingen wurde genau diese Bauvariante mit Tunneldurchquerung umgesetzt und führte zu einer Aufwertung des Ortes mit Bürgerpark.² Weshalb also wird nach wie vor an der falschen Trasse um den Endelberg festgehalten?

Das Hauptargument von Seiten des Regierungspräsidiums ist eine Kostensteigerung von 70%, also von 100 Mio € auf insgesamt 170 Mio €. Das wäre in der Tat eine Größenordnung, bei der man nochmals genau überlegen müsste, ob sie verantwortbar wäre. Bei genauerem Hinsehen sind diese Mehrkosten von 70 Mio € jedoch nicht wirklich nachvollziehbar, wie im Folgenden dargestellt wird.

Die gesamte Trasse „Ofterdinger Tunnel“ lässt sich in vier Abschnitte gliedern:

- I. 2,2 km Beginn Ausbaustrecke Bodelshausen – Ende Bad Sebastiansweiler
- II. 1,1 km Ende Bad Sebastiansweiler – Ortseingang Ofterdingen (Abzweigung Mössingen)

¹ Vgl. https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Abt4/B27_2/Seiten/Daten.aspx

² Vgl. https://www.total-lokal.de/city/tuebingen/data/72070_672_01_14.pdf - S. 18.

- III. 1,3 km Ortseingang Ofterdingen (Abzweigung Mössingen) - Abzweigung Pennymarkt
- IV. 1,4 km Abzweigung Pennymarkt Ofterdingen - Umspannwerk Nehren

Zu Abschnitt I: Mit Ausnahme des völlig unpassend platzierten Parkplatzes, der aus Natur- und Menschenschutzgründen an eine andere Stelle gebaut gehört, bleibt dieser Abschnitt bei einer Tunnellösung durch Ofterdingen unverändert und ist umstritten. Er könnte sofort gebaut werden, um die Unfallstelle bei der Verengung der B 27 bei Bodelshausen zu beseitigen und die Ampel-Staustelle an der Abzweigung nach Belsen zu beseitigen. Eine Änderung oder gar Steigerung von Kosten entsteht in diesem Bereich bei der Variante „Tunneltrasse“ nicht.

Zu Abschnitt II: Hier besteht bereits jetzt eine vierspurig ausgebaute Trasse, die höchstens noch etwas verbreitert werden müsste. Sämtliche Grundstücke befinden sich im Besitz des Bundes. Würde diese Trasse aufgegeben, entstünden umgekehrt Kosten für einen Trassenrückbau. Es wäre geradezu widersinnig, diese 1,1 km quasi fertig ausgebaute Trasse NICHT für die B 27-Erweiterung zu nutzen. D.h. 3,3 km Trasse B 27 neu könnten ohne einen Cent Kostensteigerung gebaut werden.

Zu Abschnitt IV: Hier besteht bereits eine zweispurige Trasse, die auf über 1 km Länge lediglich auf vier Spuren verbreitert werden müsste. Die Geologie der Fläche ist durch die bestehende Trasse bekannt. Die Topografie ist unproblematisch. Lediglich ein Brückenbauwerk wäre für eine Ausfahrt „Ofterdingen – Nord“ zu erstellen. Die Baukosten für diesen Abschnitt km lägen damit vermutlich überschaubar im mittleren einstelligen Millionenbereich.³

Bei drei der vier Bauabschnitte und damit 4,7 km Staße sind damit keine exorbitanten Kosten zu erwarten, sondern im Gegenteil eher Kosteneinsparungen im Vergleich zur Endelbergtrassenplanung.

Bleibt der neuralgische, 1,3 km lange Abschnitt III. Dieser der Ortsdurchquerung von Dusslingen vergleichbare Bereich müsste mit einem ca. 500 m langen Tunnel im Bereich zwischen AVIA-Tankstelle und Ampelabzweigung Ortsmitte Ofterdingen untertunnelt werden. Die restlichen 800 m, die durch ein Gewerbegebiet führen, könnten offen gebaut werden. Eine Brücke müsste als Anschluss „Ofterdingen – Süd“ im Bereich der bisherigen Einmündung von Mössingen her neu erstellt und die Brücke über die Steinlach von zwei auf vier Spuren erweitert werden. Einige innerörtliche Querungen der bisherigen B 27 müssten ähnlich wie in Dusslingen neu verlegt werden.

Der komplette dritte Bauabschnitt des B 27-Ausbaus von Tübingen nach Nehren durch Dusslingen mit 3,3 km Länge kostete 55,8 Mio €⁴. Enthalten sind darin neben dem vergleichbar langen Tunnel ähnlich viele Brückenbauten für die Anschlussstellen wie sie bei einer Trassenlösung durch Ofterdingen entstünden, ja es musste in Dusslingen auch noch die aufwändige Querung der Bahntrasse mitberücksichtigt werden.

Selbst wenn eine Tunnellösung für den Abschnitt Nehren-Bodelshausen aufwendiger wäre als in Dusslingen, weil der Tunnel teilweise unter bestehenden Gebäuden durchgeführt „unter Tage“ gebohrt werden müsste, so ist doch eine Kostensteigerung von 70 Mio € gegenüber der Endelbergtrasse kaum vorstellbar. Denn dem zu bauenden Tunnel stünden ca. 10 nicht zu bauende Brücken (u.a. eine mit 200 m Länge) der Endelbergtrasse gegenüber. Zum Vergleich: Die komplette – vom Bauumfang durchaus ähnliche - Baumaßnahme „Erweiterung B 27 Tübingen – Nehren“ kostete mit allen drei Bauabschnitten samt Tunnel und Brücken 71,6 Mio €. Eine Kostendifferenz von 100 Mio € zum Bauabschnitt Nehren-Bodelshausen ist schlicht nicht vorstellbar.

Die Endelbergtrasse mag vor 20 Jahren von den damaligen Gremien als favorisierte Trasse im besten Wissen beschlossen worden sein. Jedoch hat sich a) das verkehrspolitische Bewusstsein unserer

³. Der Parkplatz wäre übrigens hier am Rande des Gewerbegebietes Ofterdingen sinnvoller platziert als in Abschnitt I am Waldrand mit Wildwechsel und in unmittelbarer Nähe der Reha-Einrichtung Bad Sebastianswaeler.

⁴ Vgl. https://www.total-lokal.de/city/tuebingen/data/72070_672_01_14.pdf

Gesellschaft geändert und b) haben wir mit dem inzwischen durchgeführten Abschnitt „Tübingen – Nehren“ einen sichtbaren Beleg vor Augen, dass es eine in jeder Hinsicht bessere und womöglich überhaupt nicht teurere Alternative gibt.

Auch Ofterdingen wäre kein Verlierer dieser Trassenführung, ganz im Gegenteil: Durch den Tunnel entstünde ähnlich wie in Dusslingen ein attraktives und sinnvoll gestaltbares Bürgerareal mitten im Ort. Der Ofterdinger Friedhof bliebe das, wozu er gedacht war: Ein Ort der Ruhe und des Friedens, an dem alle Besucher in Stille ihrer Toten gedenken können. Und der Durchgangsverkehr samt Abgasen käme dahin, wo er innerhalb von Orten hingehört: Nicht exponiert auf Brücken und Dämme, sondern unter die Erde.

Was wäre also konkret zu tun:

1. Stopp des Planfeststellungsverfahrens für die Trasse als Ganzes. Herauslösen des ersten Bauabschnittes in einem separaten Planfeststellungsverfahren ohne Parkplatz.
2. Beginn mit ernsthaften und auch hinsichtlich der finanziellen Aussagekraft belastbaren Planungen zur Tunneltrasse, speziell im o.g. Abschnitt III. Weiterhin Neuplanung des Parkplatzstandortes.
3. Schnellstmöglicher Baubeginn für den Abschnitt I, um a) ein Signal an die Bevölkerung und alle Pendler zu senden, dass der Streckenausbau kommen wird und b) um die Unfallstelle bei der Fahrbahnverengung Bodelshausen aufzuheben.
4. Nach Abschluss der unter 2. genannten Neuplanungen sehr zügig Einleitung eines neuen Planfeststellungsverfahrens und schnellstmöglicher Baubeginn mit Abschnitt IV sowie den zu erstellenden Brücken.
5. Zuletzt käme dann als Abschluss, ähnlich wie in Dusslingen, die Ortsdurchquerung, die zumindest bis zur Fertigstellung der 1. Röhre nochmals eine belastende Phase sein wird – jedoch absehbar und mit einer klaren Zielrichtung: Dem Abschluss eines nun bereits 50 Jahre dauernden Themas: Der vierspurigen B 27 bis Balingen.

Deshalb: „Ja“ zur B 27 vierspurig! Schneller, richtiger, umwelt- und menschenfreundlicher und womöglich gar nicht teurer – „Ja“ zum Ofterdinger Tunnel – jetzt!