



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Oberbürgermeister der Stadt Tübingen
Herrn Boris Palmer
Friedrichstraße 21
72072 Tübingen

Universitätsstadt Tübingen
Oberbürgermeister

Empfang: 07. MAI 2013

00	01	02
01	01	PM

Handwritten: FV GR

MDir Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h.
Josef Kunz
Leiter der Abteilung Straßenbau

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5000

FAX +49 (0)228 99-300-5099

al-stb@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

**Betreff: B 28 Rottenburg – Tübingen
- Infrastrukturbeschleunigungsprogramm (IBP) II**

Bezug: Ihr Schreiben vom 19.12.2012 an Herrn Bundesminister
Dr. Ramsauer MdB
Aktenzeichen: StB 22/72131.1/1028/1866689
Datum: Bonn, 02. Mai 2013
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Herr Bundesminister Dr. Ramsauer MdB dankt Ihnen für Ihr Schreiben vom 19.12.2012 zur Aufstellung des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP) II. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Die verspätete Beantwortung Ihres Schreibens bitte ich zu entschuldigen.

Zunächst möchte ich Ihnen versichern, dass dem Bund die Bedeutung der Neubaumaßnahme B 28, Rottenburg – Tübingen zur Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur in der Region bewusst ist.

Nach den Artikeln 90 und 85 des Grundgesetzes planen, bauen, unterhalten und verwalten die Bundesländer im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes die Bundesfernstraßen. Zu diesen Aufgaben gehört auch, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zum Bau anstehende Maßnahmen priorisierend vorzuschlagen. Daher werden derartige Dringlichkeitsreihungen der Länder vom BMVBS erwartet und unabhängig von der eigenen Bewertung grundsätzlich befürwortet. In vorliegendem Fall war das BMVBS über das Vorgehen der Landesregierung Baden-Württemberg informiert, bei dem Verfahren der Priorisierung aber nicht beteiligt. Soweit sich generell Möglichkeiten für Baubeginne von Bundesfernstraßenprojekten ergeben, entscheidet letztlich allein der Bund über die Projektauswahl. Die Prioritätenliste eines Landes ist für den Bund dabei nicht bindend, fließt jedoch in die Entscheidungsfindung mit ein.





Seite 2 von 3

Die fachliche Meinung des BMVBS wurde bei der Durchführung der Priorisierung nicht mit einbezogen, was insofern bedauerlich ist, als zumindest die Gewichtung der einzelnen Kriterien diskussionswürdig ist. Aus Sicht des Baulastträgers Bundes ist beispielweise den Kriterien Verkehrsfluss und Netzfunktion und insbesondere dem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eine größere Bedeutung und Wichtigkeit beizumessen.

Aufgrund der Verschlechterung des Erhaltungszustandes des Bundesfernstraßennetzes, insbesondere der Brücken, und bei gleichzeitiger extremer Belastungszunahme durch den Schwerlastverkehr muss gleichwohl den Erhaltungsinvestitionen zukünftig grundsätzlich Vorrang eingeräumt werden. Darüber hinaus sind bereits für die Fertigstellung der laufenden Bedarfsplanmaßnahmen in Baden-Württemberg Umschichtungen aus anderen Ausgabebereichen erforderlich. Neben der Vielzahl der in Bau befindlichen Maßnahmen ist dies in erster Linie durch z. T. erhebliche vom Land Baden-Württemberg vorgelegte Kostensteigerungen bei diesen Bauvorhaben begründet. Beispielsweise ist mit der OU Schwäbisch Gmünd im Zuge der B 29 mit einem aktuellen Investitionsvolumen von ca. 280 Mio. € eine Maßnahme in Baden-Württemberg in Bau, die im Hinblick auf die Kosten bundesweit eine Spitzenposition einnimmt. Die Projektkosten sind in diesem Fall in den vergangenen 10 Jahren um mehr als das Doppelte angewachsen.

Über die Verwendung der zusätzlichen Haushaltsmittel des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP) II wurde im Lichte der oben geschilderten Ausgangslage entschieden. Für die Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg stehen im IBP II insgesamt 70 Mio. € zur Verfügung. Der weit überwiegende Teil wird dabei zur Finanzierung der laufenden Projekte eingesetzt, so dass in diesem Jahr wichtige Bundesfernstraßenprojekte beschleunigt fertiggestellt werden können. Investitionen in Neubaumaßnahmen waren jedoch nur sehr restriktiv möglich. Da in Baden-Württemberg eine Vielzahl baureifer Bedarfsplanprojekte zueinander in Konkurrenz stehen, konnten im IBP II leider nicht alle dringend benötigten Projekte berücksichtigt werden.

So sehr ich Ihren Wunsch nach Nennung eines verbindlichen Termins für den Baubeginn des Vorhabens B 28 Rottenburg – Tübingen nachvollziehen kann, bleibt die Feststellung, dass gegenwärtig keine Spielräume für weitere Neubeginne von Bedarfsplanmaßnahmen gegeben sind, sofern sich die Finanzierungssituation nicht grundsätzlich und dauerhaft ändert.



Seite 3 von 3

Abschließend möchte ich allerdings nochmals betonen, dass dem BMVBS die hohe verkehrliche wie auch wirtschaftliche Bedeutung des Projektes sowohl für Tübingen als auch für die Region bekannt ist. Ein leistungsfähiger Ausbau der B 28 als verkehrswichtige Verbindung ist für das BMVBS daher auch weiterhin von sehr hoher Priorität.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Informationen weitergeholfen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Josef Kunz