



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR
DER MINISTER

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Postfach 103452 • 70029 Stuttgart

Herrn Bundesminister
Alexander Dobrindt MdB
Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Stuttgart

Datum 13.05.2016

Aktenzeichen AZ G12/ 3213.3/5

(Bitte bei Antwort angeben!)

Entwurf des Bundesverkehrswegeplans
Stellungnahme des Landes Baden-Württemberg zum Entwurf des BVWP 2030 und
zum Umweltbericht

Anlagen:

Anlage 1: Kurzliste Straße

Anlage 2: Kurzliste Schiene

Sehr geehrter Herr Kollege,

für Ihr Schreiben vom 16.03.2016 zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans danke ich Ihnen. Das Land Baden-Württemberg begrüßt die Erstellung des BVWP-Entwurfs 2030. Gerne nehme ich die Möglichkeit wahr, eine Stellungnahme für das Land Baden-Württemberg zum übermittelten Entwurf des BVWP 2030 und zum Umweltbericht abzugeben.

Ich freue mich, dass ein Großteil der angemeldeten Projekte, insbesondere im Straßen- und Wasserstraßenbereich, mit hoher Dringlichkeit eingestuft wurde. Ebenso bewerte ich den gesetzten Schwerpunkt auf die Erhaltung positiv. Das Investitionsvolumen für die Erhaltung der Verkehrswege von Straße, Schiene und Wasserstraße wird mit 69 % am Gesamtvolumen deutlich erhöht. Diese Erhöhung ist die notwendige Antwort auf die Herausforderungen in Deutschland und insbesondere in Baden-Württemberg bei der dauerhaften Sicherung der Infrastrukturen.

Wir begrüßen auch, dass der BVWP-Entwurf erstmals mit einem konkreteren Finanzplan versehen ist.

Die Aus- und Neubauprojekte konzentrieren sich im Wesentlichen auf die verkehrlichen Hauptachsen. Auch diese Schwerpunktsetzung begrüße ich sehr. Sie ist Teil der Strategie meines Hauses für eine nachhaltige Mobilität.

Zum Gesamtplan

Der BVWP-Entwurf basiert auf einer Verkehrsprognose für das Jahr 2030, der bestimmte gesetzte Rahmenbedingungen zugrunde liegen. Vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele und dem Pariser Klimaschutzabkommen ist es dabei problematisch, dass bei einem Eintreten dieser prognostizierten Entwicklungen diese Klimaziele deutlich verfehlt würden. Eine an den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens orientierte Herangehensweise erfordert aus Sicht des Landes eine Nachjustierung des Planes mit einer stärkeren Ausrichtung der Investitionen in Schienenverkehrswege und Anlagen des kombinierten Verkehrs.

Die Finanzierung und Realisierung der geplanten Investitionen ist eine große Herausforderung. Sie baut auf einer Erhöhung der Bundesmittel, der Ausweitung der Nutzerfinanzierung sowie der Kofinanzierung durch EU-Mittel und ÖPP-Projekte auf. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen bei der Umsetzung der letzten Bundesverkehrswegepläne wird es großer Anstrengungen und eines Eintretens all dieser Annahmen bedürfen, um das große Investitionsvolumen in der Laufzeit des BVWP 2030 zu realisieren.

Bei den Schienenverkehrswegen ist zudem die Schleppe der Investitionen, die erst nach 2030 vorgesehen sind, gemessen am Investitionsvolumen besonders hoch. Daraus ergibt sich ein zeitlicher Finanzierungsnachteil für die Schiene, der im weiteren Planentwurf überdacht werden sollte.

Zur Straße

Der Entwurf ordnet rund 67 % aller Straßenbauprojekte in Baden-Württemberg dem Vordringlichen Bedarf zu – gegenüber 55 % im BVWP 2003. Mit einem Investitionsvolumen von rund 9,3 Mrd. € in den Jahren bis 2030 bedeutet dies eine Verdopplung der Investitionen gegenüber den realisierten Investitionen in den vergangenen zehn Jahren. Sollte die Finanzierbarkeit durch eine gegenüber der Vergangenheit deutliche Erhöhung der verfügbaren Mittel gesichert sein, hat dies für

alle Länder erhebliche Konsequenzen für die erforderlichen Planungsmittel und die Straßenbauverwaltung, die in ihren Kapazitäten erweitert werden muss. Das Land Baden-Württemberg hat bereits auf die sich ändernden Randbedingungen mit einem Stellenaufwuchs innerhalb der Straßenbauverwaltung reagiert. Ein weiterer Stellenaufbau wird nur nachhaltig sein, wenn eine dauerhafte Verlässlichkeit der Finanzierung und der Strukturen der Auftragsverwaltung gegeben ist.

Wesentlich ist dabei auch, dass die Projektkosten plausibel und realistisch sind. Die Kritik des Bundesrechnungshofes zur Plausibilisierung der Kosten im Straßenbaumuss aus meiner Sicht sehr ernst genommen werden. Ich habe Sorge, dass Vorhaben, die anders als in Baden-Württemberg, nicht mit einer realistischen Kostenschätzung unterlegt sind, positiver bewertet wurden als angemessen. Es besteht die Gefahr, dass das gesamte Bewertungsergebnis dadurch erheblich verzerrt wird.

Es ist beim vorgelegten BVWP-Entwurf bei den bisherigen Dringlichkeitseinstufungen „Vordringlichen Bedarf (VB)“, „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ und „Weiteren Bedarf (WB)“ geblieben. Damit enthält er innerhalb dieser Kategorien leider noch keine erforderliche Priorisierung der Projekte. Der geplante VB+ wurde nicht umgesetzt, auch die neue Kategorie „VB-E“ stellt keine Priorisierung dar. Bei der Vielzahl von Maßnahmen im vordringlichen Bedarf in Baden-Württemberg wird es nicht möglich sein, alle Projekte zur selben Zeit zu beginnen bzw. alle Projekte in einer hohen Priorität planerisch voranzutreiben. Daher bitte ich um enge Zusammenarbeit zwischen unseren Häusern bei der noch zu erarbeitenden Umsetzungskonzeption für die Straßenprojekte des BVWP.

Wie vom Land vorgeschlagen, wurden in den BVWP-Entwurf der Ausbau großer Teile der Autobahnachsen A 5, A 6, A 8 und A 81 in den „Vordringlichen Bedarf Engpass-beseitigung“ sowie den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen. Bedauerlich ist es aus Sicht des Landes aber, dass ausgerechnet die A 5 zwischen Freiburg-Mitte und Teningen und die A 6 zwischen Autobahnkreuz Weinsberg und der bayrischen Landesgrenze in der Dringlichkeit abgestuft wurden. Die weiteren Projekte, deren Dringlichkeit aus Sicht des Landes zu niedrig angesetzt wurde, entnehmen Sie bitte der beigefügten Anlage 1. Jene Projekte, die vom Land nicht für die Aufstellung angemeldet wurden, bzw. deren Nachmeldung durch Ihr Haus gefordert wurde, halte ich in der Gesamtbetrachtung nach wie vor nicht für prioritär.

Zur Schiene

Der vorgelegte BVWP-Entwurf stellt in Teilbereichen nur einen Zwischenstand dar. Im Schienenverkehr wurden viele Projekte noch nicht bewertet und daher nur als „Potentieller Bedarf (PB)“ aufgenommen. Bundesweit sind 21 Projekte neu und im Vordringlichen Bedarf, drei im Weiteren Bedarf enthalten, aber 43 Projekte sind noch nicht bewertet. Auf dieser Basis kann weder eine angemessene Stellungnahme noch eine konstruktive Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen.

Mein Haus widerspricht der Auffassung Ihres Hauses ausdrücklich, dass es sich bei den von uns angemeldeten Schienenverbindungen zwischen den Oberzentren des Landes um „reine SPNV-Maßnahmen“ handelt, dass dort kein Schienengüterverkehr oder Schienenpersonenfernverkehr prognostiziert wird, oder dass die Maßnahmen „unwirtschaftlich“ wären.

Vor dem Hintergrund der Umwelt- und Klimaziele, zu denen sich auch der Bund international verpflichtet hat, müsste es genau umgekehrt sein: Diese Strecken müssten so ausgebaut werden, dass sie für Verkehre wieder/nach attraktiver werden. Zu rechtlichen Aspekten verweise ich auf unsere ausführliche Stellungnahme, die nachgereicht werden wird. Der Bund darf sich seiner Verantwortung nicht entziehen: Die Ausbauverpflichtung nach dem Grundgesetz umfasst jede Eisenbahninfrastruktur des Bundes, unabhängig von der Nutzung. Sonst hätten viele überregional bedeutsame Strecken keinerlei Entwicklungschancen mehr.

Baden-Württemberg hat gerade keine nur lokal/regional bedeutsamen Schienenstrecken angemeldet, sondern Achsen zwischen Oberzentren, die im Bereich der Bundesfernstraßen des BVWP-Entwurfes selbstverständlich Berücksichtigung finden. Wir unterstützen daher ausdrücklich Forderungen, den zweigleisigen Ausbau der Strecke Stuttgart – Zürich (Gäubahn) in den VB aufzunehmen. Weiterhin haben insbesondere die Strecken Basel – Lindau (– München) (Hochrhein- und Bodenseegürtelbahn) und der Korridor Stuttgart – Nürnberg (Murr- und Remsbahn) überregionale Bedeutung und sind daher in den BVWP im VB aufzunehmen. Eine Aufstellung der wichtigen Schienenverbindungen zwischen Oberzentren, die aus Sicht des Landes ausgebaut werden müssen und daher zum BVWP angemeldet wurden, bisher aber keine Berücksichtigung gefunden haben, liegt ebenfalls bei. Das Land wird mit der ausführlicheren Stellungnahme noch einzelne Projekte nachmelden, deren Dringlichkeit sich seit der erfolgten Anmeldung vor drei Jahren im weiteren Verlauf nicht zuletzt durch die erfolgten Untersuchungen zum Deutschlandtakt ergeben hat.

Dies betrifft die Große Wendlinger Kurve, den Lückenschluss zwischen der bestehenden NBS Mannheim – Stuttgart und dem Neubauprojekt Stuttgart – Ulm im Bereich Zuffenhausen/Feuerbach ebenso wie den Ausbau von Abschnitten der Rems- und Gäubahn in der Region Stuttgart.

Die Anmeldungen des Landes im Bereich „Kombinierter Verkehr“ wurden alle „in der Grobbewertung“ ausgeschieden, da es sich nach Meinung Ihres Hauses bei diesen Maßnahmen nicht um Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes handelt. Das würde bedeuten, dass in den BVWP-Entwurf (und damit in das staatliche Ausbaugesetz BSWAG) nur Terminals der DB und ihrer Tochterfirmen gelangen können. Gerade in Hinblick auf den Klimaschutz ist sowohl die Aufrechterhaltung bzw. der Ausbau des Güterverkehrs auf der Schiene mit Terminals des kombinierten Verkehrs und Umschlagplätzen als auch die Attraktivierung überregionaler Strecken für den Personenverkehr von besonderer Bedeutung. Es gibt nach meinem Dafürhalten damit wichtige Gründe dieses zu überdenken und anzupassen.

Zu den Wasserstraßen

Ich begrüße es, dass nunmehr die Verlängerung der Neckarschleusen komplett von Mannheim bis Plochingen in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen wurde. Damit bekennt sich der Bund dazu, die zwischen Bund und Land geschlossene Verwaltungsvereinbarung zu erfüllen. Die Einstufung des Neckarausbaus muss aus Sicht des Landes Baden-Württemberg in der Konsequenz nun zu einem zügigen Ausbau der Neckarschleusen führen. Das Land sieht den Bund in der Pflicht, mit Nachdruck an der Verlängerung und damit der dauerhaften Sicherung der Schleusen zu arbeiten.

Für eine Berücksichtigung konkreter Projektkorrekturen danke ich Ihnen. Wie bereits angekündigt, wird mein Haus hierfür in den nächsten Tagen eine ausführlichere fachliche Stellungnahme nachreichen.

Ich würde mich freuen, zu der Stellungnahme mit Ihnen in Dialog treten zu können, da mir an einem gemeinsamen Wirken hin zum Erhalt und zur Stärkung der Verkehrsinfrastruktur viel gelegen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Winfried Hermann



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Stellungnahme

**des Landes Baden-Württemberg
zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans
2030 und zum Umweltbericht**

Stuttgart, 2. Mai 2016

Inhalt

	Seite
1. Einleitung	3
2. Generelle Aussagen zum Gesamtplan und allgemeine Bewertung von Projekten	4
3. Stellungnahme zum Projektbereich Straße	16
4. Stellungnahme zum Projektbereich Schiene	49
5. Stellungnahme zum Projektbereich Wasserstraßen	66
6. Naturschutzfachliche Stellungnahme	67

1. Einleitung

Mit Schreiben vom 16.03.2016 (Az: G 13/3213.3/5) hat das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur das Land Baden-Württemberg zu einer Stellungnahme zum BVWP 2030 aufgefordert. Das Schreiben wurde an das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, das Staatsministerium und das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft gerichtet.

Die Landesregierung hat sich verständigt, dass eine ganzheitliche Stellungnahme des Landes durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur erfolgt. Sie wurde im Bezug auf das Thema Naturschutz mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz abgestimmt.

Die Stellungnahme gliedert sich in den Teil 2, der generelle Aussagen zur Konzeption des Gesamtplans trifft und eine allgemeine Bewertung von Projekten vornimmt. Teil 3 enthält die Stellungnahme zu den Projekten der Bundesfernstraßen, Teil 4 die Stellungnahme zum Projektbereich der Schieneninfrastruktur und Teil 5 zum Projektbereich der Wasserstraßen. Teil 6 umfasst die naturschutzfachliche Stellungnahme. Projektbezogene naturschutzfachliche Detailaussagen sind den jeweiligen Projekten zugeordnet.

2. Generelle Aussagen zum Gesamtplan und allgemeine Bewertung von Projekten

Inhalt

- 2.1 Aussagen zum Gesamtplan und zur Strategie
- 2.2 Allgemeine Bewertung von Projekten

2.1 Aussagen zum Gesamtplan und zur Strategie

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat am 16. März 2016 den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) veröffentlicht. Im Folgenden werden die Zielsetzungen des BVWP Entwurfs, die Realisierbarkeit und die Öffentlichkeitsbeteiligung aus Sicht des Landes bewertet. Darüber hinaus wird eine Bewertung der Dringlichkeitseinstufung der zentralen und wichtigen Neu- und Ausbauprojekte in Baden-Württemberg vorgenommen.

Das Land Baden-Württemberg bewertet sehr positiv, dass dem Erhalt eine höhere Bedeutung als in der Vergangenheit zugemessen wird. Für den Erhalt der Bestandsnetze von Straße, Schiene und Wasserstraße werden nach der Konzeption des Entwurfs im Zeitraum von 2016 bis 2030 ca. 141,6 Mrd. Euro vorgesehen. Diese Summe entspricht rd. 69 % des gesamten BVWP-Finanzrahmens in diesem Zeitraum. Der Bund erhöht damit das Volumen für den Substanzerhalt deutlich gegenüber dem BVWP 2003, der hierfür Investitionen von rd. 83 Mrd. Euro vorsah (56 % für Erhaltung).

Die von Baden-Württemberg auf der Basis der vom Land vorab durchgeführten fachlichen Priorisierung zur Aufnahme in den BVWP vorgeschlagenen Straßenbauprojekte sind fast vollständig in den ‚Vordringlichen Bedarf‘ des BVWP Entwurfs 2030 aufgenommen worden. Gleiches gilt im Bereich der Projekte des Schienenverkehrs zumindest für die Hauptachsen wie beispielsweise die Rheintalbahn, die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar und die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm sowie die überregionalen Achsen Ulm – Lindau (Südbahn) und München – Lindau (Allgäubahn). Auch der Ausbau der Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen wurde in den Entwurf aufgenommen.

Klimaziele erreichen

Der BVWP Entwurf basiert auf einer Verkehrsprognose für das Jahr 2030, der bestimmte gesetzte Rahmenbedingungen zugrunde liegen. Vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele der Bundes- und Landesregierung sowie der Zielstellungen des Pariser Klimaschutzabkommens ist es dabei problematisch, dass bei einem Eintreten dieser prognostizierten Entwicklungen die Klimaziele deutlich verfehlt werden. Eine an den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens orientierte Herangehensweise erfordert aus Sicht des Landes eine entsprechende Überarbeitung des Planes mit

einer stärkeren Ausrichtung der Investitionen in Schienenverkehrswege und Anlagen des kombinierten Verkehrs.

Das MVI hat auch vor diesem Hintergrund ein Nachhaltigkeitsszenario berechnen lassen. Dabei kamen die gleichen Modelle, Methoden und Gutachter zum Einsatz, wie bei der Verkehrsverflechtungsprognose des BMVI. Die Berechnungen zeigen, dass für die Einhaltung der Klimaschutzziele die Pkw-Fahrleistung bis 2030 um 15 % gegenüber dem Referenzjahr 2010 sinken muss. In Summe aller Verkehrsträger finden auch im Nachhaltigkeitsszenario mehr und längere Fahrten im Personenverkehr statt als im Jahr 2010: Der Verkehrsaufwand steigt gegenüber dem Referenzjahr 2010 um 10 %. Für den Güterverkehr sind die Wirkungen des Szenarios geringer. Der Güterverkehrsaufwand würde bei der Setzung anderer Rahmenbedingungen nicht – wie vom BMVI angenommen – um knapp 40 % ansteigen, sondern lediglich um 35 %. Dabei wächst der Schienengüterverkehr schneller als der Straßengüterverkehr. Dieses Szenario lässt sich nur verwirklichen, wenn der Investitionsschwerpunkt des BVWP wesentlich stärker auf der Schiene liegt.

Finanzierung des Gesamtplans

Derzeit ist vorgesehen, das Gesamtvolumen des BVWP 2030 (inkl. Erhaltung) auf den Verkehrsträger Straße 49,4 %, auf die Schiene 41,3 % und auf die Wasserstraße 9,3 % der Mittel aufzuteilen. Für Aus- und Neubauprojekte (2016 bis 2030) ist der Anteil der Straße mit 55,4 % höher (Ø 2,3 Mrd. Euro/a). Die Schiene erhält hier einen Anteil von 40,3 % (Ø 1,7 Mrd. Euro/a), die Wasserstraße von 4,3 % (Ø 0,2 Mrd. Euro/a).

Das Volumen laufender und fest disponierter Aus- und Neubauprojekte beträgt 25,2 Mrd. Euro. Der Anteil dieser Vorhaben am Gesamtvolumen für Aus- und Neubau ist im neuen Bundesverkehrswegeplan (im Zeitraum 2016-2030) mit 40 % gegenüber 72 % beim BVWP 2003 (im Zeitraum 2001-2015) deutlich gesunken.

Die Finanzierung und Realisierung der geplanten Investitionen bleibt die größte Herausforderung der Bedarfsplanung. Sie baut auf einer Erhöhung der Bundesmittel, der Ausweitung der Nutzerfinanzierung sowie der Kofinanzierung durch EU-Mittel und ÖPP-Modelle auf. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen bei der Umsetzung der letzten Bundesverkehrswegepläne wird es großer Anstrengungen bedürfen, damit all diese Annahmen eintreten, um das große Investitionsvolumen in der Laufzeit des BVWP 2030 zu realisieren.

Bei den Schienenverkehrswegen ist zudem die Schleppe der Investitionen, die erst nach dem Jahr 2030 vorgesehen sind, gemessen am Investitionsvolumen, besonders hoch. Daraus ergibt sich ein Absinken des Finanzierungsanteils der Schiene im eigentlichen BVWP-Zeitraum, der im weiteren Planentwurf überdacht werden sollte. Sollte die Finanzierbarkeit durch eine gegenüber der Vergangenheit deutliche Erhöhung der verfügbaren Mittel gesichert sein, hat dies im Fall der Investitionen in die Bundesfernstraßen für alle Länder erhebliche Konsequenzen für die erforderlichen Planungsmittel und die Straßenbauverwaltung, die in ihren Kapazitäten erweitert werden muss. Das Land Baden-Württemberg hat bereits auf die sich ändernden Randbedingungen mit einem Stellenaufwuchs innerhalb der Straßenbauverwaltung reagiert. Ein weiterer Stellenaufbau wird jedoch nur nachhaltig möglich sein, wenn eine dauerhafte Verlässlichkeit der Finanzierung gegeben ist und die Strukturen der Auftragsverwaltung gesichert sind. Der Bundesrechnungshof hat dem BMVI seine Kritik zum BVWP Entwurf 2030 ausführlich dargestellt. Die Kritik des Bundesrechnungshofes zur Plausibilisierung der Kosten im Straßenbau sollte aus Sicht des Landes Baden-Württemberg ernst genommen werden. Es besteht Grund zur Sorge, dass Vorhaben, die – anders als in Baden-Württemberg – nicht mit einer realistischen Kostenschätzung unterlegt sind, positiver bewertet wurden als angemessen. Insbesondere fordert der BRH, alle Straßenvorhaben mit NKV 3,0 oder schlechter noch einmal zu plausibilisieren. Dies betrifft auch finanziell aufwändige Autobahnneubauprojekte. Es besteht die Gefahr, dass das gesamte Bewertungsergebnis dadurch erheblich in Frage gestellt ist.

Schienenwegeausbau stärken

Der vorgelegte BVWP Entwurf stellt in Teilbereichen nur einen Zwischenstand dar. Im Bereich der Schieneninfrastruktur wurden viele Projekte noch nicht bewertet und daher nur als „Potentieller Bedarf (PB)“ aufgenommen. Bundesweit sind 21 Projekte neu und im Vordringlichen Bedarf, drei im Weiteren Bedarf enthalten, 43 Projekte sind hingegen noch nicht bewertet. Auf dieser Basis ist eine angemessene Stellungnahme durch das Land nur sehr eingeschränkt möglich.

Bei den Projekten des Schienenverkehrs haben zum Bedauern des Landes die Verbindungen zwischen Oberzentren und Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Güter- und Personenverkehr innerhalb Baden-Württembergs bislang nicht ausreichend Berücksichtigung gefunden. Ebenfalls haben die Terminals des kombinierten

Verkehrs keinen Eingang in den Entwurf gefunden. Dies stellt das Ziel in Frage, mehr Verkehrsanteile von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Im Zuge dieser Erkenntnisse wird nochmals auf die Anmeldungen des Landes Baden-Württemberg hingewiesen und um Aufnahme in den BVWP 2030 gebeten.

Der Alternativenvergleich auf Netzebene wird als nicht ausreichend angesehen. Es wird ein verkehrsträgerübergreifender Vergleich ähnlich ausgerichteter Vorhaben vermisst, der zu einer Vermeidung paralleler Investitionen beitragen kann.

Alle Aspekte zusammen führen zu einer wesentlichen konzeptionellen Benachteiligung des Schienenwegeausbaus bereits bei der Planaufstellung.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Vom 21. März bis zum 2. Mai fand erstmals die Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP und der SUP in den Bundesländern statt. In Baden-Württemberg waren dafür Räume zur Auslegung des Planes, zur Einsicht in das Projektinformationssystem (PRINS) und zur Erstellung von Stellungnahmen im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Stuttgart sowie im Regierungspräsidium in Freiburg reserviert. PRINS konnte auch im Internet eingesehen werden. Die Öffentlichkeitsbeteiligung des Bundes zum BVWP-Entwurf 2030 und zum Umweltbericht wird generell begrüßt. Vielfach wurden die geringen Spielräume und die Regeln für Stellungnahmen für die Bürgerinnen und Bürger sowie die kurze Auslegungszeit kritisiert. Zudem wurde bemängelt, dass das komplexe Plan- und Bewertungsverfahren den Bürgerinnen und Bürgern nicht näher erläutert wurde.

Das Land hat für interessierte Bürgerinnen und Bürger insgesamt drei öffentliche Veranstaltungen durchgeführt, bei denen der Plan und das weitere Vorgehen erläutert wurden. Für die Stellungnahmen der Länder wäre eine spätere Abgabefrist von Vorteil gewesen, damit Stellungnahmen der regionalen und kommunalen Ebene noch hätten einfließen können. Dies wird für weitere Beteiligungsprozesse angeregt.

Naturschutz

Erstmals ist eine Strategische Umweltprüfung (SUP) Bestandteil des Aufstellungsverfahrens für den BVWP. Dies wird ausdrücklich begrüßt.

Es wird jedoch kritisch gesehen, dass das Kriterium der Flächeninanspruchnahme nur auf der Gesamtplanebene und nicht als absolute Messgröße in die Bewertung der Einzelprojekte eingeflossen ist. Somit bleibt bei der Einzelprojektbewertung ein wesentlicher Zielwert der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung außer Acht.

Wenn das Ziel erreicht werden soll, das Siedlungs- und Verkehrsflächenwachstum in Deutschland auf 30 Hektar pro Tag zu begrenzen, so ist jede Art der Zunahme von Flächenverbrauch kritisch zu betrachten. Die Kritik des Umweltbundesamtes muss in dieser Hinsicht sehr ernst genommen werden.

Die Bewertung der nicht monetarisierten Umweltkriterien (u.a. Räume mit besonderen Umweltqualitäten wie Naturschutzvorrangflächen, unzerschnittene Kern- und Großräume, bedeutsame Lebensraumkorridore) findet bei der Priorisierung konkreter Projekte im BVWP Entwurf aus Sicht des Landes nicht in ausreichendem Maße Berücksichtigung. So kommen diese nur bei Einstufung in die Kategorie des Vordringlichen Bedarfs – Engpassbeseitigung zum Tragen. Die grundsätzliche Berücksichtigung der nicht monetarisierten Umweltbewertung für die Dringlichkeitseinstufung sollte in einer Überarbeitung ergänzt werden.

Schwerpunktsetzung und Umsetzungsstrategie

Der BVWP Entwurf 2030 setzt den Rahmen für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland für die nächsten fünfzehn Jahre und soll bis zum Jahr 2030 gelten.

Das Gesamtvolumen des BVWP Entwurfs 2030 beträgt rd. 264,5 Mrd. Euro. Dieses soll mit 226,7 Mrd. Euro den Substanzerhalt sowie die Aus- und Neubauprojekte des Vordringlichen Bedarfs inklusive des vordringlichen Bedarfs-Engpassbeseitigung für den Zeitraum von 2016 bis 2030 abdecken. Hinzu kommen 37,8 Mrd. Euro zur Abfinanzierung von Vorhaben, die erst in einer späten Phase des BVWP-Geltungszeitraums begonnen und nach 2030 zu Ende finanziert werden.

Um Engpässe aufzulösen, die Effizienz der Verkehrsabläufe zu verbessern und Erreichbarkeitsdefizite zu reduzieren sind im BVWP Entwurf 2030 für den Neu- und Ausbau Investitionen von 94,7 Mrd. Euro vorgesehen.

Alle laufenden und fest disponierten Projekte sollen so schnell wie möglich fertiggestellt werden. Es ist beim vorgelegten BVWP Entwurf bei den bisherigen Dringlichkeitseinstufungen „Vordringlichen Bedarf (VB)“, „Potenziellen Bedarf (PB)“, „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ und „Weiteren Bedarf (WB)“ geblieben. Damit enthält er innerhalb dieser Kategorien leider noch keine erforderliche Priorisierung der Projekte. Die im Vorfeld der Erstellung des BVWP angekündigte zusätzliche Kategorie „VB Plus“ wurde nicht umgesetzt. Die neue Kategorie „Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung“ stellt keine Priorisierung dar. Bei der Vielzahl von Maßnahmen im vordringlichen Bedarf in Baden-Württemberg wird es nicht möglich sein, alle Projekte zur selben Zeit zu beginnen bzw. alle Projekte in einer hohen Priorität planerisch voranzutreiben. Daher ist eine enge Zusammenarbeit zwischen dem BMVI und dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bei der noch zu erarbeitenden Umsetzungskonzeption für die Straßenprojekte des BVWP erforderlich.

2.2 Allgemeine Bewertung von Projekten

Straßenbauprojekte

Das Land hat seiner Anmeldung von Projekten für den BVWP 2030 ein Bündelungskonzept zugrunde gelegt. Dies soll den Verkehr flüssig halten und die BürgerInnen von Lärm und Schmutz entlasten. Damit dieser Ansatz funktioniert, müssen die identifizierten Hauptachsen gut ausgebaut sein. Das Konzept des Landes unterscheidet dabei zwischen mehreren Bausteinen:

- Achsen, die Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN-Netz) sind
- großräumige Hauptverbindungen zwischen Oberzentren
- hochbelastete Achsen, auf denen pro Tag über 10.000 Kfz fahren sowie auf mindestens einem Streckenabschnitt eine Spitzenbelastung von über 15.000 Kfz/24h aufweisen
- Einzelmaßnahmen mit hohem Entlastungspotenzial

Bei noch nicht baureifen Maßnahmen des Bedarfsplans 2004 sowie bei neuen Maßnahmenvorschlägen wurde geprüft, ob diese auf landesweit wichtigen Verkehrsachsen liegen bzw. ob sie die für die Einzelmaßnahmen genannten Kriterien erfüllen. Die auf Basis dieses Konzeptes vom Land vorgeschlagenen Straßenbauprojekte sind vom BMVI fast vollständig in den Vordringlichen Bedarf des BVWP Entwurfs 2030 aufgenommen worden.

Wie vom Land vorgeschlagen, wurden in den BVWP Entwurf der Ausbau großer Teile der Autobahnachsen A 5, A 6, A 8 und A 81 in eine hohe Dringlichkeit eingestuft.

Rund 67 % aller vom Land BW angemeldeten Projekte sind dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet (gegenüber rund 55 % im BVWP 2003). Das Investitionsvolumen von 2016-2030 beträgt hierfür rund 9,3 Mrd. Euro. Herunter gebrochen auf Jahresheften, bedeutet dies eine Verdopplung des pro Jahr umzusetzenden Investitionsvolumens gegenüber dem tatsächlichen Mitteleinsatz der vergangenen zehn Jahre. Dies stellt die Straßenbauverwaltungen vor Herausforderungen, die nur mit einem zuverlässigen Investitionshochlauf wirtschaftlich bewältigt werden können.

Unverständlich ist es aus Sicht des Landes, dass bei der Vielzahl der Straßenprojekte im Vordringlichen Bedarf ausgerechnet die A 5 zwischen Freiburg-Mitte und Teningen und die A 6 zwischen Autobahnkreuz Weinsberg und der bayrischen Landesgrenze in der Dringlichkeit abgestuft wurden. Es fehlen bei den zentralen Ach-

senprojekten der Falkensteigtunnel, der Hirschsprungtunnel (beide B 31 Höllental bei Freiburg), die A 6 Mannheim-Sandhofen und die B 462 Rastatt.

Umsetzungsstrategie im Straßenbau

Vom Land Baden-Württemberg wurden 157 Straßenbauvorhaben angemeldet. Es wurden 5 Projekte in den ‚Vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung‘, 80 Projekte in den ‚Vordringlichen Bedarf‘, 16 Projekte in den ‚Weiteren Bedarf mit Planungsrecht‘ und 16 Projekte in den ‚Weiteren Bedarf‘ aufgenommen.

Derzeit sind 20 Projekte im Bau. Hinzu kommen laufende Baufreigaben für weitere zehn Maßnahmen. Mit den darüber hinaus im Bezugsfall des BVWP enthaltenen Maßnahmen entspricht dies einem Gesamtbedarf von ca. 3,7 Mrd. Euro für laufende und fest disponierte Vorhaben. Daneben sind 85 Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 5,5 Mrd. Euro dem ‚Vordringlichen Bedarf Engpassbeseitigung‘ und dem ‚Vordringlichen Bedarf‘ zugeordnet.

Eine noch zu lösende Herausforderung des Plans bleibt damit die noch zu entwickelnde Umsetzungsstrategie für die Maßnahmen innerhalb der Kategorie Vordringlicher Bedarf. Obwohl eine zusätzliche Kategorie (Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung) geschaffen wurde, fehlt bislang eine festgelegte Rangfolge oder Kategorisierung der Projekte, die je nach Mittelverfügbarkeit begonnen werden – so wie es Baden-Württemberg mit seiner 2013 erfolgten Priorisierung angelegt hat. Dabei wurden nach nachvollziehbaren Kriterien diejenigen Projekte identifiziert, die im Vergleich die größten Defizite beheben bzw. einen hohen Wirkungsgrad erreichen. Auf Grund der Verschiedenartigkeit der Maßnahmen werden die Vorhaben in Gruppen getrennt bewertet. Die Kriterien waren die Projektkosten, die verkehrliche Belastung, potenzielle Sicherheitsgewinne, potenzielle Lärmentlastungen sowie projektbezogene Umweltauswirkungen. Die so ermittelte Rangfolge wurde möglichen Finanzierungslinien gegenübergestellt, so dass sich Gruppen potenziell realisierbarer Projekte ergaben.

Die Engpassbeseitigung ist als Baustein für eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Entwurf enthalten. Lösungen wie temporäre Seitenstreifenfreigaben oder der 3-streifige Bundesstraßenausbau als Zwischenlösung werden im BVWP-Entwurf leider nicht als Alternative betrachtet.

Die Nutzenberechnungen basieren auf den Ergebnissen von Modellberechnungen. Die ermittelten Verkehrsbelastungen zwischen der Engpassanalyse 2025 und den

Verkehrsbelastungen 2030 zu den Modellberechnungen differieren teilweise deutlich. Dieser Widerspruch ist aufzuklären. Ebenso sind diese Belastungswerte zum Teil mit den ermittelten Belastungswerten von einzelnen sich bereits in Planung befindlichen Projekten nicht vereinbar. Hier sollte das räumlich differenziertere Wissen über die Verkehrsmengen vor Ort für die Bewertung der Vorhaben stärker genutzt werden.

Schienenprojekte

In Hinblick auf das Klima-Abkommen von Paris und dem Ziel, Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern, ist aus Landessicht ein erhebliches Defizit des Entwurfs, dass die vom Land angemeldeten Eisenbahnstrecken zwischen den Oberzentren und wie z.B. die Hochrheinbahn, die Bodenseegürtelbahn, die Zollernbahn, die Brenzbahn sowie weitere wichtige überregionale Schienenachsen innerhalb des Landes Baden-Württemberg keine Berücksichtigung finden.

Zudem sind die Strecken Stuttgart – Singen – Zürich (Gäubahn) und Stuttgart – Nürnberg (Murrbahn) bislang nur in der nachrangigen Kategorie „Potentieller Bedarf“ (PB) geführt, für den eine Bewertung noch nicht stattgefunden hat.

Das Land kritisiert, dass der Bund seiner Verpflichtung zum Ausbau des Schienennetzes auch abseits der Magistralen nicht nachkommt und widerspricht der Auffassung des BMVI ausdrücklich, dass es sich bei den von Baden-Württemberg angemeldeten Schienenverbindungen zwischen den Oberzentren des Landes um „reine SPNV-Maßnahmen“ im Sinn der rechtlichen Definition handelt.

Vor dem Hintergrund der Umwelt- und Klimaziele, zu denen sich auch der Bund international verpflichtet hat, müssten auch das in diesen Relationen steckenden Potenziale für den Schienenverkehr geweckt werden, da die parallelen Straßenverbindungen durchaus auch von Kapazitätsproblemen gekennzeichnet. Baden-Württemberg hat gerade keine nur lokal/regional bedeutsamen Schienenstrecken für den BVWP angemeldet, sondern Achsen zwischen Oberzentren, die im Bereich der Bundesfernstraßen des BVWP Entwurfes selbstverständlich Berücksichtigung finden. Zu rechtlichen Aspekten wird auf den Teil 4 Stellungnahme Schiene verwiesen. Der Bund sollte sich seiner Verantwortung nicht entziehen: Die Ausbaupflichtung nach dem Grundgesetz umfasst jede Eisenbahninfrastruktur des Bundes, unabhängig von der Nutzung.

Das Land unterstützt daher ausdrücklich die Bestrebungen, den zweigleisigen Ausbau der Strecke Stuttgart – Zürich (Gäubahn) in den Vordringlichen Bedarf

aufzunehmen. Weiterhin haben insbesondere die Strecken Basel – Lindau (– München) (Hochrhein- und Bodenseegürtelbahn) und der Korridor Stuttgart – Nürnberg (Murr- und Remsbahn) überregionale Bedeutung und sollten daher in den BVWP im VB aufgenommen werden. Eine Aufzählung der wichtigen Schienenverbindungen zwischen Oberzentren, die aus Sicht des Landes ausgebaut werden müssen und daher zum BVWP angemeldet wurden, bisher aber keine Berücksichtigung gefunden haben, befindet sich in Teil 4 der Stellungnahme. Darüber hinaus werden einzelne Projekte nachgemeldet, deren Dringlichkeit sich seit der erfolgten Anmeldung vor drei Jahren im weiteren Verlauf nicht zuletzt durch die erfolgten Untersuchungen zum Deutschlandtakt ergeben hat.

Kombinierter Verkehr

Die Anmeldungen des Landes im Bereich Kombiniertes Verkehr (KV) sind alle im Entwurf des BVWP 2030 bereits „in der Grobbewertung“ ausgeschieden. In PRINS findet sich hierzu die Feststellung: „Da es sich bei dieser Maßnahme nicht um Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes handelt, ist diese nicht in den BVWP aufzunehmen.“ Dieses Kriterium würde bedeuten, dass in den BVWP Entwurf (und damit in das staatliche Ausbaugesetz BSWAG) nur Terminals der Deutschen Bahn und ihrer Tochterfirmen gelangen können. Im Sinne einer unternehmensneutralen Gesamtplanung ist dies aus Sicht des Landes kein zielführender Ansatz. Gerade in Hinblick auf den Klimaschutz ist sowohl der Ausbau des Güterverkehrs auf der Schiene durch Terminals des kombinierten Verkehrs und durch Umschlagplätze von besonderer Bedeutung. Dies sollte überdacht und angepasst werden.

Für den Bereich des Gütertransports verfolgt die Landesregierung Baden-Württemberg das Ziel, möglichst viele Verkehrsanteile von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff zu verlagern. Hierzu bedarf es ausreichender und möglichst flächendeckender Umschlagsmöglichkeiten, die über gute Anbindungen an das Straßen-, Schienen- und, wo möglich, an das Wasserstraßennetz verfügen.

Der Kombinierte Verkehr verzeichnete in den vergangenen Jahren enorme Zuwachsraten, insbesondere im internationalen Verkehr. Aktuelle Gutachten gehen davon aus, dass das Transportaufkommen mit Quelle oder Ziel in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2025 auf 13 Millionen Tonnen steigen wird. Dies wäre gegenüber dem

Basisjahr 2010 eine Erhöhung um rund 67 %. Zusätzlich wurde eine Gütermenge von weiteren rund 8 Millionen Tonnen ermittelt, die bei veränderten Rahmenbedingungen vom Lkw auf Bahn und Binnenschiff verlagert werden könnten.

Baden-Württemberg hat zur besseren Bestimmung der Ausbauregionen ein Gutachten in Auftrag gegeben¹. Dieses ergab neben einem bereits festgestellten Bedarf in der Region Stuttgart ein zusätzliches Potenzial in der Region Ortenau sowie in Oberschwaben. Im Zuge dieser Erkenntnisse wird nochmals auf die Anmeldungen des Landes Baden-Württemberg hingewiesen und um Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan gebeten (vgl. Abschnitt 4).

Wasserstraßen

Die Aufnahme der Verlängerung der Neckarschleusen zwischen Mannheim und Plochingen in den Vordringlichen Bedarf wird vom Land begrüßt. Damit bekennt sich der Bund dazu, die zwischen Bund und Land geschlossene Verwaltungsvereinbarung über den Ausbau des Neckars zu erfüllen.

Die Einstufung des Neckarausbaus muss aus Sicht des Landes Baden-Württemberg in der Konsequenz nun zu einem zügigen Ausbau der Neckarschleusen führen.

Das Land sieht den Bund in der Pflicht, mit Nachdruck an der Verlängerung und damit der dauerhaften Sicherung der Schleusen zu arbeiten.

¹ http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/141030_Gutachten-KV-Terminals-Langfassung.pdf

3. Stellungnahme zum Projektbereich Straße

Inhalt

- 3.1 Ergebnisse des Datenabgleichs in PRINS
- 3.2 Signifikante Auffälligkeiten bei Fortschreibung BVWP

3.1. Ergebnisse des Datenabgleichs im PRINS

RPS = Regierungsbezirk Stuttgart

RPK = Regierungsbezirk Karlsruhe

RPT = Regierungsbezirk Tübingen

RPF = Regierungsbezirk Freiburg

A 5 AS Hemsbach – AK Weinheim (RPK)

- DTV aus Engpassanalyse 2025 deutlich höher als Bezugsfall/Planfall 2030 Früher Planungsstand

A 5 AK Weinheim – AK Heidelberg (RPK)

- DTV aus Engpassanalyse 2025 deutlich höher als Bezugsfall/Planfall 2030 Früher Planungsstand

A 5 AK Heidelberg – AK Walldorf (RPK)

- DTV aus Engpassanalyse 2025 entspricht in etwa dem Bezugsfall/Planfall 2030, bei Teilprojekt 2 ist Bezugsfall/Planfall 2030 mit nur 50.000 Kfz/24h angegeben
- Verkehrsgutachten des RP für 2030 liegt deutlich höher als Bezugsfall/Planfall 2030
- Teilprojekt 1: DTV-Angaben für Bezugsfall/Planfall 2030 fehlen
- Städtebauliche Bedeutung als nicht bewertungsrelevant beurteilt, siehe jedoch mögliche Auswirkungen der Lärmproblematik bei Eppelheim, HD-Pfaffengrund, Walldorf und St. Leon-Rot
- Aktuell wird nur der RE-Entwurf für Teilprojekt 2 bearbeitet mit A5-Baulänge von 6,5 km – mit Bereich AS Walldorf/Wiesloch bis ÜF B 291 (Baulänge gemäß Anmeldung noch 3,9 km); im AK Walldorf ist zwischenzeitlich eine 2. Halbdirektrampe (HD-HN, zusätzlich zu KA-MA) geplant

A 5 AK Walldorf – AD Karlsruhe (RPK)

- DTV aus Engpassanalyse 2025 leicht höher als Bezugsfall/Planfall 2030
- Früher Planungsstand
- 3 Grünbrücken entsprechend Anmeldung berücksichtigt

Gesamtprojekt A5 AS Offenburg – AS Freiburg-Mitte (RPF)

- Teilprojekt A 5 AS Offenburg- AS Teningen

Verkehrsbelastung Bezugsfall 2030 mit 66.000 Kfz/24h zu gering, Verkehrsprognose 2025 ergibt Belastung von 75.000 Kfz/24h.

A 6 AK Mannheim – AS Schwetzingen/Hockenheim (RPK)

- DTV aus Engpassanalyse 2025 leicht höher als Bezugsfall/Planfall 2030
- Städtebauliche Bedeutung als nicht bewertungsrelevant beurteilt, siehe jedoch mögliche Auswirkungen der Lärmproblematik bei Brühl und Ketsch
- Früher Planungsstand

A 6 AD Hockenheim – AK Walldorf (RPK)

- DTV aus Engpassanalyse 2025 deutlich höher als Bezugsfall/Planfall 2030
- Städtebauliche Bedeutung als nicht bewertungsrelevant beurteilt, siehe jedoch mögliche Auswirkungen der Lärmproblematik bei Hockenheim

A 6 Rheinbrücke Ludwigshafen – AS MA-Sandhofen (RPK)

- Anmeldung durch Rheinland-Pfalz (A 6, Frankental – Sandhofen) als Teilprojekt 2
- Nicht im Entwurf des BVWP 2030 enthalten
- Teilprojekt 2: kein Eintrag bei DTV für Bezugsfall/ Planfall 2030
- Teilprojekt 2: dem Land RLP gemeldete Ausbau-/Neubaukosten 33,0 Mio. Euro (PRINS: 99,7 Mio. Euro)

A 6 AK Weinsberg – AK Feuchtwangen (A6-G60-BW-BY) (RPS)

Die vom Bund angegebenen Planungsstände sind nicht zutreffend. Die Planungsstände der einzelnen Bauabschnitte sind wie folgt:

PA A6-1 (AK Weinsberg - Bretzfeld): Vorentwurf

PA A6-2 und A6-3 (Bretzfeld - AS Kupferzell): Vorentwurf fertig gestellt

PA A6-4 (Kupferzell - Ilshofen/Wolpertshausen): Vorentwurf

PA A6-5 und A6-6 (Ilshofen/Wolpertshausen - Landesgrenze): Vorplanung

Gesamtprojekt A 98 Rheinfeldern – Tiengen (RPF)

3. Zeile: Es muss A 98.6 und nicht A 98.5 heißen:

A 98.6: Ergebnis der bisherigen Untersuchungen sind die folgenden vier Varianten:

1.) Bergtrasse / Röthekopftrasse, 2.) Bergtrasse / südliche Bergseevariante
3.) Kombitrasse 4.) westl. Kombitrasse / südliche Bergseetrasse. Eine Variantenabwägung ist bisher noch nicht erfolgt.

- Teilprojekt A 98 Schwörstadt – Tiengen (1. Fahrbahn)

Länge: 24,4 km (Meldung BW) zu 25,4 km (PRINS-Wert) Gesamtprojektkosten: 468,4 Mio. Euro (Meldung BW) zu 490 Mio. Euro (PRINS-Wert)

- Teilprojekt A 98 Schwörstadt – Tiengen (2. Fahrbahn)

Länge: 32,7 km (Meldung BW) zu 33,7 km (PRINS-Wert) Gesamtprojektkosten: 283,1 Mio. Euro (Meldung BW) zu 261,5 Mio. Euro (PRINS-Wert)

Gesamtprojekt A 860 Freiburg – Hinterzarten (RPF)

Falsche Darstellung in Abb. 1: Lage der Ortschaften Buchenbach und Falkensteig nicht richtig dargestellt.

- Teilprojekt A 860 AS Freiburg – Freiburg-Mitte

Verkehrsbelastung Planfall 2030 mit 19.000 Kfz/24h (Tabelle Grunddaten) angegeben. Das ist jedoch die Verkehrsmenge, die überirdisch verbleibt. Richtig wären ca. 44.000 Kfz/24h. Damit ist auch das NKV zu überprüfen.

- Teilprojekt B 31 Kirchzarten – Buchenbach

Darstellung der Verkehrszahlen in Abb. 2 und 4 21.000 Kfz/24h anstatt 20.000 Kfz/24h

- Teilprojekt B 31 OU Falkensteig – Falkensteigtunnel

Darstellung der Verkehrszahlen in Abb. 4: 19.000 Kfz/24h anstatt 18.000 Kfz/24h (Tabelle Grunddaten), Zahlen nicht plausibel. Prognose OD 2025: 24.400 Kfz/24h, Bezugsfall 2030 liegt nur bei 20.000 Kfz/24h; negativer Nutzen bei innerörtlicher Trennwirkung nicht nachvollziehbar (Verkehrsbelastung in der OD sinkt auf ca. 1.000 Kfz/24h, Abb. 4)

- Teilprojekt B 31 OU Falkensteig – Hirschsprungtunnel

Darstellung der Verkehrszahlen in Abb. 4: 19.000 Kfz/24h anstatt 18.000 Kfz/24h (Tabelle Grunddaten), Zahlen nicht plausibel. Prognose OD 2025: 24.400 Kfz/24h, Bezugsfall 2030 liegt nur bei 20.000 Kfz/24h; negativer Nutzen bei innerörtlicher Trennwirkung nicht nachvollziehbar (Verkehrsbelastung in der OD sinkt auf ca. 1.000 Kfz/24h Abb. 4)

- Teilprojekt B 31 OU Hinterzarten

Darstellung der Verkehrszahlen in Abb. 4: 21.000 Kfz/24h. In Tabelle Grunddaten nur 15.000 Kfz/24h angegeben.

B 3 Lückenschluss bei Kuppenheim (RPK)

- Bauphase von 24 Monaten erscheint sehr kurz angesetzt
- Städtebauliche Bedeutung als nicht bewertungsrelevant beurteilt, siehe jedoch mögliche Auswirkungen der Lärmproblematik bei Kuppenheim

B 10 sechsstreifige Ersatzbrücke für die bestehende vierstreifige Rheinbrücke (RPK)

- Projekt nachgemeldet im Oktober 2013
- Nicht im Entwurf BVWP 2030 enthalten
- Keine PRINS-Daten vorhanden

B 10 Pforzheim/Eutingen – Niefern (RPK)

- Planungsstand: im PF-Verfahren seit 30.09.2008, Verfahren ruhte zwischenzeitlich, Unterlagen sind ggf. zu aktualisieren

B 10 OU Berghausen (RPK)

- Bei „Planungsstände“ wäre die Eintragung „Planfeststellungserörterung im Februar 2005“ korrekt; Verfahren ruht seit 2011 – bei Fortführung des PF-Verfahrens müssten die Unterlagen insb. aus landschaftsplanerischer Sicht komplett überarbeitet werden, daher ggf. Hinterfragung der Dringlichkeit Vorordnungsbedarfs im BVWP 2030

B 10 OU Enzweihingen (B10-G30-BW) (RPS)

Die Verkehrsbelastung im Bezugsfall (Jahr 2030) ist mit 19.000 bis 20.000 Kfz/24h deutlich geringer als im Ist-Zustand mit bis zu 27.850 Kfz/24h.

B 10 Dreieck Stuttgart-Neckarpark – Plochinger Dreieck (B10-G60-BW) (RPS)

Es wurde nur für das Teilprojekt AS Stuttgart-Hafen/Süd – AS Esslingen-Oberesslingen eine Betrachtung zur Engpassbeseitigung durchgeführt. Die staugefährdete Streckenlänge wird durch den Ausbau nicht reduziert.

B 10 Gingen/Ost – Geislingen/Mitte (B10-G80-BW-T1-BW) (RPS)

Die Verkehrsbelastung im Bezugs- und Planfall wurde ohne den im Bau befindlichen Abschnitt Süßen/Ost – Gingen/Ost ermittelt.

B 10 Geislingen/Mitte – Geislingen/Ost (B10-G80-BW-T2-BW) (RPS)

Die Verkehrsbelastung im Bezugs- und Planfall wurde ohne den Abschnitt Gingen/Ost – Geislingen/Mitte ermittelt (d.h. nicht wie in den anderen Fällen für das Gesamtprojekt)!

B 10 OU Amstetten (RPT)

Die Bewertung „hohe Umweltbetroffenheit“ sollte überprüft werden, nachdem lediglich bei den Kriterien „Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen“ und „Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen“ eine „hohe“ Umweltbetroffenheit

festgestellt wurde, während bei den übrigen Kriterien nur eine „mittlere“ oder „geringe“ Betroffenheit vorliegt.

Gesamtprojekt B 14 Rottweil – Tuttlingen (RPF)

- Teilprojekt B14 OU Spaichingen

Verkehrsbelastung Bezugsfall 2030 mit bis zu 19.000 Kfz/24h sollte überprüft werden, Belastung 2010 innerorts bis 20.000 Kfz/24h.

- Teilprojekt B14 OU Rietheim-Weilheim

Verkehrsbelastung Bezugsfall 2030 mit bis zu 17.000 Kfz/24h sollte überprüft werden, Belastung 2010 innerorts bei 16.154 Kfz/24h.

B 27 OU Neckarburken (RPK)

- Planungsstand: Vorentwurf veraltet, Planung ruht seit 1997, d.h. frühes Planungsstadium

B 27 OU Hardheim (RPK)

- Bauphase von 24 Monaten erscheint kurz angesetzt

B 27 Tübingen (Bläsibad) – B 28 (Schindhaubasistunnel) (RPT)

Die Bewertung „keine städtebauliche Bedeutung“ ist nicht nachvollziehbar. Obwohl in der Begründung der Notwendigkeit die Verbesserung der städtebaulichen Qualitäten und Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich der Süd- und Gartenstadt betont wird, wird der Maßnahme dennoch „keine städtebauliche Bedeutung“ attestiert, da angeblich die Zusatzbelastungen in ihrer Bedeutung die positiven Wirkungen übersteigen würden. Diese Belastungswirkungen würden durch die Wirkung auf benachbarte Siedlungsareale erfolgen, da diese durch die Erhöhung von Verkehrsintensitäten im Hinblick auf die Netzanschlüsse Qualitätseinbußen erfahren würden, z.B. durch Verschlechterung ihrer Erschließung. Als Ortslagen für diese Wirkungen werden

Offertingen und Tübingen genannt. Für Tübingen ist dies nicht nachvollziehbar, in Offertingen wird zur Entlastung der Ortsdurchfahrt eine Umgehung geplant. Auch die als „nicht bewertungsrelevant“ eingestufte raumordnerische Beurteilung ist zu hinterfragen. So wird in der Beschreibung der Notwendigkeit der Maßnahme auf die Verbesserung der infrastrukturellen Anbindung der Region Zollernalb an den Großraum Stuttgart verwiesen. Bei der Erreichbarkeit der nächsten Autobahnanschlussstelle ergeben sich für diese Region mit Fahrzeiten von sicher mehr als 30 Minuten nach der Definition im BVWP Entwurf Defizite.

B 28 Tunnel Freudenstadt (RPK)

- Geänderte Projektbezeichnung „B 28 Freudenstadt (Tunnel)“

B 28n/ B 32n OU Horb (RPK)

- Teilprojekt 2 (B 32 OU Horb): Verkehrsprognose des RP KA deutlich höher als Planfall 2030
- Bauphase von jeweils 24 Monaten für die Teilprojekte erscheint sehr kurz angesetzt

B 29 NO-Ring Stuttgart (B 27 – B 14) (B29-G990-BW) (RPS)

Das Projekt wurde nicht vom Land angemeldet, sondern direkt vom BMVI in die Betrachtung aufgenommen.

Im gültigen Bedarfsplan ist für die Maßnahme ein hohes ökologisches Risiko festgestellt worden; im jetzigen BVWP Entwurf 2030 wird hingegen überraschend nur eine mittlere Umwelt-Betroffenheit angenommen. Aufgrund bislang nicht bei der Bewertung berücksichtigter Kriterien, wie der absehbar starken Betroffenheit zahlreicher Kernflächen des Biotopverbunds Baden-Württembergs und der unmittelbaren Nähe zum Vogelschutzgebiet „Unteres Remstal“ sind aus Sicht des Landes artenschutzrechtliche Konflikte zu erwarten.

Diesbezüglich sollten auch die Projekte B10-G30-BW – B 10, Verlegung in Enzweihingen, B27-G80-BW – B 027, OU Jagstfeld, B14-G20-BW – B 14, OU Michelfeld, B19-G10-BW – B 019, OU Gaildorf sowie B10-G80-BW-T2-BW – B 10, Geislingen-Mitte - Geislingen-Ost (Weiterer Bedarf) überprüft werden.

B 30 Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg/Eschach (B030-G10-BW) (RPT)

Im Projektdossier der Maßnahme ist auf der Seite 7 unter Punkt 1.6 „Zentrale verkehrliche/Physikalische Wirkungen“ unter Verkehrsbelastung für die mittlere Kfz-Belastung im Bezugsfall die Zahl 2.000 Kfz/24h eingetragen. Entsprechend der Abb. 2 muss es aber 20.000 Kfz/24h heißen.

Obwohl der Brochenzeller Wald durchschnitten wird, ergibt sich gemäß SUP (wohl aufgrund der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen) nur eine „mittlere Umweltbetroffenheit“. Gemäß der vom MVI vorgenommenen Priorisierung der für den BVWP angemeldeten Maßnahmen hat das Projekt einen sehr hohen Umweltwert. Dies sollte berichtigt werden.

Dass dem Projekt „keine städtebauliche Bedeutung“ zugemessen wurde, erstaunt, zumal sich auf 87 % der Strecke innerörtliche Entlastungen einstellen und sich immerhin auf 29 % der Strecke in den Ortslagen signifikante Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale einstellen. Hier wäre eher die Einschätzung „mittlere städtebauliche Bedeutung“ zutreffend.

B 30 OU Enzisreute (RPT)

Es wurde eine „hohe Umweltbetroffenheit“ ermittelt. Allerdings wurde der südliche im Kümmerazhofener Forst verlaufende Abschnitt als Neubau bewertet, während der nördliche Abschnitt als Ausbau bezeichnet wurde. Die Trasse verläuft aber im gesamten Waldbereich mehr oder weniger nah am Bestand. Somit kann der gesamte Streckenabschnitt durch den Wald als Ausbaustrecke angesehen werden, was insbesondere hinsichtlich der Zerschneidungswirkung (Vorbelastung) von Bedeutung ist.

B 30 Biberach (Jordanbad) – Hochdorf (RPT)

Die Einstufung „hohe städtebauliche Bedeutung“ ist nicht verständlich, da nur ein vierstreifiger Ausbau eines bereits dreistreifigen Streckenabschnitts erfolgt, ohne dass zuvor belastete Ortsdurchfahrten zusätzlich entlastet werden.

B 31 West, Breisach – AS Freiburg/Mitte (2. BA) – Vordringlicher Bedarf (RPF)

In der Ergebnisübersicht der Umwelt- und Naturschutzfachlichen Beurteilung (Modul B) wurde im Umweltbeitrag Teil 2 das geplante Schutzgebiet

„Wasenweiler Ried“ nicht mit berücksichtigt. Des Weiteren wird fälschlicherweise darauf hingewiesen, dass zur Konfliktminderung aufgrund der Zerschneidungswirkung der vorgesehenen Trasse keine Grünbrücke vorgesehen ist. Dies ist zu streichen.

Bei einer ergänzenden umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sind sowohl das geplante Schutzgebiet „Wasenweiler Ried“ als auch eine mögliche Konfliktminderung durch den Bau einer Grünbrücke zu berücksichtigen.

Im Text ist darauf hinzuweisen, dass das Projekt Kernflächen (Offenland, feucht) des Biotopverbunds BW (Moorgebiet „Wasenweiler Ried“) zerschneidet bzw. beansprucht. Es handelt sich hierbei um das letzte intakte Niedermoor in der Oberrheinebene. Es liegen fachliche Empfehlungen für die Unterschutzstellung dieses naturnahen Feuchtgebiets vor. Große Teile dieses Gebietes sind zudem als Überschwemmungsgebiete gemäß Wassergesetz für Baden-Württemberg festgesetzt. Im Rahmen der faunistischen Untersuchungen ist zu prüfen, ob Grünbrücken bzw. Tierquerungshilfen als Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahme vorgesehen werden müssen.

B 32 OU Blitzenreute (RPT)

Die Begründung für die hohe städtebauliche Bedeutung ist nicht nachvollziehbar. Ausgeführt ist: „Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten (hohen) Bewertung“.

B 33 Verlegung bei Meersburg (Fährenzufahrt) (RPT)

In der Abbildung 6 des Projektdossiers „Querschnittsbezogene Kfz-Belastungsdifferenzen des DTVw zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030“ ist die Verkehrsabnahme um ca. 7000 Kfz fälschlicherweise auf der Daisendorfer Straße (K 7783) dargestellt, die im Bezugsfall aber keine Verbindung mit der B 31 hat. Vielmehr ist diese Verkehrsabnahme auf der heutigen B 33 darzustellen.

B 33 OU Elgersweier (RPF)

Zweistreifiger Neubau mit RQ 11 angemeldet. Dreistreifiger Querschnitt angesichts Verkehrsbelastung durch den BMVI gewollt. Allerdings sind die 26.000 Kfz/24h als Bezugsfall nicht nachvollziehbar.

B 33 OU Haslach (RPF)

Darstellung der Verkehrszahlen in Abb. 4: 18.000 Kfz/24h, in Tabelle Grunddaten nur 12.000 Kfz/24h angegeben.

B 33 OU Gutach (RPF)

Darstellung der Verkehrszahlen in Abb. 4: 10.000 Kfz/24h, in Tabelle Grunddaten nur 9.000 Kfz/24h angegeben.

B 34 OU Oberlauchringen (RPF)

Darstellung der Verkehrszahlen in Abb. 4: 15.000 Kfz/24h, in Tabelle Grunddaten nur 9.000 Kfz/24h angegeben. Angabe von Verkehrszahlen für den Bezugsfall nicht nachvollziehbar, da Ortsumfahrung (müsste 0 sein). Verkehrsbelastung 2030 Abb. 2 mit 10.000 Kfz/24h liegt zu tief, da bereits 2010 in der OD 10.124 Kfz/24h gezählt wurden.

B 36/B 293 Wörth am Rhein (B9) – Karlsruhe (RPK)

- Geänderte Projektbezeichnung „B 36 Wörth am Rhein (B 9) – Karlsruhe“
- Anmeldung Gesamtprojekt durch Rheinland-Pfalz mit Teilprojekt 2 (B 293 Lgr. RP/BW – B 10 2.Rheinbrücke) und 3 (B 36 Querspange 2.Rheinbrücke)
- Bei Teilprojekt 2: Prognose-DTV 2025 aus VU des RP KA deutlich höher als Planfall 2030
- Deckblattverfahren notwendig
- Der Hinweis auf die Aussage des BRH zur Fernverkehrsrelevanz fehlt.

B 292 OU Östringen (RPK)

- Projekt wurde nachgemeldet lt. BMVI-Schreiben vom 04.02.2015
- DTV aus Verkehrsprognose 2025 höher als Bezugsfall/Planfall 2030
- Bauphase von 24 Monaten erscheint sehr kurz angesetzt
- Aufgrund der umweltfachlich problematischen Nordvariante wurde auch eine Südvariante angemeldet (91,2 Mio. Euro), die Nordvariante mit annähernd gleicher Entlastungswirkung (DTV) ist jedoch im Entwurf des BVWP 2030 enthalten. Dies ist nicht nachvollziehbar und muss überprüft werden.

B 293 Berghausen – Bretten (RPK)

- Beide Teilprojekte: DTV-Angaben für Planfall 2030 fehlen
- Bauphase von 24 Monaten für Gesamtprojekt erscheint sehr kurz angesetzt
- Bei Teilprojekt 2 (OU Jöhlingen) wird fehlende städtebauliche Bedeutung unterstellt, dies ist nicht nachvollziehbar.

B 294 OU Bauschlott (RPK)

- Planungsstand: Vorentwurf aus 2001 veraltet, d.h. wieder relativ frühes Planungsstadium; Eintragung VEG in BVWP-Liste ist daher irreführend
- Bauphase von 24 Monaten erscheint sehr kurz angesetzt
- Bei „Belastungswirkungen (Sanierungseffekte/Flächen- und Erschließungseffekte)“ ist die Eintragung „Bruchsal“ bzw. „Bruchsal-Helmsheim“ unverständlich (erschwerter Randnutzung/Strukturverluste?)

B 294 Südwesttangente Bretten (SW- OU Bretten) (RPK)

- Geänderte Projektbezeichnung „B 294 SW-OU Bretten“
- Früher Planungsstand
- Bauphase von 24 Monaten erscheint sehr kurz angesetzt
- Städtebauliche Beurteilung (Modul D) kann nicht nachvollzogen werden
- Bei „Entlastungswirkungen (Straßenraumeffekte)“ sind die eingetragene Wirkung und Beurteilung unverständlich

B 294 OU Loßburg (RPK)

- DTV 2010 liegt höher als Planfall 2030
- Bauphase von 24 Monaten erscheint sehr kurz angesetzt
- Das Land BW hat auch eine Tunnelvariante im Osten angemeldet (Kosten: 142,1 Mio. Euro); im Entwurf des BVWP 2030 berücksichtigt wurde die Ostvariante ohne Tunnel.
- Städtebauliche Bewertung kann nicht nachvollzogen werden

B 311 OU Immendingen (RPF)

Darstellung der Verkehrszahlen in Abb. 4: 9.000 Kfz/24h, in Tabelle Grunddaten nur 7.000 Kfz/24h angegeben. Angabe von Verkehrszahlen für den Bezugsfall nicht nachvollziehbar, da Ortsumfahrung (müsste 0 sein). Verkehrsbelastung 2030 Abb. 2 mit 8.000 Kfz/24h liegt zu tief, da bereits 2010 in der OD 8.886 Kfz/24h gezählt wurden.

B 311 OU Deppenhäuser (RPT)

Hinsichtlich der raumordnerischen Beurteilung gibt es unter Punkt 1.9 (Modul C) einen Widerspruch: Am Anfang dieses Punktes wird ausgeführt, dass das Projekt insgesamt 9,5 Punkte erzielt und damit im Vergleich mit anderen Projekten eine mittlere Raumwirksamkeit aufweist. Unter „Beurteilungsgrundlagen“ steht aber, dass bei ≤ 10 Punkten nur eine geringe Raumwirksamkeit vorliegt. So wird dies auch am Schluss dieses Punktes unter „Zusammenfassung der Projektwirkungen“ beschrieben: „... und ergeben eine Gesamtbewertung des Projektes von 9,5 Punkten. Dies entspricht einer geringen Raumwirksamkeit“.

B 311 OU Riedlingen (RPT)

Hinsichtlich der raumordnerischen Beurteilung gilt das Gleiche wie bei der B 311 OU Deppenhäuser: Das Projekt besitzt nur eine geringe Raumwirksamkeit (9,5 Punkte).

B 311n Gesamtprojekt Engelswies – Vilsingen und Sigmaringen – Mengen (RPT)

Obwohl für den Bereich Sigmaringen die Erreichbarkeitsdefizite messbar reduziert werden, wird die Raumrelevanz nur als „gering“ beurteilt, da dieser Raum hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotentials im Jahr 2030 nur als gering eingestuft wird.

Die Bewertung „mittlere städtebauliche Bedeutung“ ist nachvollziehbar, da der Streckenanteil mit den entlastbaren Ortsdurchfahrten nur 29 % beträgt. Allerdings wird als Ortslage auch Stockach (?) aufgeführt, richtig wäre Ablach.

B 312 OU Ringschnait, Ochsenhausen, Edenbachen (RPT)

Es ist nicht nachvollziehbar, warum nur eine „geringe städtebauliche Bedeutung“ konstatiert wurde, wobei die Entlastungswirkungen und Umgestaltungspotentiale auf einem Längenanteil von 67 bzw. 62 % erfolgen, während z.B. bei der B 465 OU Warthausen bei einem Längenanteil der Entlastungswirkungen und Umgestaltungspotentiale von 56 bzw. 47 % eine „mittlere städtebauliche Bedeutung“ festgestellt wurde.

B 312 Verlegung bei Lichtenstein – (Albaufstieg) (RPT)

Die Bewertung „geringe städtebauliche Bedeutung“ ist nicht nachvollziehbar. Zwar stellen sich auf 84% der Streckenlänge innerörtliche Entlastungen ein, jedoch sollen nur auf 29% der Länge diese Entlastungen zu signifikanten Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale beitragen. Dies ist genauer zu hinterfragen.

B 312 OU Engstingen (RPT)

Die Bewertung „geringe städtebauliche Bedeutung“ ist nicht einsichtig. Zwar stellen sich auf 100 % der Streckenlänge innerörtliche Entlastungen ein, jedoch sollen nur auf 40 % der Länge diese Entlastungen zu signifikanten Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale beitragen. Dies wäre genauer zu hinterfragen.

B 317 Lörrach – Schopfheim (RPF)

Darstellung der Verkehrszahlen in Abb. 2 und 4: bis 27.000 Kfz/24h bzw. bis 31.000 Kfz/24h, in Tabelle Grunddaten nur 21.000 bzw. 24.000 Kfz/24h angegeben.

B 415 OU Lahr (RPF)

Darstellung der Verkehrszahlen in Abb. 4: 15.000 Kfz/24h, in Tabelle Grunddaten nur 14.000 Kfz/24h angegeben. Verkehrszahlen nicht plausibel. DTV 2010 lag bei 18.538 Kfz/24h, in Abb. 2 liegt die Belastung 2030 nur bei 19.000 Kfz/24h.

B 462 Bad Rotenfels – Rotherma Querspange (RPK)

- DTV 2010 deutlich höher als Bezugsfall/Planfall 2030

B 462 Ausbau bei Rastatt (mit Umbau AS A 5/ B 462) (RPK)

- Bezugsfall 2030 mit 0 Kfz/24h angegeben
- DTV 2010 lag bereits höher als Planfall 2030
- Dauer der noch ausstehenden Planungen mit 120 Monaten hoch angesetzt
- Städtebauliche Beurteilung als „nicht bewertungsrelevant“ angegeben, dies ist nicht nachvollziehbar

B 462 Tunnel Freudenstadt (RPK)

- Geänderte Projektbezeichnung „B 462 Freudenstadt (Tunnel)“

B 463 Westtangente Pforzheim (RPK)

- Beide Teilprojekte: DTV-Angaben für Planfall 2030 fehlen
- Fehlende Städtebauliche Bedeutung kann nicht nachvollzogen werden, insb. die Beurteilung der positiven Wirkungen
- Mögliche Be- und Entlastungen für Calw können nicht nachvollzogen werden (Modul D)
- Bauphase von 48 Monaten für Gesamtprojekt erscheint sehr kurz angesetzt

B 500 A 5 – B36 (RPK)

- Projektbezeichnung geändert wg. Abstufung B 36; neue Bezeichnung „B 500 A 5 – L 75“

3.2. **Signifikante Auffälligkeiten bei Fortschreibung BVWP**

Abkürzungen der Dringlichkeitskategorien des aktuellen Bedarfsplans:

VB = Vordringlicher Bedarf

VÖ = Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag

WB* = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

WB = Weiterer Bedarf

WÖ = Weiterer Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag

3.2.1 **Projekte, die vom Land nicht angemeldet wurden bzw. deren Nachmeldung vom Bund gefordert wurde**

B 28, OU Unterjesingen (RPT) (wird künftig in B 296 umbenannt)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in Kategorie VB

(im aktuellen Bedarfsplan: nicht enthalten)

Neubau mit 2 Fahrstreifen,

Länge 2,6 km,

Kosten 86,3 Mio. Euro, NKV 2,8

Das Vorhaben wurde in der Landeskonzeption BW für die Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Stand März 2013), wie sämtlich Projekte, die im aktuellen Bedarfsplan nicht enthalten sind, nicht berücksichtigt. Zudem liegt es in der Landeskonzeption nicht auf einer großräumigen Hauptverbindungs- oder Hauptverkehrsachse. Der Bund hat diesen Streckenzug ebenfalls weder in Verbindungsfunktionsstufe (VFS) 0 noch in VFS 1 eingestuft. Mit dem letzten Teilstück der B 28n Rottenburg – Tübingen wird ein neuer Streckenzug als Hauptverbindungsachse im Zuge der künftigen B 28 ausgebaut (Bund: VFS 1). Der Ausbau der B 28 (alt) wäre ein paralleler Ausbau, der durch den Neubau ersetzt werden sollte.

Im März 2014 hat die Stadt Tübingen eine Machbarkeitsstudie zur OU Unterjesingen erstellt und die Anmeldung im BVWP gefordert. Diese ist Grundlage für die vom Bund geforderte Anmeldung im Rahmen der Fortschreibung

des Bundesverkehrswegeplanes . Allerdings kann die Studie für die geplante Trasse in Bezug auf die naturschutzfachlichen und -rechtlichen Belange ein sehr hohes Konfliktpotenzial nicht ausschließen. Insofern erscheint die Kostenschätzung sehr grob, da die naturschutzfachlichen Anforderungen nicht genau bewertet werden konnten.

Fazit: Das Projekt ist aus Sicht des Landes nicht prioritär.

B 29, NO-Ring Stuttgart (B 27 – B 14) (RPS)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in Kategorie WB*

(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: WÖ)

Neubau mit 4 Fahrstreifen,

Länge 11,5 km,

Kosten 209,2 Mio. Euro, NKV >10

Im aktuellen Bedarfsplan 2004 ist der Neubau einer Bundesstraße (sogenannter Nordostring) von Kornwestheim (Anschluss an die B 27) nach Waiblingen (Anschluss an die B 29/B 14) enthalten. Das Land hat dieses Projekt für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans beim Bund nicht angemeldet, da diese Straße die letzten Freiräume im Stuttgarter Norden durchschneiden würde, das Projekt sehr umstritten ist und die Mehrheit der betroffenen Kommunen dem Vorhaben klar ablehnend gegenüber steht. Insgesamt sieht die Landesregierung angesichts des kaum lösbaren Konfliktpotentials keine realistische Möglichkeit für die Umsetzung des Nordostrings.

Fazit: Der Bau eines Nordostrings als Bedarfsplanmaßnahme des Bundes in Form einer großräumigen Umfahrung Stuttgarts ist aus rechtlichen, ökologischen und politischen Gründen nicht realistisch und sollte daher im Rahmen der Fortschreibung des BVWP nicht mehr berücksichtigt werden.

B 29n, Röttingen – Nördlingen (RPS)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in Kategorie VB

(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan – hier nur OU Pflaumloch und OU Trochtelfingen enthalten – in WB)

Neubau mit 3 Fahrstreifen,

Länge 16 km,
Kosten 105,5 Mio. Euro, NKV 2,2

Entgegen der üblichen Vorgehensweise wurden – wie beim Projekt B29 NO-Ring die zur Bewertung dieses Vorhabens notwendigen Unterlagen nicht von der Straßenbauverwaltung des Landes angefordert. Stattdessen basiert die Bewertung der Einzelmaßnahme auf den Ergebnissen einer Machbarkeitsstudie des Landratsamtes Ostalbkreis. Diese Machbarkeitsstudie beinhaltet keinen umweltfachlichen Beitrag. Die umweltfachliche Aussagekräftigkeit ist entsprechend stark eingeschränkt. Aus der Lage der Trasse kann auf erhebliche zulassungskritische, artenschutzrechtliche Konflikte geschlossen werden, die eine vertiefende und umfassende Alternativenprüfung in einem erweiterten räumlichen Bezugsraum erfordern.

Vom Land wurden lediglich zwei in diesem Streckenbezug befindliche Teilabschnitte (OU Trochtelfingen und OU Pflaumloch, die derzeit im WB eingestuft sind) in der Priorisierungsliste des Landes aufgeführt. Demgegenüber sind Ortsumgehungen von Aufhausen und Bopfingen im Zuge der B 29 auch im aktuellen Bundesverkehrswegeplan nicht enthalten; die für deren Anmeldung und Bewertung des Gesamtprojekts erforderlichen Daten wurden dem Bund vom Landkreis ohne Beteiligung der Straßenbauverwaltung des Landes zugeliefert.

Fazit: Das Gesamtprojekt entspricht nicht dem Landeskonzept und wurde deshalb nicht in die Anmelde-Liste des Landes aufgenommen. Auch vor dem Hintergrund einer vom Kreistag des Ostalbkreises beauftragten Machbarkeitsstudie für eine Gesamtumgehung Aufhausen, Bopfingen, Trochtelfingen und Pflaumloch besteht seitens des Landes keine Veranlassung, von dieser Betrachtung abzuweichen. Die über die OU Trochtelfingen und OU Pflaumloch hinausgehenden Streckenabschnitte des Gesamtprojekts sollten im Rahmen der Fortschreibung des BVWP nicht berücksichtigt werden.

B 292, OU Östringen (RPK)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in Kategorie VB

(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: nicht enthalten)

Neubau mit 2 Fahrstreifen,

Länge 4,9 km,

Kosten 25,5 Mio. Euro, NKV 4,9

Die Ortsumgehung Östringen war im Maßnahmenplan zum BVWP 2003 nicht enthalten. Für die Fortschreibung des BVWP wurde sie vom Land nicht angemeldet, da sie auch die baden-württembergischen Kriterien des landesweit einheitlichen Konzepts für die Anmeldung von Straßenbaumaßnahmen nicht erfüllte.

Auf Veranlassung durch den Bund hat das Land die OU Östringen jedoch nachträglich für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet.

Aufgrund der umweltfachlich problematischen Nordvariante wurde auch eine Südvariante angemeldet (91,2 Mio. Euro), die Nordvariante mit annähernd gleicher Entlastungswirkung (DTV) ist jedoch im Entwurf des BVWP 2030 enthalten.

Fazit: Das Projekt ist aus Sicht des Landes nicht prioritär.

B 465, Ortsumgehung Ingerkingen (RPT)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in Kategorie WB

(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: WB)

Neubau mit 2 Fahrstreifen,

Länge 3,4 km,

Kosten 16,8 Mio. Euro, NKV 1,6

Die Maßnahme erfüllt die Konzeptkriterien des Landes nicht. Von einer Meldung zur Fortschreibung des BVWP wurde daher abgesehen.

Fazit: Das Projekt ist aus Sicht des Landes nicht prioritär.

B 465, Ortsumgehung Warthausen (RPT):

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in Kategorie VB
(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: VB)
Neubau mit 2 Fahrstreifen,
Länge 1,8 km,
Kosten 13,6 Mio. Euro, NKV 4,9

Die Maßnahme erfüllt die Konzeptkriterien des Landes nicht. Von einer Meldung zur Fortschreibung des BVWP wurde daher abgesehen. Das Vorhaben ist im Zusammenhang mit der Netzkonzeption Biberach zu sehen.

Fazit: Das Projekt ist aus Sicht des Landes nicht prioritär.

B 466, OU Böhmenkirch (RPS)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in VB
(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: WB)
2-streifiger Neubau,
Länge 3,8 km,
Kosten 8,9 Mio. Euro, NKV 5,4

Die Ortsumfahrung von Böhmenkirch liegt an keiner definierten Hauptachse gemäß dem Anmeldekonzept des Landes. Auch die erforderlichen Kriterien für Einzelmaßnahmen von mindestens 13.500 Kfz/24 h oder einem Lkw-Anteil von mindestens 1.000 Lkw/24 h wurden nicht erfüllt (gemäß SVZ 2010 liegt die Verkehrsbelastung je nach Abschnitt zwischen ca. 5.000 bis 8.900 Kfz/24 h bei einem SV-Anteil von 492 bis 876 Lkw/24 h unter diesen Werten). Damit erfüllte die OU Böhmenkirch nicht die Kriterien des Landeskonzeptes und wurde in der Priorisierungsliste des Landes nicht aufgeführt. Das Land wurde vom BMVI jedoch gefordert, das Projekt nachträglich anzumelden. Daraufhin wurden zwei Varianten (Nord- und Südumgehung) angemeldet, von denen die kostengünstigere vom Bund im Entwurf des BVWP im VB berücksichtigt wurde.

Fazit: Das Projekt ist aus Sicht des Landes nicht prioritär.

3.2.2 Maßnahmen im Entwurf des BVWP, deren Dringlichkeit durch den Bund aus Sicht des Landes zu niedrig angesetzt wurden

A 5, AS Offenburg – AS Freiburg/Mitte (RPF)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in WB

(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan:

AS Freiburg-Mitte – AS Teningen: Vordringlicher Bedarf

AS Offenburg – AS Teningen: Weiterer Bedarf)

DTV 2010 67.100Kfz/24 h

Kosten 493,1 Mio. Euro, NKV 1,3 davon

305,2 Mio. Euro (Aus-/Neubau)

187,9 Mio. Euro (Erhaltung)

Der Abschnitt ist Bestandteil des TEN-Netzes. Die Prognosebelastung beträgt für das Jahr 2025 bis zu DTV = 87.500 Kfz/24 h und DTV(SV) = 14.640 SLW/24 h. Die vom Bund angenommene Verkehrsbelastung im Planfall 2030 wurde mit 66.000 Kfz/24h angenommen und liegt somit bereits niedriger als in der SVZ 2010. Gemäß aktueller Engpassanalyse des BMVI aus dem Jahr 2012 besteht in diesem Abschnitt eine häufige kapazitätsabhängige Stauwahrscheinlichkeit. Bei der Mehrzahl der vorhandenen Anschlussstellen ist die Verkehrssicherheit nicht mehr in ausreichendem Maße gegeben (Überstauung der Abbiegespuren).

Aus Sicht des Landes sollte ein neuer Projektzuschnitt aufgrund der stark abweichenden Verkehrsbelastung erfolgen. Diese ist nicht nur zwischen der AS Freiburg-Mitte und der AS Teningen, sondern bis zur AS Riegel (Ost-West-Verbindung nach Frankreich über die ortsdurchfahrtenfreie L 113) deutlich höher als im Abschnitt zwischen der AS Riegel und der AS Offenburg.

Ein weiterer Grund für einen mittelfristigen Ausbau im Abschnitt zwischen der AS Riegel und AS Freiburg-Mitte sind eine Vielzahl von Brückenbauwerken mit schlechten Zustandsbewertungen. Diese müssen in den nächsten Jahren umfassend erneuert werden. Die Daten zur neuen Abschnittsbildung werden vom Regierungspräsidium Freiburg zeitnah erhoben und in PRINS hochgeladen.

Der verbleibende Ausbauabschnitt zwischen der AS Offenburg und der AS Riegel wurde im Gutachten für die „Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen“ für eine sog. Temporäre Seitenstreifenfreigabe in Betracht gezogen. Eine konkrete Planung hierzu gibt es allerdings noch nicht. Es werden aber in den nächsten zwei Jahren Fahrbahndeckenerneuerungen mit einer Verbreiterung der Fahrbahn auf 12,0 m durchgeführt. Dies ermöglicht im Fall einer Fahrbahnsperre die Anordnung eines 4+0-Verkehres.

Fazit: Aus Sicht des Landes ist eine vordringliche Einstufung zumindest für den stark belasteten Abschnitt zwischen der AS Riegel und der AS Freiburg/Mitte erforderlich.

A 6, AK Weinsberg – AK Feuchtwangen (RPS)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in WB*

(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan teilweise in VB und teilweise in WB*)

6-streifiger Ausbau der A 6,

Länge 64,7 km,

Kosten 714,7 Mio. Euro, NKV 1,5

Die durch den Bund erfolgte Einstufung ist niedriger als die Einstufung im Bedarfsplan 2004, in der das Projekt für den Abschnitt AK Weinsberg - AS Kupferzell im „Vordringlicher Bedarf“ und für den Abschnitt AS Kupferzell – Crailsheim (Landesgrenze) im „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ enthalten ist.

Als Besonderheit ist anzuführen, dass das Vorhaben seit dem 30.04.2015 auf der Liste der neuen ÖPP-Projekte des Bundes aufgeführt ist, für die eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgen soll. Am 26.05.2015 hat der Bund die zehn neuen ÖPP-Projekte der 3. Generation vorgestellt. Hier wurde neu auch die A 6, AK Weinsberg – AK Feuchtwangen/Crailsheim aufgenommen. Dies ist nicht stimmig mit der nun erfolgten nachrangigen Einstufung des Projekts durch den Bund.

Die aktuellen Gesamtkosten betragen zwischenzeitlich 893 Mio. Euro. Unabhängig hiervon erscheint das vom Bund ermittelte NKV von 1,5 als zu niedrig. Die weit überdurchschnittlichen Lkw-Anteile auf diesem Abschnitt liegen jenseits

der für die Kapazitätsberechnungen zulässigen Lkw-Anteile. Insofern ist die gesamte Nutzenberechnung für diese Maßnahme zu überprüfen.

Die vom Bund angegebenen Planungsstände sind nicht zutreffend. Die Planungsstände der einzelnen Bauabschnitte sind wie folgt:

- PA A6-1 (AK Weinsberg - Bretzfeld): Vorentwurf
- PA A6-2 und A6-3 (Bretzfeld - AS Kupferzell): Vorentwurf fertig gestellt
- PA A6-4 (Kupferzell - Ilshofen/Wolpertshausen): Vorentwurf
- PA A6-5 und A6-6 (Ilshofen/Wolpertshausen - Landesgrenze): Vorplanung

Fazit: Das Vorhaben weist aus Sicht des Landes eine sehr hohe Dringlichkeit auf. Das Gesamtprojekt sollte im Rahmen der Fortschreibung des BVWP daher durchgehend im VB eingestuft werden.

B 3, Lückenschluss bei Kuppenheim (RPK)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in Kategorie WB
(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: WB*)
Neubau mit 2 Fahrstreifen,
Länge 5,3 km,
Kosten 47,6 Mio. Euro, NKV 2,8

Die durch den Bund erfolgte Einstufung ist niedriger als die Einstufung im Bedarfsplan 2004, in der das Projekt im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ enthalten ist. Die städtebauliche Bedeutung ist als nicht bewertungsrelevant beurteilt, dies sollte vor dem Hintergrund möglicher Auswirkungen der Lärmproblematik bei Kuppenheim überprüft werden.

Fazit: Aus Sicht des Landes sollte das Projekt in den WB* aufgenommen werden.

B 10, Geislingen Mitte bis Geislingen Ost (RPS)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in WB
(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: WB* mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag)
2-streifiger Neubau,

Länge 2,8 km,
Kosten 155,1 Mio. Euro, NKV 1,4

Die durch den Bund erfolgte Einstufung ist niedriger als die Einstufung im Bedarfsplan 2004, in der das Projekt im „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht sowie besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ enthalten ist. Anzumerken ist, dass im Entwurf des BVWP 2030 nur noch eine mittlere Umwelt-Betroffenheit angenommen wird.

Das Projekt steht in engem Zusammenhang mit dem im VB enthaltenen Projekt B 10, Gingen/Ost bis Geislingen/Mitte (2/3-streifiger Neubau, Länge 5,2 km, Kosten 76,2 Mio. Euro, NKV > 10). Für diese beiden Projekte wurde bereits ein gemeinsamer RE-Vorentwurf erstellt, der dem Bund mit Schreiben vom 30.09.2015 zur Einholung des Gesehenvermerks übersandt wurde. Dieses Vorgehen – d.h., für die beiden Abschnitte „Gingen/Ost - Geislingen/Mitte“ und „Geislingen/Mitte - Geislingen/Ost“ einen gemeinsamen RE-Vorentwurf vorzulegen – war mit dem BMVI abgestimmt.

Im Zusammenhang mit der Ermittlung des NKV ist anzumerken, dass die Verkehrsbelastung im Bezugs- und Planfall ohne den Abschnitt Gingen/Ost – Geislingen/Mitte ermittelt wurde - d.h. nicht wie in anderen Fällen für das Gesamtprojekt. Diese Vorgehensweise ist im vorliegenden Fall aus Sicht des Landes auch vor dem Hintergrund nicht nachvollziehbar, dass dieser Teilabschnitt der B 10 erst nach Bau des Abschnitts „Gingen/Ost – Geislingen/Mitte“ bzw. frühestens zeitgleich mit diesem angegangen werden soll. Bei einer gemeinsamen Ermittlung des NKV für beide Abschnitte würde sich – in Anbetracht des sehr hohen NKV des Teilabschnitts „Gingen/Ost - Geislingen/Mitte“ – vsl. ein NKV ergeben, dass die Einstufung des Gesamtprojekts von Gingen/Ost - Geislingen/Ost in den „Vordringlichen Bedarf“ ermöglichen würde.

Fazit: Das Projekt B 10, Geislingen Mitte bis Geislingen Ost ist im Rahmen der Fortschreibung des BVWP – auch vor dem Hintergrund des weit fortgeschrittenen Planungsstandes – im VB einzustufen. Sollte dies aus Sicht des Bundes nicht möglich sein, ist das Vorhaben zumindest im WB* einzustufen, damit die bereits weit fortgeschrittene Planung dieses Projekts fortgeführt und ggf. ein

gemeinsames Planfeststellungsverfahren mit dem Bauabschnitt Gingen/Ost – Geislingen/Mitte durchgeführt werden kann.

B 28n, OU Horb (ortsnahe Umfahrung) (RPK)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in Kategorie WB*

(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: VB)

Neubau mit 2 Fahrstreifen,

Länge 3,6 km,

Kosten 22,5 Mio. Euro, NKV 2,0

Die durch den Bund erfolgte Einstufung ist niedriger als die Einstufung im Bedarfsplan 2004, in der das Projekt im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten ist.

Die Verkehrsprognose des Landes liegt deutlich höher, als der vom Bund angenommene Planfall 2030.

Fazit: Die nachrangige Bewertung erscheint nicht plausibel und sollte überprüft werden. Aus Sicht des Landes wäre dieselbe vordringliche Einstufung erforderlich, wie für den Abschnitt der B 28n zwischen Grünmettstetten und L 355a.

B 294, OU Loßburg (RPK)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in Kategorie WB

(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: VB)

DTV 2010 14.525 Kfz/24 h

Kosten 46,6 Mio. Euro, NKV 3,1

Der Druck der Raumschaft zur Aufnahme von Planungen wächst inzwischen, da durch die 2010 fertiggestellte Umfahrung 24-Höfe im Zuge der L 408 zu zusätzlichen Belastungen in der Ortsdurchfahrt geführt hat. Außerdem hat der Schwerverkehr in der OD von Loßburg spürbar zugenommen, seitdem die Ortsumfahrung von Dunningen im Zuge der B 462 fertiggestellt wurde.

Der Bund wird darum gebeten, die Bewertung zu überprüfen, zumal das Nutzen-Kosten-Verhältnis mit 3,1 recht hoch liegt.

Fazit: Die nachrangige Bewertung erscheint nicht plausibel und sollte überprüft werden.

B 462, Tunnel Freudenstadt (RPK)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in Kategorie WB*

(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: VB)

DTV 2010 13.203 Kfz/24 h (im Bereich B 28 / B 462)

Kosten 86,2 Mio. Euro

Die ursprünglich geplante „V-Lösung“ als Kombination der Tunnels im Zuge der B 462 u. B 28 wurde in Abstimmung mit der Raumschaft und dem Bund aufgegeben. Der Tunnel im Zuge der B 462 sollte daher vorrangig bearbeitet werden.

Die Planungen sind inzwischen so weit fortgeschritten, dass der Vorentwurf bis Ende 2016 fertiggestellt werden kann. Im Verlauf des Jahres 2017 sollen die Genehmigungsunterlagen erstellt werden, so dass mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens Anfang 2018 gerechnet werden könnte.

Auf Grund der bereits weit fortgeschrittenen Planung und auch der politischen Zusage gegenüber der Stadt, dass sich bei einer Konzentration auf eine Tunnelröhre im Zuge der B 462 die Realisierungschancen erhöhen, ist die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf unbedingt erforderlich. Zudem ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,2 für eine reine Tunnelmaßnahme sehr günstig.

Fazit: Aus Sicht des Landes ist die Einstufung des B 28-Tunnels in Freudenstadt in den WB nachvollziehbar. Die Bedeutung des Tunnels im Zuge der B 462 ist jedoch aus Sicht des Landes höher in den VB einzustufen.

3.2.3 Projekte die vom Land angemeldet wurden, für die vom Bund jedoch kein Bedarf gesehen wurde

A 6, AK Frankenthal – AS Sandhofen (Teil BW: Rheinbrücke Ludwigshafen – AS MA-Sandhofen)

im Entwurf des BVWP 2030 nicht enthalten

im aktuellen Bedarfsplan nicht enthalten

DTV 2010: 55.503 Kfz/24 h
 Kosten: 226,7 Mio. Euro (davon 80,8 Mio. Euro in BW), NKV nicht bekannt

Vom Bund wurde für den Bezugs- und Planfall 2030 eine Verkehrsbelastung von lediglich 55.000 Kfz/24 h angesetzt, obwohl dieser Wert schon bei der SVZ 2010 erreicht war. Es ist nicht nachvollziehbar wieso in diesem Abschnitt, der Teil des Transeuropäischen Netzes ist, für 2030 keine Verkehrszunahme gegenüber dem verkehrsschwachen Wirtschaftskrisenjahr von 2010 angenommen wird.

Fazit: Aus Sicht des Landes sollte das Projekt in den VB aufgenommen werden.

B 31, OU Falkensteig/Falkensteigtunnel (RPF)

B 31, OU Falkensteig/Hirschsprungtunnel (RPF)

im Entwurf des BVWP 2030 nicht enthalten

Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: WB* (Falkensteigtunnel)

WB (Hirschsprungtunnel)

DTV 2010 17.149 Kfz/24 h

Kosten 125,8 Mio. Euro (Falkensteigtunnel), NKV nicht bekannt

171,8 Mio. Euro (Hirschsprungtunnel), NKV nicht bekannt

Die B 31 ist die wichtigste West-Ost-Verbindung zwischen der A 5 und der A 81 im südlichen Schwarzwald. Die Prognose der Verkehrszahlen weist gemäß Verkehrsgutachten eine Verkehrsbelastung von 24.400 Kfz/24 h aus. Die Verkehrssicherheit ist wegen der hohen Verkehrsmenge und der geometrischen Bedingungen nicht immer gewährleistet. Insbesondere bei winterlichen Straßenverhältnissen kommt es regelmäßig zu Unfällen. Durch die geplanten Maßnahmen wird der Engpass der OD Falkensteig beseitigt und die OD um bis zu 95 % entlastet.

Fazit: Die geplanten Ortsumfahrungen werden unter Berücksichtigung der abzuwickelnden Verkehrsmengen und den weiteren Planungen als erforderlich erachtet. Die Maßnahmen sind im Zusammenhang mit der OU Hinterzarten und dem Ausbau Kirchzarten – Buchenbach zu sehen. Die Aufteilung der genannten

Maßnahmen ist im Hinblick auf die Verkehrswirksamkeit nicht sinnvoll. Es ist eine schlüssige Gesamtkonzeption für die gesamte Achse zu entwickeln.

B 462, Ausbau bei Rastatt (mit Umbau der AS A 5/B 462) (RPK)

im Entwurf des BVWP 2030 nicht enthalten

im aktuellen Bedarfsplan nicht enthalten

DTV 2010 27.200 Kfz/24 h [B 462]

78.700 Kfz/24 h [A 5]

Kosten 51,0 Mio. Euro, NKV nicht bekannt

davon Stadt RA 1,7 Mio. Euro und LK RA 3,1 Mio.

Euro

Vom Bund wurde im Planfall 2030 eine Verkehrsbelastung von 21.000 Kfz/24h angenommen. Diese Annahme liegt somit erheblich niedriger als in der SVZ 2010 vorhanden und erscheint daher unzutreffend.

Die B 462 ist mit der A 5 an der AS Rastatt-Nord über zwei signalisierte Knotenpunkte verknüpft. Der DTV 2010 für die A 5 liegt an der AS RA-Nord bei ca. 78.710 Kfz/24h (DTVw 77.977 Kfz/24h, SV-Anteil 18,4%), auf der B 462 im Bereich der AS bei bis zu 24.898 Kfz/24h (DTVw 27.188 Kfz/24h, SV-Anteil 10,8%).

Die B 462 und die AS Rastatt-Nord weisen in diesem Bereich erhebliche Leistungsdefizite auf. Deshalb soll dieser VKP zu einem vollen Kleeblatt ausgebaut werden. In unmittelbarer Nähe zur Anschlussstelle befinden sich zwei weitere signalisierte Knotenpunkte, welche den Verkehrsfluss stark behindern und regelmäßig einen großen Rückstau bewirken, der sich in den Spitzenstunden mitunter bis zum Knotenpunkt B 3 / B 36 / B 462 / L 77 erstreckt.

Der VKP B 462/K 3716 muss zu einer linksliegenden Trompete ausgebaut werden, um Behinderungen auf die unmittelbare AS der A 5 zu vermeiden. Der VKP B 462 / K 3728 / K 3715 wird aufgegeben und durch eine Unterführung ersetzt. Der geplante Umbau wird unter Berücksichtigung der abzuwickelnden Verkehrsmengen als zwingend erforderlich erachtet.

Fazit: Aus Sicht des Landes wäre auch aufgrund der hohen Investitionskosten eine Einstufung im Bedarfsplan 2030 in den VB erforderlich, da ansonsten der Um- und Ausbautitel über Gebühr beansprucht werden würde.

3.2.4 Weitere Anmerkungen zu besonderen Projekten

A 98, Rheinfelden bis Schwörstadt (RPF)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in Kategorie VB
(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan:

1. Fahrbahn: Vordringlicher Bedarf
2. Fahrbahn: Weiterer Bedarf

DTV 2010 25.000 Kfz/24h (B 34)

Kosten 130,4 Mio. Euro, NKV 2,6

Aktueller Sachstand für die 1. Fahrbahn (Kosten. 78,7 Mio. Euro):

Vorentwurf fertiggestellt

Planfeststellungsunterlagen in Bearbeitung

Die im Jahr 2013 erstellte Verkehrsuntersuchung hat ergeben, dass bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung von ca. 18.000 Kfz/24 h (zunächst) ein 3-streifiger Querschnitt ausreichend ist, ebenso wie im Abschnitt Schwörstadt – Tiengen. Darüber hinaus wurde der RE-Vorentwurf auf der Grundlage des noch gültigen BVWP 2003 für einen einbahnigen, 3-streifigen Neubau erstellt. Dieser wurde im Frühjahr 2016 dem BMVI zur Erteilung des Gesehenvermerks vorgelegt.

Fazit: Aus Sicht des Landes sollte wie im Abschnitt Schwörstadt bis Tiengen zunächst nur eine Fahrbahn in den VB eingestellt werden. Alternativ ist das Ausbauziel des gesamten Abschnitts in einen dreistreifigen Neubau zu ändern, der im Vergleich zur zweibahnigen Ausführung einen besseren NKV-Wert erreicht.

Hinweis: Mit einer Festlegung auf eine Bundesautobahn für das Teilprojekt „A 98 Schwörstadt bis Tiengen“ (A98-G100-BW-T2) ist eine Talvariante im Abschnitt 8/9 Hauenstein –Tiengen nicht mehr möglich, da zum einen eine richtli-

nienkonforme Autobahntrassierung nach den Vorgaben der RAA nur im Zuge der Bergvariante erreicht werden kann und zum anderen eine Führung durch dicht bebauten Gebiet auf der Trasse der heutigen B 34 notwendig werden würde (Wegfall Verbindungsfunktion mit nachgeordnetem Netz)

B 10, OU Berghausen (Hopfenbergtunnel)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in Kategorie VB

(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: WB*)

2-streifiger Neubau

Länge 2,2 km,

Kosten 67,0 Mio. Euro, NKV 4,6

Planungsstand beim Bund unzutreffend angenommen. Die Planfeststellungserörterung fand im Februar 2005 statt, aber das Verfahren ruht seit 2011.

Bei Fortführung des PF-Verfahrens müssten die Unterlagen insb. aus landschaftsplanerischer Sicht komplett überarbeitet werden.

Fazit: Angesichts des Planungsstandes muss die Dringlichkeit VB im BVWP 2030 hinterfragt werden.

B 10, AS Zuffenhausen (A 81) bis AS Stuttgart-Neuwirtshaus (RPS)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in VB

(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: WB)

6-streifiger Ausbau,

Länge 1,4 km,

Kosten 7,0 Mio. Euro, NKV >10

Bemerkung des Landes in der Priorisierungsliste zu diesem Projekt: „Ausbau der Achse A 8 / A 81 vordringlich; Realisierbarkeit B 10-Ausbau fraglich; wird nicht weiter verfolgt“.

Fazit: Der Ausbau der B 10 sollte in diesem Bereich zugunsten des Ausbaus der Achse A 8 / A 81 im Bereich von Stuttgart zurückgestellt werden. So ist der im Entwurf des BVWP im WB* aufgeführte 8-spurige Ausbau der angrenzenden A 81, AS Pleidelsheim – AS Stuttgart-Zuffenhausen (Länge 14,6 km, Kosten 141,4 Mio. Euro, NKV 6,8) aus Sicht des Landes dringlicher und sollte vor diesem Hintergrund und in Anbetracht des ebenfalls hohen NKV von 6,8 statt des Projekts B 10, AS Zuffenhausen (A 81) bis AS Stuttgart-Neuwirtshaus in den VB eingestuft werden.

B 10, Dreieck Stuttgart-Neckarpark bis Plochinger Dreieck (RPS)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in VB

(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: WB)

6-streifiger Ausbau,

Länge 17,0 km,

Kosten 107,4 Mio. Euro, NKV 7,1

In der Priorisierungsliste des Landes wurde zu diesem Projekt ausgeführt, dass der Ausbau der Achse A 8 / A 81 vordringlicher ist als der Ausbau der B 10 in diesem Abschnitt. Auch ist die bauliche Umsetzung eines 6-streifigen Ausbaus der B 10 in diesem stark bebauten Abschnitt des relativ engen Neckartals mit sehr großen Problemen verbunden.

Fazit: Der Ausbau der B 10 sollte in diesem Bereich zugunsten des Ausbaus der Achse A 8 / A 81 im Bereich von Stuttgart zurückgestellt werden. So ist der

im Entwurf des BVWP im WB* aufgeführte 8-spurige Ausbau der parallel zur B 10 verlaufenden A 8 im Bereich AS Stuttgart-Degerloch bis AS Wendlingen (Länge 14,1 km, Kosten 128,1 Mio. Euro, NKV 7,0) aus Sicht des Landes dringlicher und sollte vor diesem Hintergrund und in Anbetracht des ebenfalls hohen NKV von 7,0 statt des Projekts B 10, Dreieck Stuttgart-Neckarpark bis Plochingen Dreieck in den VB eingestuft werden.

B 10, OU Amstetten und OU Urspring (RPT)

OU Urspring (Variante Ost)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in VB

(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: WB)

Neubau mit 2 Fahrstreifen,

Länge 2,8 km,

Kosten 31,3 Mio. Euro, NKV 3,8

OU Amstetten (Variante West)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in WB*

(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: WB)

Neubau mit 2 Fahrstreifen,

Länge 4,3 km,

Kosten 47,0 Mio. Euro, NKV 2,5

Das Land hat beide Vorhaben als einzeln verkehrswirksame Teilprojekte der „B 10 Gingen/O – Urspring“ angemeldet. Die Raumschaft fordert jedoch eine gemeinsame Trassenvariante (Westumfahrung) um Amstetten und Urspring, die nur als Gesamtprojekt verkehrswirksam ist. Aufgrund der unterschiedlichen Einstufung wäre ein gemeinsamer Bau zunächst nicht oder nur erschwert möglich. In der Priorisierung des Landes sind die Vorhaben in der Gruppe 3b „Neubau ohne Planungsrecht“ mit geringerer Priorität verzeichnet, wobei die OU Amstetten vor der OU Urspring liegt.

Fazit:

Aufgrund des Zusammenhangs der Maßnahmen, sollte die Einstufung beider Projekte in derselben Dringlichkeitskategorie erfolgen.

B 31, Friedrichshafen – Lindau (RPT)

Das Land hat kein Vorhaben in dieser Relation angemeldet, da es eine teilweise 3-streifige Konzeption verfolgt. Auf bayerischen Gebiet ist der 4-streifige Ausbau „B 31, St 2375 – A 96“ im WB* im Entwurf des BVWP enthalten. Nach dieser Bezeichnung reicht das Vorhaben nicht bis an die Landesgrenze heran.

In den vom BMVI veröffentlichten PRINS-Daten ist jedoch eine Ausbautrasse bis zur Landesgrenze mit dem Projektnamen „Lgr. BW/BY - A 96“ hinterlegt. Kosten und Länge sind in PRINS und im Entwurf des BVWP identisch.

Fazit: Eine Abgrenzung des Vorhabens direkt an der Landesgrenze kann – vor dem Hintergrund der in Bayern nicht umgesetzten Anschlussstellen an der Kreuzung der B 31 mit der Kreisstraße LI 6 bei Rickatshofen und an der Kreuzung mit der Staatsstraße 2375 – verkehrlich nicht nachvollzogen werden.

B 312, OU Ringschnait, Ochsenhausen, Edenbachen (RPT)

Einstufung durch Bund im Entwurf des BVWP 2030 in WB*

(Einstufung im aktuellen Bedarfsplan: VÖ)

Neubau mit 2/3 Fahrstreifen,

Länge 12,4 km,

Kosten 72,5 Mio. Euro, NKV 3,0

Der Landkreis Biberach betreut und koordiniert die Planung aufgrund einer 2009 abgeschlossenen Vereinbarung unter der Federführung des RPT. Die Planung wird aktiv betrieben, das Raumordnungsverfahren ROV steht kurz vor der Einleitung. Die Maßnahme wurde als Gesamtprojekt B 312, Ochsenhausen, Edenbachen, Ringschnait vom Land zusätzlich in den Maßnahmenpool aufgenommen. Die städtebauliche Bewertung im Entwurf kann nicht nachvollzogen werden.

In der Priorisierung des Landes ist das Vorhaben in der Gruppe 3 „Neubau mit Planungsrecht“ mit geringerer Priorität verzeichnet.

Fazit: Die laufenden Planungsaktivitäten des Kreises sollten bei der Dringlichkeitseinstufung besonders berücksichtigt werden.

4. Stellungnahme zum Projektbereich Schiene

Inhalt

- 4.1 Generelle Vorbemerkungen
- 4.2 Im Einzelnen zu den angemeldeten Projekten

4.1 Generelle Vorbemerkungen

Das Land Baden-Württemberg hat ein großes Interesse an einer Steigerung des Schienenverkehrs und einem Ausbau der dafür erforderlichen Kapazitäten und Attraktivitätssteigerungen. Vor diesem Hintergrund begrüßt das Land, dass der Entwurf sich verstärkt auf die Engpassbeseitigung und Stärkung der Verkehrsknoten fokussiert und den dringend benötigten Ausbau zentraler, auch international bedeutsamer, Magistralen (z.B. Rheintalbahn, Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar) voranbringen will.

Um das angestrebte Verlagerungsziel zu erreichen, sieht das Land darüber hinaus jedoch Ergänzungs- und Korrekturbedarf:

- In Bezug auf Baden-Württemberg sind weitgehend nur Maßnahmen enthalten, die bereits im Bedarfsplan 2004 enthalten waren. Fast alle zusätzlichen Maßnahmen, die das Land vorgeschlagen hatte (mit einem groben Finanzvolumen von ca. 1 Mrd. Euro), sind bislang nicht aufgegriffen worden.
- Der Bund hat fast alle Strecken der der Anmeldegruppe 2 (Achsen zwischen Oberzentren / Engpassbeseitigung im Regional- und Güterverkehr) in der Grobbewertung ausgeschieden (Ausnahme: Murrbahn und Neustadt (Schwarzwald) – Donaueschingen). Dies betrifft die Strecken Heilbronn – Würzburg (Frankenbahn), Heilbronn – Schwäbisch Hall (– Nürnberg) (Hohenlohebahn), Ulm – Aalen (Brenzbahn), Ulm – Tuttlingen – Donaueschingen (– Freiburg) (Donautalbahn), Tübingen – Sigmaringen – Aulendorf (– Ravensburg) (Zollernalb-Bahn), Basel – Singen (Hochrheinbahn), (Singen –) Radolfzell – Friedrichshafen (Bodenseegürtelbahn) und die überregionalen Verbindungsstrecken Horb-Tübingen und Rottweil-Villingen. Ferner betrifft dies die vorgeschlagenen internationalen Reaktivierungen über den Rhein nach Frankreich mit den Strecken Rastatt – Roeschwoog und Breisach – Colmar.

Überwiegend wird die Nichtaufnahme damit begründet, dass es „reine SPNV-Maßnahmen“ seien, dass dort kein Schienengüterverkehr oder Schienenpersonenfernverkehr prognostiziert wird, oder dass die Maßnahmen „unwirtschaftlich“ wären. Vor dem Hintergrund der Klimaziele, zu denen sich auch der

Bund international verpflichtet hat, und der notwendigen Verkehrsverlagerungen wird diese pauschale Beurteilung vom Land nicht geteilt. Baden-Württemberg hat gerade keine nur lokal/regional bedeutsamen Strecken angemeldet. Bei den beantragten Relationen handelt es sich um Direktverbindungen zwischen den Oberzentren des Landes, die weit über eine Nahverkehrsfunktion hinausgehen, und auf denen die Mehrzahl der Fahrgäste der Regionalzüge auf Distanzen über 50 km unterwegs sind.

Auch in rechtlicher Hinsicht ist das Argument „SPNV-Maßnahme“ unzutreffend: Der Bund ist auch für den Ausbau überregionaler Strecken nach der Verfassung (Art. 87e Absatz 4 Grundgesetz (GG)) und dem einschlägigen Ausbaurecht (vgl. § 3 Absatz 1 BSWAG) zuständig, nicht die Länder. Da der BVWP die Grundlage des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege bildet, dürfen und müssen auch überregionale Eisenbahninfrastrukturen, die vornehmlich dem Regionalverkehr dienen, hier Aufnahme finden. Insoweit gestattet Art. 87e Absatz 4 GG keinen Ausschluss.

Der Bund darf und kann sich nicht seiner Verantwortung mit dem Argument „hier fahren überwiegend Nahverkehrszüge“ entziehen: Die Ausbaupflichtung nach dem GG umfasst jede Eisenbahninfrastruktur des Bundes, unabhängig von der Nutzung. Sonst hätten viele überregional bedeutsame Strecken keinerlei Entwicklungschancen mehr.

- Die raumordnerische Beurteilung greift zu kurz und berücksichtigt unzureichend den im Raumordnungsgesetz niedergelegten Grundsatz, wonach die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene zu verbessern sind. Dieser Grundsatz findet seine Konkretisierung auch im Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg.

Die raumordnerische Beurteilung wurde methodisch² im wesentlichen aufgrund einer „Defizitanalyse“ vorgenommen. Es wurden Erreichbarkeitsdefizite zwischen Oberzentren und in Bezug zu IC-Bahnhöfen ermittelt. Als defizitär galten Reisezeiten von mehr als 60 Minuten zum nächsten Oberzentrum (OZ) bzw. IC-Bahnhof. Da der SPNV in Baden-Württemberg gut ausgebaut ist, ha-

² Siehe BVWP Entwurf S. 65 ff. und Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 275 ff.

ben im Land nur drei Kreise ein Mittleres Defizit (3. Stufe) und ein Kreis ein hohes Defizit (4. Stufe). Zudem wurde die Verbindungsqualität im Schienenpersonenverkehr zwischen Oberzentren betrachtet. Hier gab es sechs Stufen von „sehr gut“ bis „ungenügend“, wobei der Bund ab „ausreichend“ und schlechter einen Handlungsbedarf sieht. In der im Entwurf enthaltenen Grafik³ hat Baden-Württemberg einige „befriedigend“-Wertungen auf Relationen, die wir in Gruppe 2 (Verbindungen zwischen Oberzentren) angemeldet hatten (z.B. Zollernalb-Bahn, Relation zwischen den Oberzentren Freiburg - Villingen-Schwenningen – Tübingen/Reutlingen und Bodenseegürtelbahn), sowie eine Wertung mit „ausreichend“ (Tübingen/Reutlingen und Konstanz – Korridor der Gäubahn), was auf noch recht akzeptable Verbindungsqualitäten zwischen OZ hinweisen mag.

Dennoch wirft das Modell der Verbindungsqualitäten einige Fragen auf, da die Ergebnisse aus Sicht des Landes nicht durchgängig plausibel erscheinen. So ist beispielsweise das Oberzentrum Weil am Rhein/Lörrach mit dem Oberzentrum Konstanz über die Stadt Zürich verbunden, und nicht über den direkten Weg über die Hochrheinbahn. Und die Mittelzentren mit oberzentralen Teilfunktionen Schwäbisch-Gmünd, Aalen und Eilwangen sind auch nicht in die Betrachtung einbezogen worden, weil nur die Verbindungen von Heilbronn und von Ulm nach Nürnberg betrachtet wurden.

Das Land hält es für ein methodisches Defizit, dass neben der Erreichbarkeitsbetrachtung nicht auch stärker die Ziele der Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger eingeflossen sind. Dieser Grundsatz findet seine Konkretisierung auch im Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg. Ebenso sind die Landesentwicklungsachsen nach dem LEP Baden-Württemberg zu berücksichtigen. Diese verlaufen zumeist entlang der überregionalen Bahnlinien, die das Land überwiegend in Gruppe 2, teils auch in Gruppe 1 zum BVWP angemeldet hat. Die Landesentwicklungsachsen sollen zukunftsorientiert aufzeigen, wie die Siedlungsentwicklung und Verkehrsentwicklung im Lande verlaufen soll. Sie zeigen damit mittelbar auch auf, wo nach Ansicht des Landes die Verkehrswege gestärkt und ausgebaut werden, jedenfalls vorrangig entwickelt werden müssen.

³ Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 294 (Abb. 33).

Bei der Bedarfsplanaufstellung sind die Zielsetzungen der Raumplanung angemessen zu berücksichtigen.⁴ Vergleicht man nun den Verkehrsträger Straße mit der Schiene, so wird deutlich, dass im Projektbereich Bundesfernstraßen sehr viele Projekte entlang dieser Landesentwicklungsachsen zur Aufnahme in den BVWP vorgesehen sind, während bei den Schienenstrecken deutliche Defizite zu erkennen sind.

- Formell ist zu beanstanden, dass im Projektinformationssystem „PRINS“ auf der Internetseite des BMVI bei den über 250 abgelehnten Projektvorschlägen nur neun mit einem anklickbaren Projektdossier enthalten sind. Ansonsten finden sich zumeist nur zwei bis drei Sätze als Begründung, warum der Vorschlag „in Grobbewertung ausgeschieden“ wurde. Dabei finden sich oft auch aus Sicht des Landes unzutreffende Begründungen, wie z.B. „Da es sich um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.“⁵

⁴ § 3 Absatz 2 Satz 2 BSWAG.

⁵ Dazu später unter Punkt 3.

4.2 Stellungnahmen zu den einzelnen Projekten

Gruppe 1: Achsen des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN) und übrige internationale Strecken

1. Laufende und fest disponierte Projekte

a.) zu lfd. Nr. 13 ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig / Dresden (Residenz- und Remsbahn)

Sachverhalt: Die Strecke ist lediglich unter „Laufende und fest disponierte Projekte“ enthalten mit dem Planungsstand „weitgehend fertig“; dies bezieht sich jedoch auf die Abschnitte außerhalb Baden-Württembergs. Vorschlag BW nicht enthalten.

Stellungnahme: Mit der Eröffnung der Achse Erfurt – Nürnberg wird die Verbindung nach Berlin über Thüringen und Sachsen schneller. Der Ausbau der Zulaufstrecke nach Nürnberg sollte daher auch erfolgen. Zudem sind bis heute zwischen Aalen und Crailsheim ca. 30 Kilometer nur eingleisig.

Erforderliche Maßnahmen: Ausbau zur Beschleunigung der Strecke, optional durch Neigetechnikrüstung, insbesondere: geschwindigkeitserhöhender Ausbau samt signal- und sicherheitstechnischer Ertüchtigung der Strecke zwischen Karlsruhe-Durlach und Vaihingen (Enz) über Pforzheim und Mühlacker, dreigleisiger Streckenausbau Waiblingen – Schorndorf und zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Crailsheim – Goldshöfe und.

b) Zu lfd. Nr. 17 Kehl – Appenweier

Sachverhalt: Nicht in den Bezugsfall aufgenommen wurde der Ostkopf Bahnhof Kehl sowie die Strecke Kehl – Appenweier. Im Text wird darauf hingewiesen, dass bis zu einer Bewertungsaktualisierung die letzte Bewertung gelte, nach der das Projekt fortgeführt werden darf. Im Übrigen ist es im Potentiellen Bedarf aufgeführt (dort lfd. Nr. 19).

Stellungnahme: Das Projekt Kehl – Appenweier ist in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen. Zusammen mit dem bereits ausgebauten Abschnitt Straßburg – Kehl (inkl. Rheinbrücke) und insbesondere mit der für 2016 geplanten Inbetriebnahme des Ausbauabschnitts Baudrecourt – Strasbourg steigt die Dringlichkeit, den Engpass zwischen Kehl und Appenweier zu beseitigen. Dies gilt gerade auch für die internationalen Verbindungen des TGV Est (Paris – Straßburg mit Fortsetzung nach Karlsruhe – Stuttgart – München) und des TGV Rhin-Rhône (Frankfurt – Karlsruhe – Strasbourg – Marseille). Ein Ausbau des Abschnitts Kehl – Appenweier würde die Reisezeiten auf diesen internationalen Verbindungen verkürzen und deren Attraktivität steigern.

**c.) Zu lfd. Nr. 20 ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg
Aufnahme des Knotens Stuttgart**

Sachverhalt: Bei der ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg wird unter der Beschreibung der Maßnahme „Bezugsfall: NBS Wendlingen – Ulm“ angegeben. Diese Maßnahmenbeschreibung weicht vom BVWP 2003 ab. Dort heißt es auf S. 64 unter Nr. 21 der laufenden oder fest disponierten Vorhaben des VB „**NBS Stuttgart – Ulm für 250 km/h einschließlich Einbindung in den Knoten Stuttgart**, ABS Ulm – Augsburg mit Ausbau auf bis zu 200 km/h“.

Stellungnahme: Das Projekt Stuttgart 21 ist ebenso im Bau wie die NBS Wendlingen – Ulm. Für eine Änderung der Maßnahmenbeschreibung besteht kein Anlass. Daher ist die Beschreibung der Maßnahme „Bezugsfall: NBS Wendlingen – Ulm“ zu ändern in „Bezugsfall: NBS Stuttgart – Ulm für 250 km/h einschließlich Einbindung in den Knoten Stuttgart“.

Aufnahme Große Wendlinger Kurve in den BVWP 2030

Sachverhalt: Mit dem Bedarfsplanprojekt NBS Stuttgart – Ulm ist eine eingleisige Anbindung der Neckartalbahn (Strecke 4600) von und nach Tübingen an die NBS Stuttgart – Ulm durch die sogenannte Kleine (eingleisige, nicht kreuzungsfreie) Wendlinger Kurve vorgesehen. Kostentechnisch ist die Kleine Wendlinger Kurve dem Projekt Stuttgart 21 zugeordnet.

Stellungnahme: Aus verkehrlicher Sicht ist ein kreuzungsfreier zweigleisiger Ausbau durch eine sogenannte Große Wendlinger Kurve notwendig. Das Vorhaben ist in den VB oder ersatzweise in den Potenziellen Bedarf aufzunehmen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat eine Machbarkeitsstudie für das Projekt Deutschlandtakt vorgelegt. Unter der Bezeichnung „Abzweig Neckartal (höhengleicher, zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve Neckartal)“ ist die Große Wendlinger Kurve im „AP 1.4“ Teil der Infrastrukturausbauvorschläge für den Fahrplan 2030 (Szenario Infrastrukturerweiterung 2, Anhang S. 83 Nr. 13) angesprochen. Die Machbarkeitsstudie kommt zur Einschätzung, dass die Große Wendlinger Kurve erforderlich sei, da das zugrunde gelegte Betriebsprogramm des Fernverkehrs dazu führen würde, dass sich Züge des Regionalverkehrs auf der bislang eingleisigen Verbindung begegnen würden. Das BMVI hatte mitgeteilt, dass alle Maßnahmen und Vorschläge der Machbarkeitsstudie in das mehrstufige Bewertungsverfahren für den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurden. Es ist nicht erkennbar, in welcher Weise und mit welchem Ergebnis diese Prüfung hinsichtlich der Großen Wendlinger Kurve durchgeführt wurde.

Die Machbarkeitsstudie hat die Große Wendlinger Kurve als „kleinere Maßnahme mit regionaler Bedeutung“ bewertet. Diese Kategorisierung ist unzutreffend. Zunächst ist festzustellen, dass den geplanten Regionalverkehrslinien Karlsruhe – Stuttgart – Tübingen sowie Aalen – Stuttgart – Tübingen überregionale Bedeutung zukommt und die entsprechende Eisenbahninfrastruktur des Bundes in der Verantwortung des Bundes liegt. Die überregionale Bedeutung der Anbindung der Region Neckar-Alb wird unterstrichen durch das am 18.03.2015 vorgestellte neue Fernverkehrskonzept der DB. Danach soll bis zum Jahr 2030 das Fernverkehrsangebot erheblich ausgeweitet werden. Das Fernverkehrskonzept für das neue IC-Netz 2030 enthält unter anderem die Einrichtung einer neuen IC-Linie Bamberg – Würzburg – Stuttgart – Tübingen. Die Anbindung der Region Neckar-Alb mit der Universitätsstadt Tübingen und der Großstadt Reutlingen in das Fernverkehrsnetz der DB ist die folgerichtige Konsequenz des neuen Fernverkehrskonzepts, möglichst alle deutschen Großstädte im Zwei-Stunden-Takt im neuen IC-Netz anzubinden. Abgesehen davon kommt der Bund selbst in seiner Machbarkeitsstudie zum Ergebnis, dass die Ausbaunotwendigkeit der Wendlinger Kurve durch den Fernverkehr veranlasst ist.

Hinzu kommt, dass die Beseitigung der Eingleisigkeit des Abzweigs in hohem Maße der Betriebsstabilität auf der NBS Stuttgart – Ulm zu Gute kommt. Wegen dieser Eingleisigkeit auf der NBS Stuttgart – Ulm müssen Züge von Tübingen nach Stuttgart das Gegengleis der NBS überfahren. Für diesen Zeitraum ist das Gegengleis der NBS mit entsprechenden Pufferzeiten gesperrt. Zusätzlich können sich die Züge von und nach Tübingen auf dem eingleisigen Abschnitt nicht begegnen, was zu Wartezeiten auch auf der NBS führen kann. Dies schränkt die Streckenkapazitäten erheblich ein und es besteht die Gefahr, dass sich Verspätungen aufbauen können. Deswegen besteht ein hohes Interesse gerade auch des Fernverkehrs an der Beseitigung dieses Infrastrukturengpasses.

Aufnahme Lückenschluss Stuttgart-Zuffenhausen – Stuttgart-Feuerbach

Sachverhalt: Die Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart mündet zwischen Kornwestheim und Zuffenhausen in den nördlichen Schienenstreckenzulauf Richtung Stuttgart. Die Neubaumaßnahmen im Zuge des Projekts NBS Stuttgart – Ulm setzen erst im Bereich von Stuttgart-Feuerbach an.

Stellungnahme: Ein Ausbau der Bestandsstrecke zwischen den Neubauabschnitten ist im Entwurf des BVWP 2030 nicht vorgesehen. Im Rahmen der Beteiligung wurde auf diesen Engpass hingewiesen. Aus Sicht des Landes ist dieser Hinweis aufzugreifen und der Ausbau der Strecke zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach in den BVWP 2030 in die Kategorie VB oder zunächst Potenzieller Bedarf aufzunehmen.

2. Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf

a.) Zu lfd. Nr. 4 Korridor Mittelrhein: Zielnetz I

Sachverhalt: nach Entwurf BVWP umfasst die Maßnahme **Korridor Mittelrhein Zielnetz I**

- die zweigleisige NBS FFM-Zeppelinheim – MA-Waldhof,
- das 2. Gleis MA-Käfertal – MA Rbf,
- das 3. und 4. Gleis ABS/2-gl. NBS Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe,
- das 3. Gleis Karlsruhe – Durmersheim.

Stellungnahme: Die Maßnahmenbeschreibung „zweigl. NBS Zeppelinheim – MA-Waldhof“ ist wie folgt zu ergänzen: „mit Nutzung durch den SPFV tagsüber und den SGV nachts“. Wichtig ist in diesem Zusammenhang das Anbringen einer Fußnote (1) in die Spalte „Hinweise“ und auch im BSWAG, die erläutert, durch welche Maßnahmen (verkehrsrechtlich, Trassenpreissystem) die Verkehrslenkungsvariante umgesetzt wird. Das Land bittet darum, die Ergänzung auch im Einzelprojektdossier, Abschnitt 1.2, Grunddaten (S. 3 in (5)) aufzunehmen.

Die Fußnote „Einbindung des Schienenpersonennahverkehrs im Raum Mannheim“ ausschließlich für den Hauptbahnhof Mannheim als Fußnote im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, Anlage 1 zum Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) muss aufgenommen werden.

Im Übrigen ist darauf zu achten, die im Korridor Mittelrhein Zielnetz I enthaltenen Neu- und/oder Ausbaustrecken von Anfang an menschen- und umweltgerecht zu planen. In diesem Zusammenhang sollten die Maßnahmenbeschreibung der Projektliste und das Projektdossier um den Zusatz: „Lärmschutz an hochbelasteten Bestandsstrecken“ ergänzt werden. Darüber hinaus sind insbesondere die Bürgerinnen und Bürger an den Planungen frühzeitig zu beteiligen.

Aus Sicht des Landes ist in der Maßnahmenbeschreibung von der Fixierung der Höchstgeschwindigkeit V_{max} 300 km/h für die NBS Zeppelinheim – MA-Waldhof abzusehen. Damit behält die Gestaltung der genauen Trassenführung und -nutzung im weiteren Planungsprozess eine höhere Flexibilität.

Ausweislich der Unterlagen werden die „große und kleine Pfalzlösung nicht weiterverfolgt. Die durchgeführte Bewertung sollte im Projektdossier Korridor Mittelrhein (Zielnetz 1) beschrieben werden. Ebenso sollten die erzielten Ergebnisse eingestellt werden.

b.) Zu lfd. Nr. 5 ABS/NBS Karlsruhe – Basel

Bei der Beschreibung der Maßnahme ist nach dem Wort „Autobahnparallelen das Wort „(Güterzugumfahrung)“ aufzunehmen. Diese Klarstellung des Gewollten ist für die Planfeststellungsbehörde wichtig, damit unnötige Variantenprüfungen vermieden werden können.

In der Maßnahmenbeschreibung ist ein Ausbau der Strecke in zahlreichen Bereichen für Vmax 250 km/h geplant. Das Land hat den Bund gebeten, zu überprüfen, ob ein Ausbau auf Vmax 250 km/h insbesondere auch im Bereich Müllheim – Auggen tatsächlich erforderlich ist oder ob nicht aus Lärmschutzgründen ein Ausbau für eine Geschwindigkeit von Vmax 200-230 km/h ausreichend ist. Es wird um Mitteilung gebeten, ob diese Überprüfung mit welchem Ergebnis durchgeführt bzw. warum eine Geschwindigkeitsreduzierung abgelehnt wurde.

c.) Zu lfd. Nr. 19 Großknoten – Mannheim

Nach dem Entwurf des BVWP 2030 findet eine Bewertungsaktualisierung statt. Bis dahin gilt die letzte Bewertung, nach der u.a. das Projekt „Knoten Mannheim“ fortgeführt werden darf. Die Projektdefinition soll in dieser Untersuchung ggf. angepasst werden (so die Aussage des BMVI unter lfd. Nr. 39 Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB oder WB aufsteigen können). Das Land bittet nach Vorliegen dieser Ergebnisse um erneute Beteiligung, da diese nur sinnvoll ist, wenn bekannt ist, welche Projekte sich abschließend hinter dem Begriff „Knoten Mannheim“ verbergen.

3. Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB oder WB aufsteigen können

Zu lfd. Nr. 25 ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (-Zürich) (Gäubahn)

Sachverhalt: Laut Bund ist die Projektdefinition noch nicht abgeschlossen.

Stellungnahme: Das Land fordert die Einhaltung der Vereinbarung von Lugano (1996) zum Ausbau der Verbindung Stuttgart – Zürich (Gäubahn). Der Bund hat zugesagt, dass er das Landesgutachten zu Fahrzeitverkürzungen, das vor dem Abschluss steht, und das Gutachten der DB in seine Bewertung mit einfließen lassen möchte. Das Land fordert die Berücksichtigung dieser Ergebnisse und die Einstufung dieser internationalen Achse in den VB (wie bei der Murrbahn). Alle Planungen des Projekts Stuttgart 21 einschließlich der laufenden Planfeststellungsverfahren PFA 1.3 (Filderbereich und Flughafen) setzen den Ausbau der Gäubahn voraus. Für die Führung der Züge von Zürich über den Flughafen nach Stuttgart sind ohne den Gäubahnausbau auf der neuen Infrastruktur von Stuttgart 21 keine Fahrplankonzepte erkennbar, die nicht zu einer erheblichen Fahrzeitverlängerung gegenüber den heutigen Fahrzeiten führen würden.

4. Nicht aufgenommene Projektvorschläge

Sachverhalt: Nicht aufgenommen wurden die beiden vom Land vorgeschlagenen „internationalen Reaktivierungen“ zur Wiederherstellung von grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen Deutschland und Frankreich über den Rhein. Das Land hatte

- a) den Wiederaufbau der Rheinbrücke und die Strecke zwischen Breisach und Colmar als Teil des TEN-Grundnetzes angemeldet sowie
- b) die Wiederinbetriebnahme der Rheinbrücke und Verbindung zwischen Rastatt und Roeschwoog (Vendenheim) als Ergänzung zur POS Süd (Vereinbarung v. La Rochelle vom 22.05.1992).

Stellungnahme:

- zu a) Gerade weil die Überlegungen zur Stärkung der Verbindung zwischen den Oberzentren Freiburg und Colmar auf französischer Seite noch nicht abgeschlossen sind, sollte mit einer Aufnahme in den BVWP 2030 ein deutliches Signal für die Bereitschaft zum weiteren Zusammenwachsen Europas gesetzt werden. Finanziell ist die Aufnahme von untergeordneter Bedeutung, da nur wenige Meter auf deutsches Hoheitsgebiet entfallen.
- zu b) Der Hochgeschwindigkeitsverkehr von München, Stuttgart und Karlsruhe nach Paris wird aufgrund der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecken in Frankreich stark anwachsen.
Eine weitere deutliche Verkürzung der Fahrzeit nach Paris würde die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene nochmals deutlich verstärken. Dazu kann die Ertüchtigung der Verbindung Rastatt – Vendenheim beitragen.

Beide Projekte sollten daher zumindest in die Kategorie „Potenzieller Bedarf“ aufgenommen werden.

5. Erforderliche Konkretisierungen zu weiteren Projekten

Zu folgenden Projekten trifft der Entwurf des BVWP 2030 bisher keine klaren Aussagen und sollte konkretisiert werden:

- a) Aussagen zu den größeren Knoten in Heilbronn, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg, Basel und Ulm fehlen. Die Maßnahmen waren bereits im BVWP 2003 ohne nähere Angaben enthalten. Im Entwurf sollte klar gestellt werden, ob diese Maßnahmen möglicherweise in einem oder mehreren Sammelposten (VB, WB oder PB) enthalten sind.
- b) Aus Sicht des Landes sollten klare Aussagen zum Ausbau der Strecke Heidelberg – Karlsruhe aufgenommen werden. Der Ausbau der Strecke würde zusätzliche Kapazitäten im dicht besiedelten nördlichen Oberrheingebiet für den großräumigen Schienengüterverkehr und den SPNV schaffen.

Gruppe 2: Achsen zwischen Oberzentren / Engpassbeseitigung im Güter- und Personenverkehr

1. Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB oder WB aufsteigen können

Zu lfd. Nr. 18 ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg (Murrbahn)

Sachverhalt: Nach BVWP Entwurf ist hier die Projektdefinition noch nicht abgeschlossen. Sie umfasst vsl. das 2. Gleis zwischen Backnang und Schwäbisch-Hall-Hessental (Murrbahn), und Neigetechnikrüstung auf der Strecke Stuttgart – Backnang – Nürnberg.

Stellungnahme: Diese Projektdefinition wäre aus Sicht des Landes zu begrüßen. Das Land fordert wie bei der Gäubahn die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf. Der lange einspurige Abschnitt steht auch vorgesehenem SPFV im Zusammenhang mit dem Ausbau des SPNV im Weg.

2. Nicht aufgenommene Vorschläge

Sachverhalt: Außer der Murrbahn wurden alle anderen Anmeldungen des Landes in dieser Gruppe mit der Begründung „in Grobbewertung ausgeschieden“ nicht berücksichtigt. Dies betrifft die folgenden Strecken:

- ABS Basel – Schaffhausen – Singen – Friedrichshafen (Hochrheinbahn und Bodenseegürtelbahn mit folgenden Maßnahmen: Elektrifizierung der Strecke nebst partiellem Doppelspurausbau in folgenden Abschnitten erforderlich: Elektrifizierung Basel – Waldshut – Erzingen und Radolfzell – Friedrichshafen; abschnittsweiser Doppelspurausbau Waldshut – Erzingen, Stahringen – Friedrichshafen)
- ABS Züttlingen – Möckmühl (Frankenbahn mit folgenden Maßnahmen: Zweigleisiger Ausbau des eingleisigen Streckenabschnitts zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienenpersonen- und Güterverkehrs zwischen den Oberzentren Heilbronn und Würzburg)

- ABS Öhringen/Cappel – Schwäbisch-Hall–Hessental (Hohenlohebahn mit folgenden Maßnahmen: Elektrifizierung und Ausbau der Strecke; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonen- und insbesondere des großräumigen Güterverkehrs zwischen den Metropolregionen Rhein-neckar und Nürnberg zur Entlastung der Autobahn A 6)
- ABS Tübingen – Albstadt–Ebingen – Sigmaringen – Aulendorf – Kißlegg (Zollernbahn mit folgenden Maßnahmen: Elektrifizierung der gesamten Strecke und partieller Doppelspurausbau zwischen Tübingen und Albstadt; Erhöhung der Leistungsfähigkeit zwischen den Oberzentren Tübingen/Reutlingen und Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten einerseits und Memmingen andererseits)
- ABS Neustadt – Donaueschingen, Villingen – Rottweil, Horb – Tübingen (mit folgenden Maßnahmen: Elektrifizierung; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonenverkehrs zwischen den Oberzentren Freiburg, Villingen-Schwenningen und Stuttgart einerseits und Tübingen/Reutlingen andererseits)
- ABS Immendingen – Tuttlingen – Sigmaringen – Ulm (Donautalbahn mit folgenden Maßnahmen: Elektrifizierung zwischen Immendingen und Ulm sowie partieller Doppelspurausbau zur Verbesserung der Betriebsqualität; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonenverkehrs zwischen den Oberzentren Freiburg und Ulm)
- ABS Ulm – Aalen (Brenzbahn mit folgenden Maßnahmen: Elektrifizierung und partieller zweigleisiger Ausbau; Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonen- und Güterverkehrs; Beitrag zum Lärmschutz, da die Güterzüge nach Giengen vermehrt tagsüber statt nachts fahren können)

Stellungnahmen: Dass die betroffenen Vorschläge nicht in den Entwurf des BVWP 2030 aufgenommen wurden, wird vom Bund zumeist damit begründet, dass es reine SPNV-Maßnahmen seien. Insofern wird an dieser Stelle auf die Sicht des Landes verwiesen, wie sie in den „Generellen Vorbemerkungen“ zum Verkehrsträger Schiene dargelegt wurden.

Es handelt sich um überregionale Achsen, die insbesondere innerhalb des Landes von großräumiger Bedeutung sind. Mit deren Ausbau wären eine „Elektrifizierungs-offensive“ und eine verbesserte Erschließung des ländlichen Raumes und dessen Anbindung an die größeren Zentren verbunden. Mit der Nichtaufnahme zeigt der

Bund, dass er seine Eisenbahninfrastrukturverantwortung – entgegen der Verpflichtung aus der Verfassung (GG) – nur auf die ganz großen nationalen und internationalen (Hochgeschwindigkeits-)Achsen beschränkt sieht. Hier wird eine Chance nicht genutzt, mit relativ bescheidenem Mitteleinsatz eine Netzwirkung zu erzeugen, die der Attraktivität des Schienenverkehrs über alle Verkehrsarten wesentliche Impulse geben könnte.

Gruppe 3: Schieneninfrastrukturprojekte des Regional- und Nahverkehrs

Nicht aufgenommene Vorschläge

Sachverhalt: Hier sind alle Vorschläge der Gruppe 3 enthalten. Sie sind „in Grobbewertung ausgeschieden“. Es handelt sich dabei um die Breisacher Bahn und Elztalbahn (im Wesentlichen Elektrifizierungen), beides Bestandteile des Projekts „Breisgau-S-Bahn“. Dazu kommt das Projekt Neustadt (Schwarzwald) – Donaueschingen (Elektrifizierung der sog. „Hinteren Höllentalbahn“) aus Gruppe 2.

Stellungnahme: Diese Projekte wurden vom Land zu einem Zeitpunkt angemeldet, als Unklarheit über eine Nachfolgeregelung zum Bundes-GVFG bestand. Da zwischenzeitlich zwischen Bund und Ländern die Fortführung des Bundes-GVFG politisch vereinbart wurde, steht nun auch dieser Weg wieder uneingeschränkt zur Verfügung, auch wenn die Programmfortführung noch nicht gesetzlich festgeschrieben wurde. Die vorgesehene GVFG-Nachfolgeregelung für diese Strecken hat zur Folge, dass eine Aufnahme in den BVWP entbehrlich ist.

Gruppe 4: Kombiniertes Verkehr (KV)

Sachverhalt: Die Konzeption des BVWP 2030 für den Ausbau der Terminals des kombinierten Verkehrs bleibt unklar. Erkennbar ist lediglich, dass Rangierbahnhöfe/Terminals in Mannheim, Karlsruhe, Stuttgart (Kornwestheim), Ulm und Basel ausgebaut werden sollen.

Die Anmeldungen des Landes im Bereich der Gruppe 4 (Kombiniertes Verkehr)⁶ sind jedoch alle „in der Grobbewertung“ ausgeschieden. In PRINS findet sich die lediglich die Feststellung: „Da es sich bei dieser Maßnahme nicht um Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes handelt, ist diese nicht in den BVWP aufzunehmen.“

Stellungnahme: Ein Vorgehen entsprechend der o.g. Begründung würde bedeuten, dass in den BVWP 2030 (und damit in das staatliche Ausbaugesetz BSWAG) nur Terminals der DB und ihrer Tochterfirmen gelangen können. Privat betriebene, aber in öffentlichem Interesse liegende Infrastrukturen können ohne eine Aufnahme nicht in den Genuss einer gesetzlichen Planrechtfertigung kommen. Da die Möglichkeit, die KV-Terminals als Bundesprojekte zu realisieren, erhalten bleiben muss, sind sie in den BVWP 2030 aufzunehmen. Durch eine Nichtaufnahme der vorgeschlagenen KV-Terminals würde die Chance vertan, leistungsfähige zusätzliche Anlagen des kombinierten Verkehrs zu schaffen und damit der Güterverkehrsverlagerung auf die Schiene (Containerverkehr, „Rollende Landstraße“) einen wichtigen Schub zu geben.

⁶ KV-Terminal Südlicher Oberrhein (Lahr), PRINS-Projekt-Nr. 1-296 sowie KV-Terminals Südliche Metropolregion Stuttgart (Eutingen im Gäu, weiterer Standort im Südosten der Metropolregion Stuttgart, PRINS-Nr. 1-297).

5. Stellungnahme zum Projektbereich Wasserstraße

Die Verlängerung der Neckarschleusen für den Verkehr mit 135 Meter langen Schiffen entsprechend der Verwaltungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Baden-Württemberg über die Zusammenarbeit zur „Verlängerung der Neckarschleusen zwischen Mannheim-Feudenheim und Plochingen“ vom 26. November 2007 ist in den Vordringlichen Bedarf eingestuft worden. Diese Einstufung und das damit einhergehende Bekenntnis des Bundes zur Erfüllung der Verwaltungsvereinbarung sind zu begrüßen.

Kritisch sieht das Land hingegen die Frage der Projektlaufzeit. Nach der Verwaltungsvereinbarung verlängert der Bund bis ca. 2025 alle Schleusen zwischen Mannheim und Plochingen. Das Land beteiligt sich im Gegenzug mit der Stellung von Personal an den Planungskosten. Zuletzt hat der Bund jedoch angekündigt, bis ca. 2044 zunächst nur die Schleusen zwischen Mannheim und Heilbronn zu verlängern. Die darüber hinaus gehende Verlängerung der Schleusen zwischen Heilbronn und Stuttgart bzw. Plochingen wollte der Bund erst im Anschluss angehen. Die Schleusenverlängerungen am Neckar hätten dann weit in die zweite Hälfte des Jahrhunderts (ca. 2080er Jahre) gedauert.

Konsequenz der Einstufung des Vorhabens in den Vordringlichen Bedarf muss eine erhebliche Beschleunigung der Umsetzung und eine zügige Verlängerung aller Schleusen am Neckar sein. Das Land sieht den Bund in der Pflicht, die notwendigen Planungskapazitäten zu schaffen und auf diese Weise die Verlängerung und langfristige Sicherung der Schleusen binnen eines angemessenen Zeitraums zu ermöglichen.

6. Naturschutzfachliche Stellungnahme

Allgemeines

Bei der naturschutzfachlichen Betrachtung des Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans muss berücksichtigt werden, dass die im Umweltbericht für die Bewertung der Einzelprojekte zugrunde liegenden Trassenvarianten lediglich Lösungsvarianten darstellen. Der Umweltbericht weist deshalb auch an mehreren Stellen darauf hin, dass der konkrete Verlauf der Verkehrsstrassen erst in den nachfolgenden Planungsstufen bestimmt wird.

Im Planungsprozess sind Abweichungen von den projektbezogenen Ergebnissen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu erwarten. Dies gilt insbesondere für Projekte, die sich zum Zeitpunkt der Anmeldung für die Fortschreibung des BVWP 2030 in einem sehr frühen Planungsstadium befanden oder mit Status „ohne Planung“ eingestuft sind. So können insbesondere artenschutzrechtliche Konflikte, die nicht im Rahmen einer SUP erkennbar sind, in Einzelfällen eine zulassungshemmende Wirkung haben und die Prüfung von Alternativen erfordern, die Änderungen der Trasse in Lage, Länge oder Querschnitt auf den nachfolgenden Planungsebenen nach sich ziehen können.

Bundesverkehrswegeplan 2030, Gesamtplanentwurf

Die Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft ist gemäß Tabelle 1 auf Seite 5 des Entwurfs des BVWP 2030 ein übergeordnetes Ziel. Abgeleitete Ziele und Lösungsstrategien sind in diesem Zusammenhang die Begrenzung des Flächenverbrauchs und die Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume.

Die Auswirkungen des Flächenverbrauchs und der Zerschneidungen flossen allerdings nicht in die Kosten-Nutzen-Analyse ein, sondern sind als nicht monetarisierte Umweltauswirkungen lediglich verbal bewertet. Das zentrale Bewertungsmodul des BVWP 2030 ist jedoch die Kosten-Nutzen-Analyse, die den Investitionskosten alle in monetären Nutzen gegenüberstellt.

Die im Rahmen der SUP bewerteten nicht monetarisierten Umweltauswirkungen, wie Flächenverbrauch und Zerschneidung (inkl. der Inanspruchnahme von Naturschutzvorrangflächen), werden in der SUP lediglich anhand einer dreistufigen Skala (hoch, mittel, gering) eingestuft.

Die bislang nicht monetarisierten Umweltauswirkungen sollten aus Sicht des Landes ebenfalls monetarisiert werden und in die Kosten-Nutzen-Analyse des BVWP 2030 einfließen. Davon unabhängig ist im BVWP Entwurf 2030 in der Projektliste Straße in der Spalte 18 „Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung“ nur die Stufe „hohe“ Betroffenheit dargestellt. Auf diese Weise wird suggeriert, dass die anderen Projekte (mit der Einstufung mittel oder gering) gar keine negativen Umweltauswirkungen haben. Um dies zu vermeiden, sollten alle Einstufungen in Spalte 18 eingetragen werden.

Auf Seite 4 des BVWP Entwurfs 2030 wird unter „Ziele des BVWP“ klargestellt, dass die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur „nicht in erster Linie eine Maßnahme des Natur- und Umweltschutzes darstellt.“ Anstelle dieser selbstverständlichen, aber zugleich auch sehr verkürzenden Aussage, wäre eine verbale Abwägung der unterschiedlichen Ziele an dieser Stelle wünschenswert. Im Wesentlichen wird der Natur- und Umweltschutz lediglich methodisch in der SUP abgehandelt. Welche Konsequenzen sich daraus ergeben, wird aber im Ergebnis offen gelassen.

Flächenverbrauch

Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, das Siedlungs- und Verkehrsflächenwachstum in Deutschland auf 30 Hektar pro Tag zu begrenzen.

Die Feststellung auf Seite 24 des BVWP Entwurfs 2030, die Zunahme des Flächenverbrauchs durch Bundesinfrastrukturmaßnahmen spiele eine untergeordnete Rolle, ist im Hinblick auf das gesetzte Ziel nicht nachvollziehbar. Wenn das Ziel erreicht werden soll, ist jede Art der Zunahme von Flächenverbrauch zu vermeiden..

Hinzu kommt, dass die Aussage auf Seite 24 des BVWP Entwurfs 2030, „Die Verkehrsflächen nehmen mit 18.100 km² nur einen relativ geringen Anteil von ca. 1% der Fläche der Bundesrepublik ein, wobei davon wiederum nur ein kleiner Anteil auf die Bundesinfrastruktur zurückzuführen ist.“, fachlich nicht korrekt ist. Die Bundesrepublik hat eine Fläche von etwa 357.137 km² (vgl. Umweltbericht S. 94). Die Verkehrsflächen nehmen mit 18.100 km² somit einen Anteil von ca. 5 % der Fläche der Bundesrepublik ein.

Zerschneidung

Im BVWP-Entwurf 2030 wird auf Seite 24 ausgeführt, dass es außerdem Ziel der Bundesregierung sei, den bestehenden Anteil unzerschnittener Räume zu erhalten. Weiter ist ausgeführt, dass (nur) durch die vordringlichen Vorhaben des BVWP-Entwurfs 2030 unzerschnittene Großräume im Umfang von 1949 Kilometer durchschnitten werden. Eine Aussage zu diesem Zielkonflikt wird dort jedoch nicht gemacht.

Außerdem bleibt hier das vom Bundeskabinett am 29. Februar 2012 beschlossene „Bundesprogramm Wiedervernetzung“ unerwähnt, das Handlungsziele in den Aktionsfeldern Straßenbau, Naturschutz und Landschaftspflege, räumliche Planung und Bauleitplanung sowohl für Maßnahmen im Bestand des Straßennetzes als auch für Neubauplanungen formuliert. Die Bundesregierung bekennt sich darin zum Leitbild der nachhaltigen Entwicklung. Für die Zukunft müssen danach auch zur Erfüllung der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung möglichst weitere Zerschneidungen vermieden werden. Eine ausreichende Auseinandersetzung zwischen den selbst gesetzten Nachhaltigkeitszielen und den durch den im BVWP geplanten neuen Zerschneidungen findet im BVWP-Entwurf 2030 selbst nicht statt.

Ein zentraler Inhalt des „Bundesprogramms Wiedervernetzung“ ist ein Investitionsprogramm für den Bau von Querungshilfen im Bestand des Bundesfernstraßennetzes. Um die Planung und den Bau von Tierquerungshilfen in der Praxis tatsächlich voranzubringen und die Wiedervernetzung von Lebensräumen auch unabhängig von neuen Eingriffen im Zuge von Ausbaumaßnahmen in den betroffenen Straßenabschnitten zu fördern und so für die Umsetzung des Bundesprogramms aktiv Sorge zu tragen, ist aus Sicht des Landes ein eigener, entsprechend ausgestatteter Haushalts-titel oder ein entsprechendes Investitionsprogramm erforderlich.

Gleiches gilt für Abschnitte von Schienenwegen oder -trassen, die sich mit den prioritären Wiedervernetzungsabschnitten des Bundesprogramms kreuzen und für die das Bundesprogramm eine gemeinsame Lösung von Straße und Bahn zur Wiedervernetzung zerschnittener Lebensräume vorsieht. Sinnvolle Maßnahmen können je nach Projekt nur durchgeführt werden, wenn auch die Schienen überquert werden können.

Im Weiteren kann nicht nachvollzogen werden, warum die Umweltwirkung in den verkehrsträgerübergreifenden Beschreibungen und Bewertungen der Umweltauswirkungen (Tab. 32 und 36 des Umweltberichtes) in jenen Fällen, in denen keine Maßnahmen zur Entscheidung in den betroffenen Lebensraumnetzwerken vorgesehen

sind, ebenfalls als positiv bewertet wird. Das Bewertungsverfahren sollte in diesem Punkt überprüft werden.

Um die Maßnahmen des Bundesprogramms Wiedervernetzung zielgerichtet und wirksam im BVWP zu verankern, sollten die prioritären Wiedervernetzungsabschnitte des Programms textlich und in der Karte zum BVWP dargestellt sein. Der BVWP sollte auf diese Weise die Bedeutung der Wiedervernetzung im Bestandsnetz und der Vernetzung bei Neu- und Ausbau unterstreichen.

Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Erstmals ist eine Strategische Umweltprüfung (SUP) Bestandteil des Aufstellungsverfahrens für den BVWP. Ziel der SUP ist eine frühzeitige Berücksichtigung von Umweltbelangen. Dies wird ausdrücklich begrüßt.

Es wird außerdem begrüßt, dass der zur Beurteilung der umwelt- und naturschutzfachlichen Wirkungen der Vorhaben des BVWP Entwurfs 2030 verwendete Kriterienkatalog überwiegend die umweltfachlichen Kriterien enthält, die auch bei der Priorisierung der vom Land Baden-Württemberg angemeldeten Straßenbauvorhaben für den BVWP 2030 herangezogen wurden. Hierzu zählen beispielsweise die Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung von Flächen mit naturschutzfachlich hoher Bedeutung, die Beeinträchtigung der Lebensraumnetzwerke gemäß Bundesamt für Naturschutz, die Zerschneidung von unzerschnittenen verkehrswarmen Räumen sowie die Flächeninanspruchnahme.

Die Umweltbetroffenheit wird in der Bilanz der SUP anhand einer dreistufigen Skala (hoch, mittel, gering) bewertet. Diese Einstufung ist das Ergebnis eines komplizierten, auf Aggregation beruhenden Bewertungsschemas. Aufgrund dieses Bewertungsschemas kann es jedoch zu Fehleinschätzungen kommen, insbesondere bei Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten. So können selbst bei abschließend in der SUP mit „mittel“ eingestufteten Projekten regelmäßig hohe rechtliche Hürden im weiteren Planungsprozess auftauchen. Dieses der Methodik der SUP geschuldete Ergebnis kann dann im weiteren Planungsprozess zu großen Abweichungen von den projektbezogenen Ergebnissen der SUP führen (s. o. Ziff. 1; konkrete Beispiele z.B.: B29-G990-BW – B 29 NO-Ring Stuttgart (B 27 – B 14); B10-G30-BW – B 10 Verlegung in Enzweihingen; B27-G80-BW B – 27 OU Jagstfeld).

Prinzipiell ist die Methodik der SUP auf der Projektebene in sich nachvollziehbar, auch wenn diese im Vergleich zur Priorisierung des Landes Baden-Württemberg trotz

ähnlicher Kriterien, jedoch anderer kriterienbezogener Bewertungsschwellen, teilweise zu deutlich abweichenden Bewertungen der Umweltbetroffenheit führt.

Zu 4.6 (Seite 31) Trassenplausibilisierung aus Umweltsicht

Bei der Trassenplausibilisierung aus Umweltsicht wurden nach Aussagen im Umweltbericht Projekte mit offensichtlich vermeidbaren Umweltauswirkungen erkannt und aussortiert. Es kann jedoch nicht nachvollzogen werden, auf wie viele und welche Projekte dies zutrifft bzw. welche (umweltafachlichen) Kriterien für eine Nichtaufnahme von Projekten in den BVWP tatsächlich von Bedeutung waren.

Zu 4.6.2 (Seite 32)

Die reduzierte Prüfung von Vorhaben, bei denen Raumordnungsverfahren oder die Linienbestimmung bereits abgeschlossen sind, wird kritisch gesehen. Dies gilt insbesondere für Vorhaben, bei denen die o.g. Verfahren bereits deutlich (>10 Jahre) zurückliegen, ohne dass eine weitere Planung erfolgt ist.

Zu 4.6.3.2 (Seite 33)

Fraglich ist, inwieweit die vorgenommene umweltafachliche Plausibilisierung der technischen Ausgestaltung (Trassenverlauf, bautechnische Elemente wie Brücken, Tunnel, ggf. besondere Tierquerungshilfen) einzelner Varianten für die Beurteilung solcher Projekte im Rahmen einer SUP auf dieser Maßstabsebene von Relevanz ist, da es sich bei zahlreichen der überprüften Trassen lediglich um mögliche Lösungsalternativen handelt.

Zu 4.7 (Seite 34) Projektbeitrag zur Projektbewertung auf der Projektebene

Aufgrund der faktischen Gleichsetzung von Projekten mit unterschiedlichen Planungsständen im Rahmen der Bewertung wurden Projektinformationen, die ergänzend zu den verwendeten Kriterien bei der Anmeldung vorlagen, nicht immer in erforderlichem Maße gewürdigt. So sind die gesetzlich verankerten Instrumente des Biotopverbundes der einzelnen Bundesländer nicht Prüfgegenstand des Umweltberichts (Beispiel: Generalwildwegeplan Baden-Württemberg, Fachplan landesweiter Biotopverbund). Sofern derartige Landeskonzepte zum Biotopverbund bzw. zur Wiedervernetzung vorliegen, sind diese im Regelfall detaillierter als die verwendeten Datengrundlagen auf Bundesebene. Da diese Informationen in Teilen bei der Pro-

jektanmeldung bereits berücksichtigt wurden sowie in die Priorisierung des Landes eingeflossen sind, wären Hinweise im Umweltbericht auf derartige weitergehende Informationen wünschenswert und hätten bei der Gesamtbewertung verbal argumentativ bzw. ergänzend gewürdigt werden können.

Die Bewertung der nicht monetarisierten Umweltkriterien findet bei der Priorisierung konkreter Projekte nicht in ausreichendem Maße Berücksichtigung. So kommen diese nur bei Einstufung in die Kategorie des Vordringlichen Bedarfs zur Engpassbeseitigung (VB-E) zum Tragen. Dies sollte in einer Überarbeitung ergänzt werden.

Bei mehreren Projekten wurden andere (aus Naturschutzsicht günstigere) Streckenvarianten in der SUP dargestellt und beurteilt als derzeit in Verfahren tatsächlich vorrangig beplant werden (z.B. B290-G10-BW – B 290 OU Königshofen oder B10 Enzweihingen-Schwieberdingen). Diese „aktuellen“ Varianten mit größeren negativen Umwelteffekten sollten Gegenstand der SUP sein. Wir empfehlen eine Aktualisierung/Anpassung.

Es wird darauf hingewiesen, dass auch bei der Planung von Aus- und Neubauprojekten im Bereich Schiene die gesetzlich verankerten Instrumente des Biotopverbunds in angemessener Weise im Planungsprozess zu berücksichtigen sind. Es wird daher angeregt, bei der Wiedervernetzung von Lebensräumen auch die Schieneninfrastruktur zu berücksichtigen und bei den Projekten für den Verkehrsträger Bahn ebenfalls Maßnahmen im Rahmen des Bundesprogramms Wiedervernetzung zu konkretisieren. Immer wieder liegen Schienen in unmittelbarer Nähe von Straßen, für die Wiedervernetzungsmaßnahmen vorgesehen sind. Sinnvolle Maßnahmen können dann je nach Projekt nur durchgeführt werden, wenn auch die Schienen überquert werden können.

Zu 4.8 (Seite 53) Umweltbeitrag zur Gesamtplanbewertung auf der Netzebene

Die Methodik der Umweltprüfung für die Projektebene, die Beschreibung und Bewertung des Umweltzustandes sowie der Umweltauswirkungen auf Projektebene sind ausführlich im Umweltbericht dargelegt. Hingegen kommt die gesamthafte Betrachtung auf der Netzebene zu kurz. Für die Umweltprüfung auf der Netzebene werden in allgemein gehaltener Form drei Investitionsszenarien vergleichend untersucht und jeweils die Summen der Umweltwirkungen der Neu- und Ausbauprojekte des Vordringlichen Bedarfs (VB/VB-E) sowie des Weiteren Bedarfs (WB/WB*) ermittelt. Es fehlt jedoch ein verkehrsträgerübergreifender Vergleich ähnlich ausgerichteter Tras-

sen, um im BVWP z. B. für einen Neu- oder Ausbau eines Schienenprojektes auf ein Straßenneu- oder -ausbauvorhaben bzw. andersherum oder auch für ein Straßenprojekt auf ein weiteres oder weitere Straßenprojekt/e zu verzichten. Der Alternativenvergleich auf Netzebene wird daher als nicht ausreichend angesehen.

Die Alternativenprüfung ist zudem bezüglich der Schienenprojekte als unzureichend anzusehen, da für den Weiteren Bedarf Schiene und für einen Teil der Schienenprojekte des Vordringlichen Bedarfs zunächst nur ein Investitionsvolumen als Platzhalter für den potentiellen Bedarf vorgesehen worden ist. Die Bewertung der Umweltauswirkungen konnte somit bei einem Teil der Schienenprojekte nicht (WB) bzw. anstelle von detaillierten Projektbewertungen lediglich basierend auf Durchschnittsbewertungen (VB) durchgeführt werden.

Zu 5.4.1 (Seite 93) Flächeninanspruchnahme

Es wird kritisch gesehen, dass das Kriterium der Flächeninanspruchnahme nur auf der Gesamtplanebene und nicht – analog zur Vorgehensweise in Baden-Württemberg zur Anmeldung der Straßenbauvorhaben für den BVWP – als absolute Messgröße in die Bewertung der Einzelprojekte eingeflossen ist. Somit bleibt bei der Einzelprojektbewertung ein wesentlicher Zielwert der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung außer Acht. Eine systematische Benachteiligung von Projekten mit großer Streckenlänge wäre hiermit nicht verbunden, zumal diese im Vergleich zu Projekten mit kürzerer Streckenlänge ggf. bei anderen Kriterien günstiger abschneiden.

Zu 5.6.1 (Seite 120) Unzerschnittene verkehrsarme Räume

Die Bundesregierung hat in der „Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt“ (BMU 2007) als Ziel festgelegt, den Anteil der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume (UZVR $\geq 100 \text{ km}^2$) zu erhalten. Dieses Ziel steht im Widerspruch zum BVWP Entwurf 2030, da nach dem Umweltbericht eine hohe Anzahl von UZVR durch die Projekte des BVWP zerschnitten wird.