
RV-Drucksache Nr. IX-43

Planungsausschuss

03.05.2016

öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

- Stellungnahme des Regionalverbands Neckar-Alb

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss beschließt die „Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030“ vom 15.04.2016 (Anlage 1).

Begründung:

Die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 erfolgt unter deutlicher Ausweitung der Öffentlichkeitsbeteiligung. Während des sechswöchigen Beteiligungsverfahrens (21.03.2016 bis 02.05.2016) haben alle Interessierten die Möglichkeit, sich zum Entwurf des BVWP 2030 zu äußern. Mithilfe des Projektinformationssystems PRINS (s. u.) lassen sich zusätzlich alle Informationen zu den Einzelprojekten aufrufen, um Grundlagen von Entscheidungen detailliert nachvollziehen zu können.

Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung ist der Entwurf des BVWP 2030 und der dazugehörige Umweltbericht. Ziel ist die fachliche Überprüfung der im Entwurf des BVWP 2030 getroffenen grundsätzlichen Festlegungen, insbesondere im Hinblick auf die aus dem Gesamtplan resultierenden Auswirkungen auf die Umwelt.

Der Regionalverband Neckar-Alb befürwortet und unterstützt diese Vorgehensweise, da ein hohes Maß an Transparenz und Nachvollziehbarkeit der ermittelten Bewertungsergebnisse zu einer hohen Akzeptanz des BVWP 2030 in der Bevölkerung führt.

Sachdarstellung:

Der Bundesverkehrswegeplan ist das zentrale Element der Infrastrukturplanung im Bereich der Bundesverkehrswege und stellt die verkehrspolitischen Weichen für den Planungshorizont bis 2030. Der Bund ist verantwortlich für die Finanzierung sowie für den Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege (Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen). Der aktuell gültige BVWP stammt aus dem Jahr 2003.

Im Jahr 2013 hatten Fachverbände und Bürger die Möglichkeit zur Grundkonzeption des BVWP Stellung zu nehmen. Die Bewertung der einzelnen Projekte erfolgt in **vier Modulen**:

- Zentrales Bewertungsmodul ist die **Nutzen-Kosten-Analyse**, hinzukommen
- die **umwelt- und naturschutzfachliche Bewertung** sowie
- die **raumordnerische Beurteilung** und
- die **städtebauliche Beurteilung**.

Für die neuen Vorhaben gibt es im BVWP 2030 die Dringlichkeitsstufen Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E) sowie Weiterer Bedarf (WB) mit Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*). Es ist vorgesehen, die Vorhaben des VB/VB-E im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umzusetzen bzw. zu beginnen. Die Kategorie VB-E wurde für Maßnahmen an Bundesautobahnen eingeführt, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb frühzeitig umgesetzt werden sollen, wenn sie keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen bzw. wenn naturschutzfachliche Probleme bereits umfassend in Planfeststellungsverfahren abgearbeitet wurden (*vgl. Entwurf Bundesverkehrswegeplan 2030, Seite 11*).

Das Gesamtvolumen des BVWP 2030 beträgt rd. 264,5 Mrd. €. Das Volumen laufender und fest disponierter Aus- und Neubauprojekte beträgt 25,2 Mrd. €. Vom Gesamtvolumen des BVWP 2030 (inkl. Erhaltung) entfallen auf den Verkehrsträger Straße 49,4 %, auf die Schiene 41,3 % der Mittel. Die im BVWP 2030 in Baden-Württemberg vorgesehenen Aus- und Neubauprojekte von Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ kosten ca. 5,3 Mrd. € - derzeit erhält das Land Baden-Württemberg jedoch nur ca. 200 Mio. € pro Jahr. Für die erfolgreiche Umsetzung müssten sich daher die jährlichen Mittel für den Neu- und Ausbau nahezu verdoppeln und die Planungskapazitäten entsprechend aufgestockt werden.

Auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans werden Bedarfspläne für die einzelnen Verkehrsträger entworfen, die vom Bundestag verbindlich im Rahmen der jeweiligen Ausbaugesetze beschlossen werden. Auf der Grundlage der Bedarfspläne stellt das BMVI Fünfjahrespläne auf, die den jeweiligen Investitionsbedarf für einen Fünfjahreszeitraum ausweisen.

Verfahren zur Aufstellung des BVWP 2030

Der Regionalverband Neckar-Alb und die IHK Reutlingen haben im Rahmen der Aufstellung des BVWP-Entwurfs 2030 bereits im Vorfeld eng zusammengearbeitet. Da der gültige BVWP 2003 viele, weder planfestgestellte noch finanzierte Projekte, enthielt, lag der Fokus zunächst in einer Priorisierung der vorgesehenen (Einzel-) Maßnahmen. Hierbei wurde auch auf externen Sachverstand zurückgegriffen. Der Aus- und Neubau der großräumigen Verbindungen und der hochbelasteten Achsen wurde in der „Kurzanalyse kritischer Straßenbaumaßnahmen in der Region Neckar-Alb - Verkehrswissenschaftliche Untersuchung im Auftrag der Industrie- und Handelskammer Reutlingen und des Regionalverbands Neckar Alb“ von Dr. Torsten Geißler von der Universität Köln - Wirtschaftswissenschaften untersucht (*vgl. RV-Drucksache Nr. VIII-70 vom 17.07.2012*). Darüber hinaus wurde durch Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Echelmeyer von der Hochschule Reutlingen in einer Untersuchung im Mai 2014 exemplarisch aufgezeigt, welcher volkswirtschaftliche Schaden bei Nichtrealisierung des Schindhaubasistunnels in Tübingen entsteht.

Die in der Grundkonzeption für den BVWP 2030 festgelegte Priorisierungsstrategie, in deren Zuge 70 % der Mittel für Aus- und Neubaumaßnahmen des Verkehrsträgers Straße für Bundesautobahnen und 30 % für Bundesstraßen reserviert werden sollen, kann zu einer Vernachlässigung zentraler Verkehrsachsen - gerade im ländlichen Raum - führen. Daraus resultierte die Kritik, dass aus der Sicht der Region Neckar-Alb einerseits der vorgesehene Finanzierungsschlüssel zugunsten des Aus- und Neubaus der Bundesstraßen im Verhältnis von 50 : 50 erhöht werden muss und andererseits bei der Verteilung der Mittel für den Aus- und Neubau der Bundesstraßen die Regionen zu bevorzugen sind, die über keine Autobahnen verfügen. Diese zentrale Forderung wurde im vorliegenden Entwurf des BVWP 2030 durch den Bund leider **nicht** berücksichtigt.

Vorgesehene Maßnahmen Straße im BVWP 2030

In der Region Neckar-Alb befinden sich in **Bau** bzw. ein baldiger Baubeginn wird erwartet (sog. laufende und fest disponierte Aus- und Neubauprojekte):

- B 28n: Rottenburg-Tübingen
- B 312: OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)
- B 313: OU Grafenberg

Im **Vordringlichen Bedarf** (VB) des BVWP 2030 sind eingestuft:

- B 27 Tübingen - Bläsibad (Schindhaubasistunnel)
- B 27 Nehren - Bodelshausen
- B 27 Balingen - Dotternhausen
- B 27 OU Schömburg
- B 28 OU Unterjesingen
- B 312 Verlegung Alaufstieg bei Lichtenstein
- B 312/313 OU Engstingen
- B 463 OU Lautlingen
- B 464 OU Reutlingen (Dietwegtrasse)

Alle bisherigen im BVWP 2003 im „Weiteren Bedarf“ eingestuften Maßnahmen Straße wurden im Entwurf 2016 des BVWP 2030 ausnahmslos in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft! Der Bund hat damit dem Umstand Rechnung getragen, dass die Infrastrukturdefizite im Straßenbau in der Region Neckar-Alb dringend beseitigt werden müssen. Der aufbereitete Vergleich zwischen dem BVWP 2003 und dem Entwurf 2016 des BVWP 2030 macht dies deutlich (**Anlage 2**).

Die „B 27 Tübingen - Bläsibad (Schindhaubasistunnel)“ stellt für die Region Neckar-Alb den größten verkehrlichen Engpass dar. Für die Stadt Tübingen hat das Projekt gleichzeitig eine hohe städtebauliche Bedeutung. Von daher müssen die beiden Module „Engpassbeseitigung“ und „hohe städtebauliche Bedeutung“ im BVWP 2030 auch berücksichtigt und in der tabellarischen Auflistung ergänzt werden (vgl. *Entwurf Bundesverkehrswegeplan 2030*, Seite 80).

Im BVWP 2030 muss die Kategorie VB-E für Bundesstraßen mit vier- bis sechsspurigem Ausbau ebenfalls angewendet werden, wenn die verkehrliche Funktion und Bedeutung, wie bei einer Bundesautobahn erfüllt sind. Das trifft nach Auffassung des Regionalverbands für die B 27 in der Region Neckar-Alb zu.

Um alle Maßnahme zügig umsetzen zu können, sind zusätzliche Planungskapazitäten und ausreichende Finanzmittel bereitzustellen.

Im Regierungspräsidium Tübingen sind insgesamt

- 33 Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf (VB),
- 4 Maßnahmen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) und
- 6 Maßnahmen im Weiteren Bedarf (WB)

eingestuft (**Anlage 3**: Maßnahmenliste und **Anlage 4**: Grafische Darstellung (Autor jeweils Josef Bild, Abteilungspräsident Abteilung 4 „Straßenwesen und Verkehr“, Regierungspräsidium Tübingen)).

Vorgesehene Maßnahmen Schiene im BVWP 2030

Das baden-württembergische Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) hat am 30.04.2013 die Anmeldungen des Landes Baden-Württemberg für die zu bewertenden Schienenprojekte der Eisenbahnen des Bundes veröffentlicht (**Anlage 5**). In der Region Neckar-Alb hat das Land die Strecken Tübingen - Eyach (- Horb) und Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt (- Sigmaringen) als Ausbauplanung angemeldet.

Im Entwurf des BVWP 2030 wurden seitens des Bundes im „Vordringlichen Bedarf“ nur Fernverkehrsstrecken wie der Ausbau der „Rheintalbahn“ (Mannheim - Karlsruhe - Freiburg - Basel) und der „Südbahn“ (Ulm - Friedrichshafen - Lindau) berücksichtigt. Für die Region Neckar-Alb ist die leistungsfähige Anbindung der Region durch eine zweigleisige „Wendlinger Kurve“ an die Schnellbahnstrecke Stuttgart - Ulm, die Landesmesse und den Landesflughafen unverzichtbar.

Die „Gäubahn“ (Stuttgart - Horb - Singen - Grenze D/CH) wurde lediglich als „Potenzieller Bedarf“, die in den VB oder WB aufsteigen können, eingestuft. Im gültigen Bundesverkehrswege-

plan 2003 ist die Gäubahn in der Sonderkategorie „Internationale Projekte“ mit einer Bedeutung versehen, die über den nationalen Rahmen hinausgeht. Alle im „Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn“ vertretenen Gebietskörperschaften werden im Rahmen ihrer jeweiligen Stellungnahme darauf dringen, dass die Gäubahn noch in den „Vordringlichen Bedarf“ hochgestuft wird. Durch die Vorfinanzierung der Planungsleistungen durch die Gebietskörperschaften wurden bekanntlich die Voraussetzungen geschaffen, dass mit dem Ausbau von drei Teilabschnitten (u. a. befindet sich derzeit der Abschnitt Horb-Neckarhausen im Planfeststellungsverfahren) die Fahrzeiten verkürzt und damit die internationalen Verpflichtungen mit der Schweiz (der „Vertrag von Lugano“ wurde 1996 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz abgeschlossen und sieht eine Verkürzung der Fahrzeiten über den Ausbau der Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel vor) eingehalten werden.

In der Stellungnahme des Regionalverbands Neckar-Alb zur Maßnahmenliste des Landes Baden-Württemberg vom 04.06.2013 (vgl. *RV-Drucksache Nr. VIII-82*) wurde kritisiert, dass die Anmeldung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb als Projekt für den BVWP unterblieben ist. Darüber hinaus wurde unabhängig von der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb darauf hingewiesen, dass auch die Eisenbahnstrecken des Kernnetzes (außerhalb von innerstädtischen Strecken in Reutlingen und Tübingen) Tübingen - Herrenberg (Ammertalbahn) und Metzingen - Bad Urach (Ermstalbahn) sowie Albstadt-Ebingen nach Onstmettingen (Talgangbahn) auszubauen und zu elektrifizieren sind. Der Bund muss bei seinen Bewertungen im BVWP 2030 berücksichtigen, dass Eisenbahnstrecken, die benachbarte Oberzentren verbinden, eine überregionale Verbindungsfunktion im Schienenfernverkehr haben.

Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Für die Erstellung des BVWP 2030 wurden seitens des Bundes ca. 2.000 Projektvorschläge für den Aus- und Neubau umfassend geprüft. Der BVWP umfasst Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte. Alle Projekte wurden hinsichtlich ihrer Notwendigkeit zur Bewältigung zukünftigen Verkehrs sowie ihrer Vor- und Nachteile bewertet. Die Ergebnisse dieser Untersuchung können auf der Webseite www.bvwp-projekte.de/ eingesehen werden.

Für jedes Projekt wurde ein Dossier erstellt. Es stellt die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse, der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sowie der raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilung dar. In diesem Projektinformationssystem PRINS sind die Projektdossiers aller im BVWP 2030 enthaltenen Verkehrsprojekte (Vordringlicher Bedarf und Weiterer Bedarf) eingestellt und abrufbar.

Das PRINS dient dabei als Hintergrundinformation. Es stellt lediglich ergänzende Informationen zur BVWP-Broschüre (Entwurf des BVWP 2030 vom 16.03.2016) dar, um die Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse zu verbessern.

Zusammenfassung

Es ist erfreulich, dass erstmals die Öffentlichkeit bei der Aufstellung eines BVWP eingebunden wird. Der Regionalverband Neckar-Alb begrüßt grundsätzlich den im März 2016 vorgelegten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Alle seit Jahren mit Nachdruck in vielen Veranstaltungen geforderten Projekte des Straßenbaus in der Region Neckar-Alb finden sich in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ und haben somit grundsätzlich gute Chancen auf eine baldige Verwirklichung. Voraussetzung hierfür ist jedoch die Aufstockung der Planungskapazitäten und die Bereitstellung der finanziellen Mittel. Der Bund hat dem Umstand Rechnung getragen, dass die Infrastrukturdefizite im Straßenbau in der Region Neckar-Alb dringend beseitigt werden müssen.

Diese Infrastrukturdefizite bestehen jedoch auch im Schienenverkehr. Neben der (Wieder-) Aufnahme der „Gäubahn“ und deren Anbindung an die Region Neckar-Alb in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 werden für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb auch auf den regionalen Schienenstrecken des Bundes ausreichend Finanzmittel durch eine Fortschreibung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bzw. des Entflechtungsgesetzes für eine Förderung von Investitionen dringend benötigt. Darüber hinaus sind unabhängig von der Regional-Stadtbahn Neckar-

Alb, auch die Eisenbahnstrecken des Kernnetzes (außerhalb von innerstädtischen Strecken in Reutlingen und Tübingen) Tübingen - Herrenberg (Ammertalbahn) und Metzingen - Bad Urach (Ermstalbahn), die Zollernbahn sowie Albstadt-Ebingen nach Onstmettingen (Talgangbahn) auszubauen und zu elektrifizieren. Eisenbahnstrecken, die benachbarte Oberzentren verbinden, haben eine überregionale Verbindungsfunktion im Schienenfernverkehr und müssen im BVWP 2030 berücksichtigt werden.

Die Stellungnahme des Regionalverbands Neckar-Alb zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (**Anlage 1**) wurde zur Wahrung der Frist (02.05.2016) mit den Fraktionsvorsitzenden abgestimmt.

Angela Bernhardt
Verbandsdirektorin

Joachim Zacher
Sachgebiet Verkehr und Energie



Regionalverband Neckar-Alb · Löwensteinplatz 1 · 72116 Mössingen

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Name: Joachim Zacher
Telefon: +49(0)7473-9509-20
Telefax: +49(0)7473-9509-25
E-Mail: Joachim.Zacher@rvna.de
Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: 311.1 Za-ku
Datum: 22.04.2016

Entwurf BVWP 2030/Stellungnahme des Regionalverbands Neckar-Alb

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Regionalverband Neckar-Alb bedankt sich für die Gelegenheit, zum Entwurf des BVWP 2030 und der hieraus resultierenden Maßnahmenliste Stellung zu nehmen. Vorbehaltlich der Zustimmung des Planungsausschusses gibt der Regionalverband Neckar-Alb die nachfolgende Stellungnahme ab:

Die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 erfolgt unter deutlicher Ausweitung der Öffentlichkeitsbeteiligung. Während des sechswöchigen Beteiligungsverfahrens (21.03.2016 bis 02.05.2016) haben alle Interessierten die Möglichkeit, sich zum Entwurf des BVWP 2030 zu äußern. Mithilfe des Projektinformationssystems PRIN lassen sich zusätzlich alle Informationen zu den Einzelprojekten aufrufen, um Grundlagen von Entscheidungen detailliert nachvollziehen zu können. Der Regionalverband Neckar-Alb begrüßt und unterstützt diese Vorgehensweise, da ein hohes Maß an Transparenz und Nachvollziehbarkeit der ermittelten Bewertungsergebnisse zu einer hohen Akzeptanz des BVWP 2030 in der Bevölkerung führt.

Das Gesamtvolumen des BVWP 2030 beträgt rd. 264,5 Mrd. €. Das Volumen laufender und fest disponierter Aus- und Neubauprojekte beträgt 25,2 Mrd. €. Vom Gesamtvolumen des BVWP 2030 (inkl. Erhaltung) entfallen auf den Verkehrsträger Straße 49,4 %, auf die Schiene 41,3 % der Mittel. Die im BVWP 2030 in Baden-Württemberg vorgesehenen Aus- und Neubauprojekte von Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ kosten ca. 5,3 Mrd. € - derzeit erhält das Land Baden-Württemberg jedoch nur ca. 200 Mio. € pro Jahr. Für die erfolgreiche Umsetzung müssten sich daher die jährlichen Mittel für den Neu- und Ausbau nahezu verdoppeln und die Planungskapazitäten entsprechend aufgestockt werden.

Die in der Grundkonzeption für den BVWP 2030 festgelegte Priorisierungsstrategie, in deren Zuge 70 % der Mittel für Aus- und Neumaßnahmen des Verkehrsträgers Straße für Bundesautobahnen und 30 % für Bundesstraßen reserviert werden sollen, kann zu einer Vernachlässigung zentraler Verkehrsachsen - gerade im ländlichen Raum - führen. Daraus resultierte die Kritik, dass aus der Sicht der Region Neckar-Alb einerseits der vorgesehene Finanzierungsschlüssel zugunsten des Aus- und Neubaus der Bundesstraßen im Verhältnis von 50 : 50 erhöht werden muss und andererseits bei der Verteilung der Mittel für den Aus- und Neubau der Bundesstraßen die Regionen zu bevorzugen sind, die über keine Autobahnen verfügen. Diese zentrale Forderung wurde im vorliegenden Entwurf des BVWP 2030 durch den Bund leider nicht berücksichtigt.



Trotz dieser aus der Sicht der Region Neckar-Alb kritischen Einschätzung des Verteilungsschlüssels ist es sehr erfreulich, dass alle regionalen Maßnahmen Straße, die im BVWP 2003 im „Weiteren Bedarf“ eingestuft sind, im Entwurf 2016 des BVWP 2030 ausnahmslos in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft wurden! Der Bund hat damit dem Umstand Rechnung getragen, dass die Infrastrukturdefizite im Straßenbau in der Region Neckar-Alb dringend beseitigt werden müssen.

Im BVWP 2030 muss die Kategorie VB-E für Bundesstraßen mit vier- bis sechsspurigem Ausbau ebenfalls angewendet werden, wenn die verkehrliche Funktion und Bedeutung, wie bei einer Bundesautobahn erfüllt sind. Das trifft nach Auffassung des Regionalverbands für die B 27 in der Region Neckar-Alb zu. Für die Region Neckar-Alb handelt es sich bei der „B 27 Tübingen – Bläsibad (Schindhaubasistunnel)“ um den größten verkehrlichen Engpass und für die Stadt Tübingen hat das Projekt gleichzeitig eine hohe städtebauliche Bedeutung. Die Trennwirkung der bestehenden Durchfahrt der B 27 in der Tübinger Südstadt ist heute so gravierend, dass die Wohn- und Lebensqualität erheblich eingeschränkt ist und die Entwicklung neuer Wohnquartiere verhindert wird. Von daher müssen die beiden Module „Engpassbeseitigung“ und „hohe städtebauliche Bedeutung“ im BVWP 2030 auch berücksichtigt und in der tabellarischen Auflistung ergänzt werden.

Der Regionalverband Neckar-Alb sieht einen dringenden Nachbesserungsbedarf bei den „Maßnahmen Schiene“ im BVWP 2030. Im Entwurf des BVWP 2030 wurden seitens des Bundes im „Vordringlichen Bedarf“ nur Fernverkehrsstrecken wie der Ausbau der „Rheintalbahn“ (Mannheim - Karlsruhe - Freiburg - Basel) und der „Südbahn“ (Ulm - Friedrichshafen - Lindau) berücksichtigt. Für die Region Neckar-Alb ist die leistungsfähige Anbindung des Oberzentrums Reutlingen/Tübingen und der Region durch eine zweigleisige „Wendlinger Kurve“ an die Schnellbahnstrecke Stuttgart – Ulm, die Landesmesse und den Landesflughafen unverzichtbar.

Die „Gäubahn“ (Stuttgart - Horb - Singen - Grenze D/CH) wurde lediglich als „Potenzieller Bedarf“, die in den VB oder WB aufsteigen können, eingestuft. Im gültigen BVWP 2003 ist die Gäubahn in der Sonderkategorie „Internationale Projekte“ mit einer Bedeutung versehen, die über den nationalen Rahmen hinausgeht. Aus der Sicht der Region Neckar-Alb ist es erforderlich, dass die Gäubahn in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft wird. Durch die Vorfinanzierung der Planungsleistungen durch die Gebietskörperschaften wurden bekanntlich die Voraussetzungen geschaffen, dass mit dem Ausbau von drei Teilabschnitten (u. a. befindet sich derzeit der Abschnitt Horb-Neckarhausen im Planfeststellungsverfahren) die Fahrzeiten verkürzt und damit die internationalen Verpflichtungen mit der Schweiz (der „Vertrag von Lugano“ wurde 1996 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz abgeschlossen und sieht eine Verkürzung der Fahrzeiten über den Ausbau der Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel vor) eingehalten werden.

Neben der (Wieder-) Aufnahme der „Gäubahn“ und deren Anbindung an die Region Neckar-Alb in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 werden für die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb auch auf den regionalen Schienenstrecken des Bundes ausreichend Finanzmittel durch eine Fortschreibung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bzw. des Entflechtungsgesetzes für eine Förderung von Investitionen dringend benötigt. Darüber hinaus gilt es im Sinne des Klimaschutzes, die bestehenden Elektrifizierungslücken des Kernnetzes Tübingen - Herrenberg (Ammertalbahn) und Metzingen - Bad Urach (Ermstalbahn), der Zollernbahn sowie Albstadt-Ebingen nach Onstmettingen (Talgangbahn) im Sinne einer umweltfreundlichen Mobilität zu schließen und die weitgehend nur eingleisige Streckeninfrastruktur so zu ertüchtigen, dass durch den Ausbau der Schienenverbindungen eine Alternative zum Individualverkehr geschaffen wird. Aus Sicht der Region Neckar-Alb muss der Bund im BVWP 2030 bei seinen Bewertungen berücksichtigen, dass Eisenbahnstrecken, die benachbarte Oberzentren verbinden, eine überregionale Verbindungsfunktion im Schienenfernverkehr haben.

Mit freundlichen Grüßen



Angela Bernhardt
Verbandsdirektorin

BVWP 2016	BVWP 2003
Laufend / Fest disponiert: B 28n Rottenburg - Tübingen - baldiger Baubeginn B 312: OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel), zweistreifiger Ausbau - in Bau B 313: OU Grafenberg, zweistreifiger Ausbau	Laufend / Fest disponiert: B 28 Metzingen - gebaut! B 465 OU Bremelau - gebaut!
Vordringlicher Bedarf (Mittel aus dem Konjunkturprogramm) B 27 Bodelshausen-Nehren, vierstreifiger Ausbau B 27 Neukirch OU Neukirch - zweistreifiger Ausbau (auf Gemarkung Landkreis Rottweil) B 27 Neukirch - Balingen, zweistreifiger Ausbau (auf Gemarkung Landkreis Rottweil, in der Nähe von Schömberg) B 27 Echterdingen - Aichtal, sechsstreifiger Ausbau (auf Gemarkung Landkreis Esslingen) B 27 OU Schömberg - zweistreifiger Ausbau B 27 Dotternhausen - zweistreifiger Ausbau B 27 TÜ Schindhaubasistunnel - vierstreifiger Ausbau B 28 OU TÜ Unterjesingen siehe laufend / fest disponiert B 312 (Lichtenstein) - zweistreifiger Ausbau B 312 Alaufstieg bei Lichtenstein - zweistreifiger Ausbau B 312 OU Engstingen siehe laufend / fest disponiert B 463 OU Albstadt-Lautlingen - zweistreifiger Ausbau B 464 OU RT (Dietwegtrasse) - zweistreifiger Ausbau	Vordringlicher und Weiterer Bedarf B 27 Tübingen - Bläsibad - gebaut! B 27 Bodelshausen-Nehren, vierstreifiger Ausbau Weiterer Bedarf Weiterer Bedarf Weiterer Bedarf Weiterer Bedarf B 27 TÜ Schindhaubasistunnel - vierstreifiger Ausbau B 28n OU Rottenburg-Ergenzingen - gebaut! B 28n Rottenburg - Tübingen Weiterer Bedarf Weiterer Bedarf Weiterer Bedarf B 313: OU Grafenberg, zweistreifiger Ausbau B 463 OU Albstadt-Lautlingen - zweistreifiger Ausbau Weiterer Bedarf

Entwurf BVWP 2015, Stand 03_2016

Bez.	lfd. Nr.	Land	RP	Straße	Projektbezeichnung	bisheriger Kostenstand [Mio €]	BVWP 2015 Gesamtkosten [Mio €]
1	2	3	4	5	6	8	11
T	1	BW	TÜ	A 8	AS Ulm/W - AS Ulm/O	33,9(BW+BY=114,3)	36,0
S	144	BW	TÜ	B 10	OU Amstetten	11,5	48,0
S	145	BW	TÜ	B 10	OU Urspring	24,3	31,3
T	2	BW	TÜ	B 12	OU Großholzleute	5,0	11,4
T	3	BW	TÜ	B 27	Tübingen (Bläsibad) - B 28; Schindhaubasistunnel	203,9	217,1
T	4	BW	TÜ	B 27	Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394)	59,2	88,3
T	52	BW	TÜ	B 27	OU Schömburg	19,0	38,7
T	53	BW	TÜ	B 27	Dotternhausen (K 7132) - Balingen/S	21,8	33,4
T	27	BW	TÜ	B 28	OU Blaustein	48,4	105,8
T	6	BW	TÜ	B 28	OU Blaubeuren/Gerhausen	20,9	23,6
T	7	BW	TÜ	B 28n	Rottenburg -Tübingen (L 370 alt)	26,9	27,9
T	27	BW	TÜ	B 28	OU Unterjesingen	20,2	90,8
T	8	BW	TÜ	B 30	Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach (Westtrasse)	47,1	111,8
T	9	BW	TÜ	B 30	Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach (Osttrasse)	-	144,5
T	91	BW	TÜ	B 30	OU Galsbeuren	29,0	50,0
T	92	BW	TÜ	B 30	OU Enzisreute	18,9	42,9
T	28	BW	TÜ	B 30	Hochdorf - Biberach/Jordanbad	19,8	34,5
T	101	BW	TÜ	B 31	Überlingen/W - Überlingen/O	32,3	35,7
T	102	BW	TÜ	B 31	Überlingen/O - Oberuhldingen	28,0	41,0
T	103	BW	TÜ	B 31	Oberuhldingen - Meersburg/W	49,0	112,8
T	104	BW	TÜ	B 31	Meersburg/W- Immenstaad	60,0	120,5
T	105	BW	TÜ	B 31	Immenstaad - Friedrichshf./Waggersahn.	106,4	113,8
T	11	BW	TÜ	B 31	Friedrichshafen/Waggershausen - FN/B 30 alt	26,4	29,2
T	121	BW	TÜ	B 32	OU Boms	2,7	4,9
T	122	BW	TÜ	B 32	Verlegung bei Blitzenreute (OU Blitzenreute)	4,0	21,1
T	123	BW	TÜ	B 32	OU Staig	6,3	25,9
T	13	BW	TÜ	B 32	OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	66,5	107,7
T	14	BW	TÜ	B 33	Verlegung bei Meersburg	22,7	38,8
T	15	BW	TÜ	B 311	Erbach - Dellmensingen (B 30)	31,1	33,6
T	16	BW	TÜ	B 311	OU Obermarchtal	3,9	11,7
T	17	BW	TÜ	B 311	OU Deppenhausen	4,7	9,9
T	18	BW	TÜ	B 311	OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)	7,9	23,9
T	191	BW	TÜ	B 311n	S-OU Sigmaringen (L 456) - Mengen	26,0	70,0
T	192	BW	TÜ	B 313 / B 311n	OU Engelswies u. Vilsingen	11,5	36,0
T	20	BW	TÜ	B 312	OU Ringschnait-Ochsenhausen-Edenbach	17,9 + 7,2 +4,8	72,5
T	211	BW	TÜ	B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	90,9	124,3
T	212	BW	TÜ	B 312	OU Engstingen	12,9	14,6
T	22	BW	TÜ	B 313	OU Grafenberg	6,6	8,3
T	23	BW	TÜ	B 463	OU Lautlingen	42,2	43,2
T	24	BW	TÜ	B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	30,8	46,9
T	25	BW	TÜ	B 465	OU Ehingen	10,5	29,6
T	28	BW	TÜ	B 465	OU Ingerkingen	5,4	16,8
T	29	BW	TÜ	B 465	OU Warthausen	10,2	13,6
T	26	BW	TÜ	B 467	Querspange Tettmang	24,1	9,1
					Summen		2.239,6

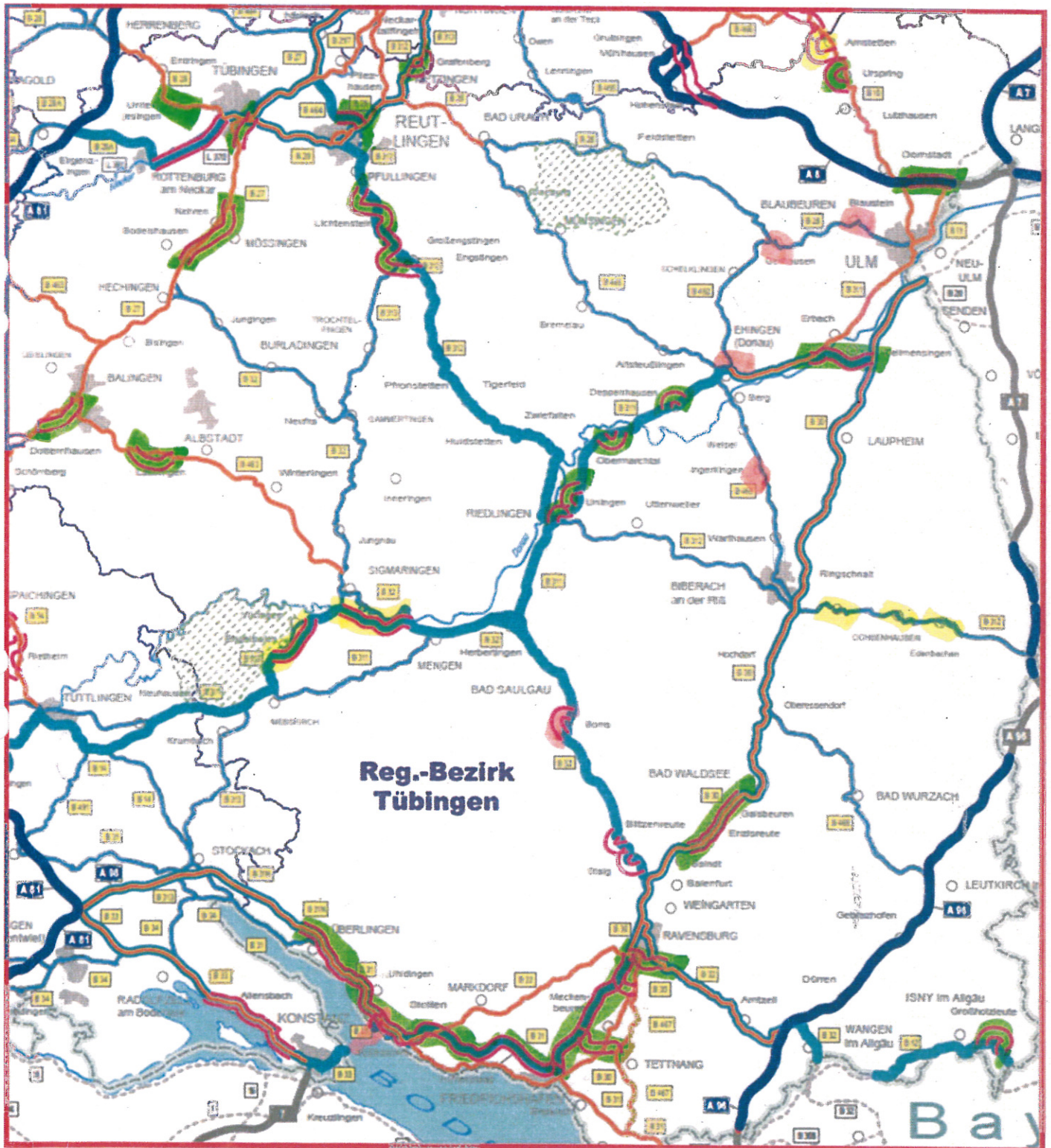
VB, vordringlicher Bedarf
WB*, weiterer Bedarf mit Planungsrecht
WB, weiterer Bedarf



Stand: 21.03.16

Maßnahmen im Entwurf des BVWP 2015

- VB vordringlicher Bedarf - 33 Maß.
- WB* weiterer Bedarf mit Planungsrecht - 47 Maß.
- WB weiterer Bedarf - 6 Maß.



BVWP 2015
Anmeldungen des Landes
Baden-Württemberg
für Schienenwege der
Eisenbahnen des Bundes



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar
Zweigleisiger Neubau mit voller Einbindung
Mannheim Hbf.

Knoten Mannheim
Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar, 2. Baustufe; 3.
oder 4. Gleis zwischen Mannheim Hbf. und
Heidelberg Hbf.

Großknotenbereiche Mannheim und Stuttgart
Bereits im BVWP 2003

ABS Graben-Neudorf / Heidelberg – Karlsruhe
Viergleisiger Ausbau

**Große Knoten in Heilbronn, Karlsruhe,
Offenburg, Freiburg, Basel und Ulm**
Bereits im BVWP 2003

Rastatt – Roeschwoog – (Vendenheim)
Wiederinbetriebnahme der Rheinbrücke

ABS Kehl – Appenweiler
Beschleunigung der Achse Stuttgart-Karlsruhe-
Strasbourg-Paris

Rheintalbahn
Viergleisiger Neu- bzw. Ausbau

Gäubahn
Ausbau/Bau von Doppelspurabschnitten

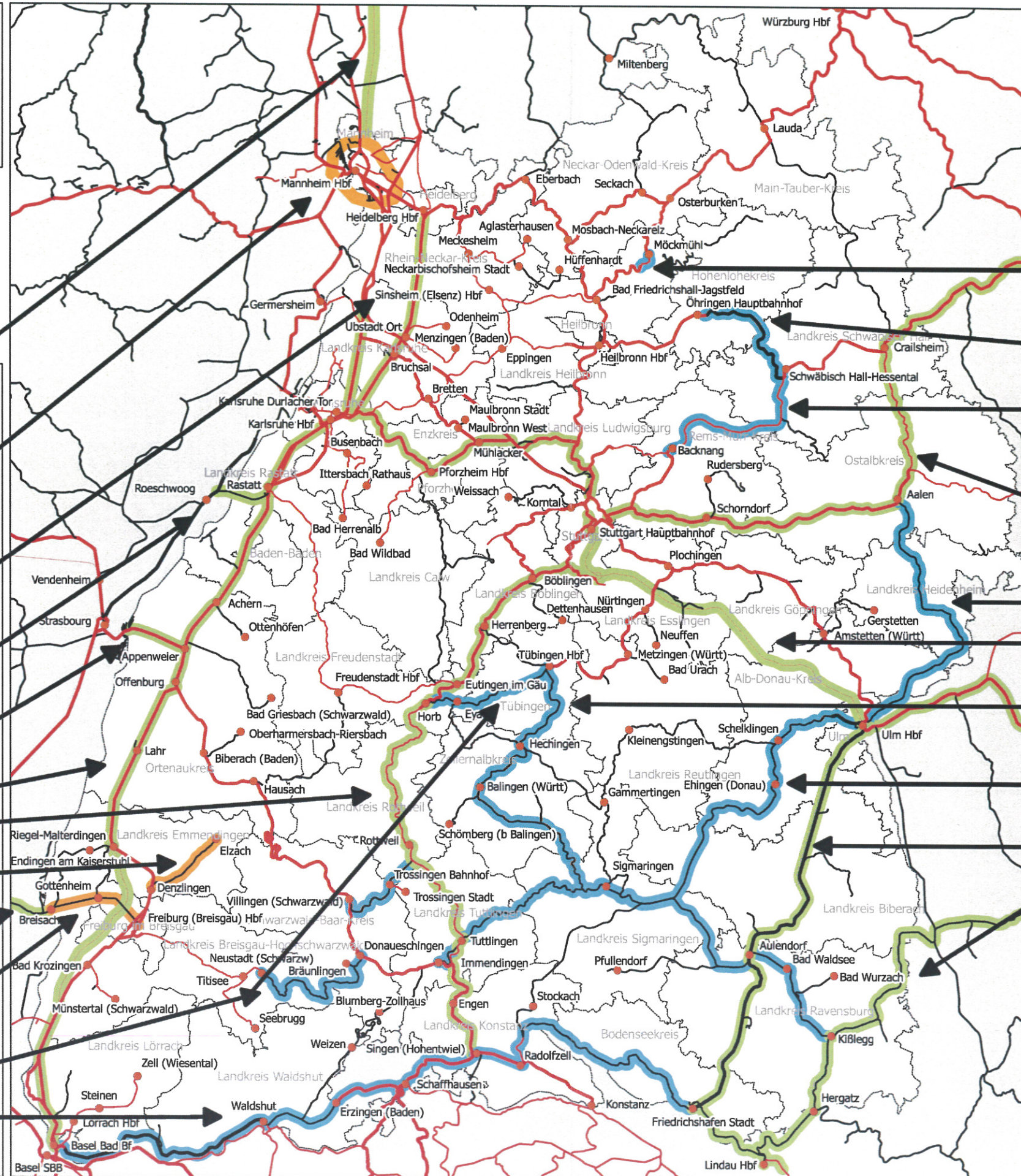
Elztalbahn
Elektrifizierung; Erhöhung der Angebotsqualität des
Schienenpersonennahverkehrs

(Freiburg –) Breisach – Neuf Brisach – Colmar
Wiederaufbau der Rheinbrücke

Breisacher Bahn
Elektrifizierung und partieller Doppelspurausbau;
Erhöhung der Angebotsqualität des
Schienenpersonennahverkehrs

**ABS Freiburg - Neustadt - Donaueschingen,
Villingen – Rottweil, Horb - Tübingen**
Elektrifizierung

Hochrheinbahn und Bodenseegürtelbahn
Elektrifizierung der Strecke nebst partiellem
Doppelspurausbau



Legende

Bahnstrecken

- elektrifizierte Strecke
- nicht elektrifizierte Strecke

Ausbauplanungen

- Gruppe 1: Transeuropäisches Eisenbahnnetz
und übrige internationale Strecken
- Gruppe 2: Achsen zwischen Oberzentren/
Engpassbeseitigung
- Gruppe 3: Regionaler Verkehr

Frankenbahn

Zweigleisiger Ausbau des eingleisigen
Streckenabschnitts zwischen Züttlingen und
Möckmühl

Hohenlohebahn

Elektrifizierung und Ausbau der Strecke zwischen
Öhringen-Cappel und Schwäbisch Hall-Hessental

Murrbahn

Zweigleisiger Ausbau (optional mit
Neigtechnikrüstung) und Elektrifizierung des
zweiten Gleises von Backnang bis Schwäbisch Hall-
Hessental

Residenz- und Remsbahn

Ausbau zur Beschleunigung der Strecke, optional
durch Neigtechnikrüstung; zweigleisiger
Ausbau des Streckenabschnitts Crailsheim –
Goldshöhe

Brenzbahn

Elektrifizierung und partieller zweigleisiger Ausbau

ABS / NBS Stuttgart – Ulm - Augsburg
Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen-Ulm,
Ausbauabschnitt Ulm-Augsburg

Zollernbahn

Elektrifizierung der Gesamtstrecke und partieller
Doppelspurausbau zwischen Tübingen und
Albstadt

Donaubahn

Elektrifizierung zwischen Immendingen und Ulm
sowie partieller Doppelspurausbau

Südbahn

Ausbau und Elektrifizierung

Allgäubahn

Ausbau und Elektrifizierung

Kartengrundlagen:

ATKIS-DLM1000 BW
© Landesvermessungsamt
Baden-Württemberg (www.lv-bw.de)
Az.: 2851.9-1/19

www.openstreetmap.org
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Koordinaten der Bahnhöfe aus
www.efa-bw.de

Stuttgart, 30. April 2013
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur