



RV-Drucksache Nr. IX-43/1

Verbandsversammlung

16.05.2017

öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Bundesverkehrswegeplan 2030 - Sachstand und Umsetzung

Vortrag von Herrn Ulrich Kunze, Referatsleiter Referat 44 - Straßenplanung, Regierungspräsidium Tübingen.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung fordert die zügige Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im „Vordringlichen Bedarf“ enthaltenen Projekte in der Region Neckar-Alb. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit der IHK Reutlingen und den regionalen und kommunalen Akteuren auf eine möglichst schnelle Umsetzung bei Bund und Land hinzuwirken und sich für die Verbesserung der Region bedeutende Schieneninfrastruktur einzusetzen.

Begründung:

Der Bund hat mit dem am 3. August 2016 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) alle seit Jahren mit Nachdruck geforderten Projekte des Straßenbaus in der Region Neckar-Alb in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Damit wurde dem Umstand Rechnung getragen, dass die Infrastrukturdefizite im Straßenbau in der Region Neckar-Alb dringend beseitigt werden müssen.

Nachdem die Planungsvoraussetzung durch das Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016 vorliegen, müssen jetzt die Planungen unverzüglich begonnen werden. Hierfür ist es erforderlich, dass das Land Baden-Württemberg ausreichende Planungskapazitäten beim zuständigen Regierungspräsidium Tübingen schafft und die finanziellen Mittel dafür bereitgestellt werden.

Vorbemerkung:

Der Planungsausschuss hatte in seiner Sitzung am 3. Mai 2016 die Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 beschlossen (RV-Drucksache Nr. IX-43).

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). Das Ge-

samtvolumen des BVWP 2030 beträgt ca. 269,6 Mrd. € und wurde im Vergleich mit den Vorjahren deutlich erhöht, so dass die im Vordringlichen Bedarf (VB) enthaltenen Maßnahmen im Geltungszeitraum des BVWP bis 2030 umgesetzt oder begonnen werden können. Auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans werden Bedarfspläne für die einzelnen Verkehrsträger entworfen, die vom Bundestag verbindlich im Rahmen der jeweiligen Ausbaugesetze beschlossen werden. Aktuell wird auf Landesebene eine zusätzliche Priorisierung der Maßnahmen des Straßenbaus im „Vordringlichen Bedarf“ vorbereitet.

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 Schömberg
- B 28 OU Unterjesingen
- B 312 Verlegung Alaufstieg bei Lichtenstein
- B 312/313 OU Engstingen
- B 463 OU Lautlingen
- B 464 OU Reutlingen (Dietwegtrasse)

Nachdem alle regionalen Straßenbauprojekte auch in den Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes, aufgenommen wurden (6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016; BGBl. 2016), ist nun zu entscheiden, welche der darin enthaltenen Vorhaben prioritär umgesetzt werden. Das Fernstraßenausbaugesetz stellt die gesetzliche Konkretisierung des BVWP dar und ist so letztlich für die Umsetzung der Straßenbauprojekte maßgebend.

Die Umsetzungskonzeption des Landes Baden-Württemberg

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, dessen Straßenbauverwaltung in Auftragsverwaltung für den Bund für die Planung und den Bau der Bundesstraßenbauprojekte weiterhin zuständig ist, entwickelt aktuell eine Umsetzungskonzeption für die baden-württembergischen Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“. Die Grundrisse der Methodik zur geplanten Umsetzungskonzeption wurden am 7. März 2017 von Verkehrsminister Winfried Hermann (MdL) vorgestellt (*vgl. Anlage 1*).

Ergänzend zu Bewertungskriterien des Bundes aus dem BVWP (Nutzen-Kosten-Verhältnis, umwelt- und naturschutzfachliche Bewertung, raumordnerische und städtebauliche Beurteilung) beabsichtigt das Verkehrsministerium „landesspezifische“ Kriterien (den Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit, Lärm und Schadstoffe, die Nachhaltigkeit und die Erhaltungsaspekte) der zeitlichen Priorisierung für die noch nicht in der Planung befindlichen Maßnahmen zu Grunde zu legen. Bis Herbst 2017 soll eine Priorisierung der Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ entwickelt und mit dem Bund abgestimmt werden.

Mit der Arbeitsgemeinschaft Ländlicher Raum im Regierungsbezirk Tübingen (AGLR) ist man sich einig, dass die regionale und kommunale Ebene in die Erstellung der Prioritätenliste in stärkerem Maße eingebunden werden sollten, insbesondere durch die Berücksichtigung regionalverbandlicher Konsense, um örtlichen Belangen ausreichend Rechnung zu tragen. Darüber hinaus

wird die Bereitschaft der Kommunen unterstützt, sich weiterhin an der Planung und Durchführung von Straßenbauprojekten des Bundes und des Landes zu beteiligen.

Gemeinsame Position der des Regionalverbands Neckar-Alb und der IHK Reutlingen

Der Regionalverband Neckar-Alb und die IHK Reutlingen haben im Rahmen der Aufstellung des BVWP-Entwurfs 2030 bereits im Vorfeld eng zusammengearbeitet. Da der alte 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*). Dieses Gutachten hat die übergeordnete Bedeutung von Verkehrsachsen in der Region festgestellt. Es handelt sich dabei um die Achsen

- B 27: Stuttgart – Tübingen – Balingen – Rottweil – A 81¹,
- B 312 / B 313 / B 464: Alaufstieg im Echaztal mit Anbindung im Norden und Süden (Umfahrung Grafenberg, Dietwegtrasse, Scheibengipfeltunnel, Umfahrung Engstingen),
- B 463 / A 81: Albstadt – Balingen – Bisingen – Haigerloch – A 81.

Da mit dem Bau der B 463 (OU Lautlingen) in näherer Zeit zu rechnen ist, verbleiben in der Region Neckar-Alb als prioritäre Achsen die B 27 und die B 312 / B 313 / B 464 mit allen ihren Baumaßnahmen.

Die sich schon in Bau oder Planung befindlichen Maßnahmen (Stufe 1) müssen zügig abgeschlossen werden (vgl. *Anlage 1, Seite 7 und Seite 10*). Es handelt sich dabei um die Bundesstraßen B 28n Rottenburg-Tübingen, B 312 OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel), die B 313 OU Grafenberg sowie die B 27 Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Schindhaubasistunnel, B 27 Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394) und die B 463 OU Lautlingen.

Für die Maßnahmen der Stufe 2 sind die Voraussetzungen für die dringend benötigte Fertigstellung der überregional bedeutenden Achsen der B 27 und des Alaufstiegs mit der B 312 / B 313 / B 464 zu schaffen. Dazu müssen für diese Projekte dringend Planungskapazitäten zur Verfügung gestellt werden und mit der Planung baldstmöglich begonnen werden. Dies ist Grundlage für die Funktionsfähigkeit der überregional bedeutsamen Verkehrsachsen.

Vorgesehene Maßnahmen Schiene im BVWP 2030

Für die Region Neckar-Alb hatte das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg 2013 die Strecken Tübingen - Eyach (- Horb) und Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt (- Sigmaringen) als Ausbauplanung angemeldet. In der Stellungnahme des Regionalverbands Neckar-Alb zur Maßnahmenliste des Landes vom 4. Juli 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. Es wurde gefordert, dass der Bund bei seinen Bewertungen im BVWP 2030 berücksichtigen muss, dass Eisenbahnstrecken, die benachbarte Oberzentren verbinden, eine überregionale Verbindungsfunktion im Schienenfernverkehr haben. Weitere vom Land angemeldete Projekte mit Bedeutung für die Region Neckar-Alb

¹ Für das Teilprojekt der „B 27 Tübingen - Bläsibad (Schindhaubasistunnel)“ wurde darüber hinaus durch Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Echemeyer von der Hochschule Reutlingen in einer Untersuchung im Mai 2014 exemplarisch aufgezeigt, welcher volkswirtschaftliche Schaden bei Nichtrealisierung des Schindhaubasistunnels in Tübingen entstehen würde.

waren der Ausbau der „Gäubahn“ (Stuttgart-Horb-Singen Htw.) und die „Große Wendlinger Kurve“. In der Sitzung des Lenkungskreises zur Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens im Verkehrsministerium Baden-Württemberg am 28. April 2017 verständigten sich die Projektpartner nach Presseberichten darauf, einen Ausbau der Verbindung zwischen Tübingen und Stuttgart zu prüfen. Sie seien sich einig, dass die dazu notwendige kreuzungsfreie „Große Wendlinger Kurve“, die die Neubaustrecke mit der Strecke nach Tübingen verbindet, eine bedeutende Verbesserung darstelle. Für drei Varianten mit geschätzten Gesamtkosten in Höhe von bis zu 80 Mio. Euro sollen in Kooperation mit der Bahn, die Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden. Verkehrsminister Winfried Hermann und Ronald Pofalla, Infrastrukturvorstand der Bahn, brachten die Möglichkeit ins Spiel, der Bundestag könne noch vor der Sommerpause einen Nachtrag zum Bundesverkehrswegeplan beschließen, zu dem die große Lösung in Wendlingen gehören könnte. Damit wird der Forderung der Region Neckar-Alb Rechnung getragen, die die Umsetzung dieser Maßnahme seit Jahren erhebt. Diese ist als Plansatz V (1) in Kapitel 4.1.2 (SPNV/ÖPNV) im Regionalplan 2013 enthalten und parteiübergreifender Konsens in der Region Neckar-Alb.

Im beschlossenen BVWP 2030 wurden seitens des Bundes im „Vordringlichen Bedarf“ für Baden-Württemberg jedoch nur die „Rheintalbahn“ (Mannheim - Karlsruhe - Freiburg - Basel), die „Südbahn“ (Ulm - Friedrichshafen - Lindau) sowie die „Gäubahn“ (Stuttgart - Horb - Singen Htw.) berücksichtigt. Letztere ist zu begrüßen, da sich somit das langjährige Engagement durch die Gebietskörperschaften im Rahmen des Interessenverbands Gäu-Neckar-Bodenseebahn bewährt hat. Es wurden durch die Vorfinanzierung der Planungsleistungen die Voraussetzungen geschaffen, dass mit dem Ausbau von drei Teilabschnitten der Gäubahn die Fahrzeiten verkürzt und damit die internationalen Verpflichtungen mit der Schweiz eingehalten werden können. DB Netz als Streckeneigentümer und der Bund sind nun aufgefordert, diese Maßnahmen zügig umzusetzen.

Zusammenfassung

Der Regionalverband Neckar-Alb begrüßt grundsätzlich den Bundesverkehrswegeplan 2030. Alle seit Jahren mit Nachdruck in vielen Veranstaltungen geforderten Projekte des Straßenbaus in der Region Neckar-Alb wurden in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen und haben somit grundsätzlich gute Chancen auf eine baldige Verwirklichung. Voraussetzung hierfür ist jedoch die Aufstockung der Planungskapazitäten und die Bereitstellung der finanziellen Mittel. Da mit dem Baubeginn der B 463 (OU Lautlingen) in näherer Zeit zu rechnen ist, verbleiben in der Region Neckar-Alb als prioritäre Achsen die B 27 und die B 312/B 313/B 464 mit allen ihren Baumaßnahmen.

Offen bleibt jedoch die Frage, wie die Infrastrukturdefizite im Schienenverkehr beseitigt werden können. Hierfür sind zeitnah Lösungsstrategien zu entwickeln. Für die Region Neckar-Alb ist dabei eine leistungsfähige Anbindung der Region Neckar-Alb durch eine zweigleisige „Wendlinger Kurve“ an die Schnellbahnstrecke Stuttgart - Ulm von höchster Bedeutung. Über die Notwendigkeit dieser Maßnahme herrscht inzwischen Konsens im Lenkungskreis zur Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens. Ebenfalls ist die zügige Umsetzung der Planungen an der Gäubahn wichtig, die über den Knoten in Horb für die Anbindung an die Metropolregion Zürich erreicht werden kann. Darüber hinaus ist die Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb für die Region Neckar-Alb unverzichtbar.

Dr. Dirk Seidemann
Verbandsdirektor

Joachim Zacher
Sachgebiet Verkehr und Energie



RV-Drucksache Nr. IX-43/1 - Tischvorlage

Verbandsversammlung

16.05.2017

öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 – „Leistungsfähige zweigleisige Wendlinger Kurve“

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung fordert die Akteure in Bund und Land auf, die Region Neckar-Alb als Teil der Europäischen Metropolregion Stuttgart mit einer leistungsfähigen zweigleisigen „Wendlinger Kurve“ an die Neubaustrecke von Stuttgart - Ulm sowie an den Flughafen und die Landesmesse anzubinden. Der Ausbau muss dringend im Rahmen der laufenden Planungen und Ausbaumaßnahmen zur Neubaustrecke Wendlingen - Ulm erfolgen.

Begründung:

In der Sitzung des Lenkungskreises zur Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens am 28. April 2017 verständigten sich die Projektpartner darauf, einen Ausbau der Verbindung zwischen Tübingen und Stuttgart zu prüfen. Die dazu notwendige kreuzungsfreie „Große Wendlinger Kurve“, die die Neubaustrecke mit der Neckartalbahn nach Tübingen verbindet, stellt eine bedeutende und notwendige Verbesserung dar, die dringend umgesetzt werden muss.

Vorgang:

Es besteht mittlerweile ein planerischer und politischer Konsens, dass eine leistungsfähige zweigleisige Wendlinger Kurve dringend im Sinne der Betriebsstabilität und notwendigen Kapazitätsbereitstellung an den Flughafen und Tiefbahnhof in Stuttgart geboten ist. Die Frage, wie dieser Ausbau mit geschätzten Gesamtkosten in Höhe von bis zu 80 Mio. Euro finanziert werden können, ist bisher unbeantwortet.

In der Sitzung des Lenkungskreises zur Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens im Verkehrsministerium Baden-Württemberg am 28. April 2017 verständigten sich die Projektpartner nach Presseberichten darauf, die Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen. Verkehrsminister Winfried Hermann und Ronald Pofalla, Infrastrukturvorstand der Bahn, brachten die Möglichkeit ins Spiel, der Bundestag könne noch vor der Sommerpause einen Nachtrag zum Bundesverkehrswegeplan beschließen. Es ist die Rede von bundesweiten Überlegungen, weitere Projekte beim Ausbau der Schienenverkehrswege des Bundes in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen. Dazu könnten u. a. eine leistungsfähige zweigleisige Wendlinger Kurve gehören.

Stand der Planung:

Der aktuelle Stand der Planungen zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sieht nur den Bau einer eingleisigen Variante zur Anbindung der Neckar-Alb-Bahn (Tübingen-Plochingen) vor. Aktuell laufen jedoch bei Land und Region Stuttgart Planungsaufträge, die verschiedenen Varianten für eine gleichzeitige oder nachträgliche zweigleisige Einbindung zu prüfen. Es ist erkennbar, dass der nachträgliche Einbau deutlich teurer und komplexer sein könnte, als die sofortige Realisierung vor Inbetriebnahme der Neubaustrecke. Der aktuelle Planungs- und Baufortschritt eröffnet noch die Möglichkeit, den Bau der zweigleisigen Wendlinger Kurve doch noch vor der Inbetriebnahme zu realisieren.

Optimierungserfordernis aus der Sicht der Region Neckar-Alb:

Das bisherige Ergebnis aus den vielen Planungen und Diskussionen zum Projekt Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sehen die eingleisige Lösung für die Ein- und Ausfädelung der Neckartalbahn in die Neubaustrecke vor. Damit kann diese nicht kreuzungsfrei erfolgen und es werden Infrastrukturzwänge geschaffen, die eine zukunftsfähige Fahrplangestaltung behindern.

Die Schaffung von Verkehrsinfrastruktur hat langfristige Folgewirkungen. Das Schienennetz der Deutschen Bahn wurde in großen Teilen vor über 100 Jahren gebaut. Die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm ist ohne Übertreibung ein „Jahrhundertprojekt“, in welches nicht schon heute absehbare Engpässe eingebaut werden dürfen.

So können nach aktuellem Kenntnisstand mit der eingleisigen Einfädelung beispielsweise die Regional-Express-Züge von Stuttgart über den Flughafen/Landesmesse nach Reutlingen und Tübingen in Metzingen nicht halten. Gleichzeitig ergeben sich Beschränkungen für eine nachfrageorientierte, systematische Gestaltung der Verkehre aus der Region Neckar-Alb nach Stuttgart. Schon aktuell ist eine deutlich höhere Bevölkerungsentwicklung und damit auch gesteigerte Verkehrsnachfrage in allen Teilen der Region Neckar-Alb und an der Neckartalbahn festzustellen als zum Zeitpunkt der Diskussionen im Rahmen des „Stresstest“ und der Festlegung des Ausbausumfangs auf die kleine Wendlinger Kurve. Bisher nur als Option diskutierte Angebotserweiterungen auf der Neckar-Alb-Bahn werden absehbar notwendig.

Mit der „Kleinen Wendlinger Kurve“ würde zudem ein eingleisiger Infrastrukturengpass geschaffen, mit dem es schwierig wird, auf Verspätungen im Betriebsablauf zu reagieren. Statt eines verlässlichen Abbaus der Verspätungen ist zu erwarten, dass sich diese eher erhöhen. Eine eingleisige Lösung bei der Wendlinger Kurve leistet damit keinen wirkungsvollen Beitrag zur Betriebsstabilität, „Verspätungen im Betriebsablauf“ sind keine fiktive planerische Größe, sondern eine alltägliche Erfahrung. Mit der geforderten zweigleisigen Variante wird auch im Verspätungsfall die Stabilität des gesamten Fern- und Nahverkehrs auf der Neubaustrecke und der Neckar-Alb-Bahn erhöht.

Die im Rahmen der laufenden Planungen zur Regional-Stadt-Bahn vorgesehene Ausweitung des Verkehrsangebots wird zusätzlich zu einer höheren Nachfrage in der Region führen und neue Perspektiven für Reisende nach Stuttgart bieten. Diese Effekte sind auf der Neckartalbahn schon durch den Bau der Maßnahmen des Moduls 1 der Regional-Stadt-Bahn zu erwarten. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Zollern-Alb-Bahn von Tübingen über Hechingen und Balingen nach Albstadt ermöglicht die dringend benötigten Durchbindungen mit elektrischen Zügen und wird ebenfalls zu einem weiteren Fahrgastwachstum führen.

Auch vor dem Hintergrund der hochbelasteten Straßenverkehrsinfrastruktur in der Region Neckar-Alb und den Zulaufstrecken auf die Landeshauptstadt Stuttgart sind die Nachfragesteigerung der stark positiven Bevölkerungsentwicklung sowie die Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu berücksichtigen, die den Bau einer „Großen Wendlinger Kurve“ erforderlich machen.

Zusammenfassung

Für die Region Neckar-Alb ist eine leistungsfähige Anbindung der Neckartalbahn durch eine zweigleisige „Wendlinger Kurve“ an die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm von höchster Bedeutung. Über die Notwendigkeit dieser Maßnahme gibt es keine Zweifel. Auf Grund des Planungsfortschritts des Gesamtprojekts ist es erforderlich, zeitnah Lösungen für die Finanzierung der geschätzten Gesamtkosten in Höhe von bis zu 80 Mio. Euro zu finden. Eine Möglichkeit hierfür könnte in einem Nachtrag zum Bundesverkehrswegeplan liegen. Die Akteure in Bund und Land werden eindringlich aufgefordert, sich für eine „leistungsfähige zweigleisige Wendlinger Kurve“ einzusetzen.

Dr. Dirk Seidemann
Verbandsdirektor

Joachim Zacher
Sachgebiet Verkehr und Energie