



RV-Drucksache Nr. VIII-70

Planungsausschuss

17.07.2012

öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Kurzanalyse kritischer Straßenausbaumaßnahmen in der Region Neckar-Alb

- **Verkehrswissenschaftliche Untersuchung im Auftrag der Industrie- und Handelskammer Reutlingen und des Regionalverbands Neckar-Alb**

Vortrag von Herrn Dr. Torsten Geißler, Universität Köln

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss nimmt von der Studie (**Anlage zur RV-Drucksache Nr. VIII-70**) Kenntnis. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, die Studie den Kommunen und Landkreisen sowie Entscheidungsträgern auf Bundes- und Landesebene zur Verfügung zu stellen.

Sachdarstellung/Begründung:

Ausgangspunkt für die gemeinsame Studie der Industrie- und Handelskammer Reutlingen (IHK) sowie des Regionalverbands Neckar-Alb ist die zu erwartende Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans ab dem Jahr 2015. Ziel der Untersuchung war es, die Qualität der Bundesstraßeninfrastruktur in der Region Neckar-Alb auf der Basis von aktuellen Auslastungskennziffern und Nutzen-Kosten-Analysen zu bewerten. Mit der Erstellung wurde Herr Dr. Torsten Geißler von der Universität Köln - Wirtschaftswissenschaften - beauftragt.

Neben der Lagegunst und der Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte stellt die Ausstattung mit Verkehrsinfrastruktur einen wesentlichen Potenzialfaktor im Standortwettbewerb der Regionen in der Europäischen Union dar. Verkehrswege verändern die regionale Zugänglichkeit und damit die Marktgröße. Über die Transportkosten für Personen und Güter beeinflussen die Verkehrswege die Attraktivität der Regionen und die Teilhabe am Wohlstand. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur fließen als öffentlicher Input in die volkswirtschaftlichen Leistungsprozesse ein und erhöhen die Produktivität der ansässigen Wirtschaft. Eine generelle Unterversorgung mit Verkehrswegen und unvollständige Verbindungen schwächen hingegen die Anbindungsqualität der Region und behindern die Mobilität sowohl von Personen als auch Gütern im Raum. Eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur ist daher unabdingbare Voraussetzung, um Wachstum und Beschäftigung in der Region Neckar-Alb zu sichern. Hierzu gehört neben der Verwirklichung der Regionalstadtbahn Neckar-Alb, dem Ausbau und Verbesserung der Schieneninfrastruktur, insbesondere die Elektrifizierung der Bahnstrecken in der Region, dem leistungsfähigen zweigleisigen und kreuzungsfreien Ausbau der „Wendlinger Kurve“, Verbesserung des Radwegenetzes auch die Verbesserung der Straßeninfrastruktur.

Charakteristisch für die Region Neckar-Alb ist ihr hohes Pendleraufkommen, welches denen der Ballungsräume Stuttgart und Mannheim vergleichbar ist, und ihre Orientierung zur Region Stuttgart. Das Straßennetz in der Region wird daher stark frequentiert. Unzureichender Ausbau und

langwierige Planungsprozesse stellen demnach ernste Hindernisse für die Standortentwicklung in der Region dar. Im Rahmen einer vorausschauenden Infrastrukturplanung ist es zielführend und wirtschaftlich, das Straßennetz punktuell zu erweitern, um Engpässe zu vermeiden und die Belastungswirkungen des Verkehrs (Unfälle, Umwelt) im Innerortsbereich zu verringern. Ziel der Untersuchung ist es daher, die Wirtschaftlichkeit kritischer Straßenausbaumaßnahmen in der Region Neckar-Alb zu bewerten und so eine aktuelle Einschätzung der Ausbaudringlichkeit zu erhalten.

Bundesverkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) bildet den aktuell gültigen Planungsrahmen für die Bundesfernstraßen bis zum Jahr 2015. Er enthält für die Region Neckar-Alb zahlreiche, annähernd zwanzig, Straßenbaumaßnahmen im Vordringlichen und im Weiteren Bedarf. Ein Teil dieser Maßnahmen konnte umgesetzt werden und befindet sich heute unter Verkehr. Andererseits konnten regionale Schlüsselprojekte, wie z. B. der Schindhaubasistunnel, aufgrund knapper öffentlicher Finanzmittel und Planungsverzögerungen noch nicht realisiert werden.

Die Bundesverkehrswegeplanung ist eine wichtige Grundlage der Verkehrspolitik. Der Bund als Eigentümer der Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) ist nach dem Grundgesetz für Neu- und Ausbau sowie Ersatz und Erhaltung der Verkehrswege zuständig. Anspruch der Bundesverkehrswegeplanung ist eine „Planung aus einem Guss“. Dies bedeutet, dass die Planung über alle Verkehrsträger und Regionen integriert, auf der Basis einer gemeinsamen Verkehrsprognose sowie unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern und den Auswirkungen anderer verkehrspolitischer Maßnahmen, erfolgt.

Der Bundesverkehrswegeplan wird in größeren zeitlichen Abständen fortgeschrieben: Zuletzt 2003, zuvor 1992. Der insgesamt achtstufige Prozess der Bundesverkehrswegeplanung hat sich bei der Vorbereitung des BVWP 2003 über rund vier Jahre erstreckt und mündete in den Kabinettsbeschluss des Bundesverkehrswegeplans. Der Plan steckt den langfristigen Investitionsrahmen ab, indem er Dringlichkeiten für den Neu- und Ausbau festlegt. Nach dem Kabinettsbeschluss des Bundesverkehrswegeplans erlangen die Bedarfspläne im Gesetzgebungsverfahren als Änderungsgesetze (Bundesschienenwegeausbau, Fernstraßenausbau) Gesetzeskraft.

- Der Vordringliche Bedarf umfasst die Maßnahmen, die mit den in den Jahren 2001 bis 2015 voraussichtlich verfügbaren Finanzierungsmitteln abzüglich der Mittel für die Erhaltung des Netzes gebaut werden können. Für diese Maßnahmen besteht ein uneingeschränkter Planungsauftrag. Der Vordringliche Bedarf umfasst laufende und fest disponierte Vorhaben sowie neue Vorhaben. Zu den neuen Vorhaben zählen die Maßnahmen, die im Zuge der Projektbewertungen eine hohe gesamtwirtschaftliche Rentabilität und/oder raumordnerische Bedeutung nachgewiesen haben. Die Umweltrisikoeinschätzung führt zu einer besonderen Kennzeichnung innerhalb der Dringlichkeitsstufe. Als ergänzende Kriterien für die Einstufung werden der Planungsstand der Maßnahmen und netzkonzeptionelle Überlegungen herangezogen.
- Die Einstufung als Weiterer Bedarf (WB) erhalten Projekte, deren gesamtwirtschaftliche Rentabilität nachgewiesen ist, die aber aufgrund des Finanzrahmens bis 2015 nicht realisiert werden können. In begründeten Fällen (z. B. der netzkonzeptionellen Bedeutung) können Planungen allerdings weiter betrieben werden. Diese Projekte werden als WB* besonders gekennzeichnet.

Die standardisierte Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans besteht aus einer Nutzen-Kosten-Bewertung der erwogenen Projekte. Flankiert wird dieses Verfahren von einer Raumwirksamkeitsanalyse und einer Umweltrisikoeinschätzung.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Dringlichkeitseinstufung nach BVWP 2003 und den heutigen Umsetzungsstand:

Projekteinstufung nach BVWP 2003			Heutiger Umsetzungsstand			
Dringlichkeit des Vorhabens		Projekt	Unter Verkehr	Im Bau	IRP 2011-15	Keine Angabe
Vordringlicher Bedarf	Laufende und fest disponierte Vorhaben	B 28 OU Metzingen (1. BA)	X			
		B 312 OU Pfullingen	X			
		B 465 OU Bremelau	X			
	Neue Vorhaben	B 27 Tübingen – Bläsibad (Schindhaubasistunnel)				X
		B 27 Tübingen (Bläsibad) – Dusslingen - Nehren		X		
		B 27 Nehren – Bodelshausen				X
		B 28 OU Metzingen (2. BA)	X			
		B 28n Rottenburg – Tübingen		X	X	
		B 312 OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)		X		
		B 313 OU Grafenberg			X	
B 463 OU Lautlingen				X		
Weiterer Bedarf	Neue Vorhaben	B 27 Balingen – Rottweil (OU Neukirch)				X
		B 32 OU Burladingen				X
		B 32 OU Jungingen				X
		B 312 Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)				X
		B 312 Metzingen – Metzingen-West				X
		B 312/313 OU (Groß-) Engstingen				X
		B 464 OU Reutlingen (Dietwegtrasse)				X
		B 465 OU Münsingen (2. BA)				X

Inzwischen hat für die Bundesverkehrswegeplanung ein neuer Fortschreibungszyklus begonnen, der in einen neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 münden wird. Grundlegende Studien z. B. zur Prognose der verkehrlichen Verflechtungen mit dem Zeithorizont 2030 und zur methodischen Weiterentwicklung des Bewertungsverfahrens laufen derzeit. Projektanmeldungen sind für die Jahre 2012/13 vorgesehen. Die eigentlichen Projektbewertungen erfolgen dann in der nächsten Legislaturperiode, demnach voraussichtlich ab 2014. Der Kabinettsbeschluss für den neuen Bundesverkehrswegeplan ist für das Jahr 2015 vorgesehen.

Methodisches Vorgehen in der verkehrswissenschaftlichen Untersuchung

Ziel der Untersuchung ist es, die Qualität der Straßeninfrastruktur in der Region Neckar-Alb auf der Basis von aktuellen Auslastungskennziffern und Nutzen-Kosten-Analysen zu bewerten. Zu diesem Zweck wurde eine Liste der zu bewertenden kritischen Maßnahmen in der Region abgestimmt. Strukturierung der Vorgehensweise:

- **Aktualisierung der Verkehrsbelastung des regionalen Bundesfernstraßennetzes**
Die Aktualisierung stützt sich auf die Ergebnisse der regelmäßigen, in Fünfjahresabständen erfolgenden, Verkehrszählungen auf Bundesfernstraßen.

- **Fortschreibung der Verkehrsbelastung für den Zeithorizont 2025**

Die Fortschreibung erfolgt unter Rückgriff auf die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 (ITP/BVU 2007). Das Jahr 2025 bildet den Prognosehorizont bei der Aktualisierung des Bundesverkehrswegeplans.

- **Ermittlung aktualisierter Investitionskosten der Maßnahmen**

Im Planungsfortschritt konkretisieren sich häufig die Schätzungen der Investitionskosten. Für die zu untersuchenden Maßnahmen (Projektliste) wurde der aktuelle Informationsstand aufbereitet.

- **Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Bewertung der Maßnahmen**

Veränderungen im verkehrlichen Mengengerüst und aktualisierte Schätzungen der Investitionskosten wirken sich auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis als zentralen Indikator für die Vorteilhaftigkeit einer Maßnahme aus. Daher wurden die Nutzen-Kosten-Analysen auf Einzelprojektebene aktualisiert.

- **Dokumentation der Ergebnisse**

Die Ergebnisse der Berechnungen wurden in einem Bericht dokumentiert und Handlungsempfehlungen für die regionale Verkehrspolitik erarbeitet.

Ergebnisse

Die Wirtschaftlichkeit des Gesamt-Ausbaus der untersuchten Straßen in der Region Neckar-Alb ist deutlich positiv. Die Nutzen summieren sich zu insgesamt 68 Mio. EUR pro Jahr. Dem stehen Ausbaukosten in Höhe von 20 Mio. EUR pro Jahr gegenüber. Der Nutzenüberschuss (Nutzen-Kosten-Differenz) beträgt 48 Mio. EUR pro Jahr. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis beträgt somit 3,4. Jeder investierte EUR generiert damit einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 3,40 EUR.

Die Verteilung der Ausbaunutzen auf die unterschiedlichen Bewertungskomponenten zeigt die Dominanz der Zeitkostensparnisse. Mehr als zwei Drittel der Nutzen können auf geringere Reise- und Transportzeiten zurückgeführt werden. In absoluten Werten entspricht dies einer Einsparung von fast 4 Mio. Stunden. Von großer Bedeutung sind außerdem die Verkehrssicherheitswirkungen und der Rückgang der Schadstoffbelastung im innerörtlichen Bereich, die mit Anteilen von 15 % bzw. 8 % zu dem gesamtwirtschaftlichen Nutzen beitragen.

Die vorliegende Untersuchung soll den Entscheidungsträgern sowohl auf kommunaler Planungsebene als auch auf Landes- und Bundesebene als Hilfs- und Entscheidungskriterium für den anstehenden Bundesverkehrswegeplan 2015 dienen. Der Regionalverband wird die Untersuchung an die entsprechenden Behörden und Institutionen übermitteln und sich für eine Realisierung der Bundesstraßenbaumaßnahmen einsetzen.

Priorisierung von Straßenbauprojekten durch das Land Baden-Württemberg

Neben der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans erarbeitet derzeit das Land Baden-Württemberg neue Leitlinien für die Straßenbaupolitik. Vor dem Hintergrund der viel zu knappen Mittel für den Aus- und Neubau und der großen Anzahl vorliegender Straßenbauprojekte hat das Land eine Priorisierung der Projekte nach fachlichen und objektiv nachvollziehbaren Kriterien vorgenommen. Hinsichtlich der Landesstraßen hat eine erste Priorisierung stattgefunden, die in einem Anhörverfahren bis Ende September 2012 diskutiert werden soll. Hier sieht sich der Regionalverband in einer koordinierenden Funktion für die Region Neckar-Alb.

Angela Bernhardt
Verbandsdirektorin

Joachim Zacher
Sachgebiet Verkehr und Energie