



RV-Drucksache Nr. VIII-82

Planungsausschuss

04.06.2013

öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans Anhörung zur Maßnahmenliste des Landes Baden-Württemberg

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss beschließt die „Stellungnahme zur Fortschreibung des Bundewegeplans - Anhörung zur Maßnahmenliste des Landes Baden-Württemberg“ an das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) vom 29.04.2013 (vgl. **Anlage 2**). Die Stellungnahme wurde zur Wahrung der Frist (15.05.2013) mit den Fraktionsvorsitzenden abgestimmt.

Begründung:

Zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) am 19. März 2013 sein Anmeldekonzept und den Entwurf für einen Maßnahmenpool für den Verkehrsträger Straße vorgestellt. Mit Schreiben vom 18.03.2013 (vgl. **Anlage 1**) hat das MVI die Möglichkeit für eine Stellungnahme zum Landeskonzept und der daraus resultierenden Maßnahmenliste bis 15.05.2013 eingeräumt. Die „Stellungnahme zur Fortschreibung des Bundewegeplans - Anhörung zur Maßnahmenliste des Landes Baden-Württemberg“ (vgl. **Anlage 2**) wurde zur Wahrung der Frist mit den Fraktionsvorsitzenden abgestimmt und am 29.04.2013 an das MVI abgeschickt.

Sachdarstellung:

Verfahren zur Aufstellung des BVWP 2015

Der Bund hat die grundgesetzliche Verantwortung für den Bau und den Unterhalt der in seiner Baulast stehenden Bundesverkehrswege. Dies sind die Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen), die Schienenwege des Bundes und die Bundeswasserstraßen. Grundlage für die Entwicklung und den Ausbau dieser Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist der Bundesverkehrswegeplan. Er ist allerdings lediglich ein Rahmenplan und Planungsinstrument, aber kein Investitions- oder Finanzierungsplan. Er wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Seine Laufzeit beträgt 10 bis 15 Jahre. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2003 beschreibt das voraussichtliche Verkehrsgeschehen in Deutschland bis zum Jahre 2015. Die Bundesregierung hat deshalb im Koalitionsvertrag im Jahre 2009 vereinbart, dass der aktuelle Bundesverkehrswegeplan durch den „BVWP 2015“ ersetzt werden soll.

Der BVWP bildet die Grundlage für die jeweilige Änderung der Ausbaugesetze für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege mit den hierzu gehörenden Bedarfsplänen. Erst mit der

Aufnahme der Projekte des BVWP und eventuell weiterer Maßnahmen in die Bedarfspläne (Ausbaugesetze) werden diese gesetzlich festgelegt. Auf der Grundlage der Bedarfspläne stellt das BMVBS Fünfjahrespläne auf, die den jeweiligen Investitionsbedarf für einen Fünfjahreszeitraum ausweisen. In den Jahren 2006/2007 wurde erstmals ein verkehrsträgerübergreifender Investitionsrahmenplan (IRP) für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes entwickelt.

Am 1. Februar 2013 hat Bundesminister Dr. Peter Ramsauer den Entwurf der neuen Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplanes vorgestellt und veröffentlicht (*vgl. Anlage 3*).

Bewertungsverfahren

Demnach werden im Jahr 2014 alle angemeldeten Maßnahmen einem Bewertungsverfahren unterzogen, so auch alle im BVWP 2003 enthaltenen Maßnahmen, die noch nicht begonnen wurden bzw. nicht bis 2015 in Bau gehen. Dieses Bewertungsverfahren berücksichtigt u. a. folgende Aspekte:

- Verkehrsbelastung (heute und die zu erwartende Verkehrsbelastung) der Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege,
- Höhe des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (weiterentwickelte Bewertungsmethodik),
- Raumordnerische Bedeutung,
- Umwelt- und naturschutzfachliche Effekte.

Anmerkung aus der Sicht der Verbandsverwaltung:

Leider erfolgt auch weiterhin keine angemessene Berücksichtigung der besonderen topografischen Situation in der Region Neckar-Alb. Straßenbaumaßnahmen, z. B. beim Albaufstieg, erfordern häufig aufwendigere und teurere konstruktive Lösungen (Tunnel, Brücken). Durch die Berücksichtigung eines Topografiefaktors könnte die Benachteiligung beseitigt werden.

Priorisierung

Es wird im BVWP 2015 eine weitere Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)“ geben. Darin werden die Projekte eingestellt, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe Bedeutung haben und deshalb möglichst prioritär umgesetzt werden sollten. Daneben wird es wie bisher die Dringlichkeitsstufen „Vordringlicher Bedarf (VB)“, „Weiterer Bedarf (WB)“ und für den Verkehrsträger Straße „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ geben.

Anmeldeverfahren

Im Zuge der Aufstellung des BVWP 2015 hat das BMVBS zur Nennung von Aus- und Neubauprojekten aufgerufen. Aufgrund der unterschiedlichen Verwaltungsstruktur ist das Anmeldeverfahren nicht einheitlich. Für die Schienenstrecken wurde durch den Bund darauf hingewiesen, dass in den BVWP nur Schienenstrecken mit Fern- und Güterverkehr aufgenommen würden. Der Ausbau für Strecken, auf denen fast ausschließlich Nahverkehr stattfindet, werde zwischen dem jeweiligen Bundesland und der DB Netz AG vereinbart.

Projektanmeldungen für den Bereich der Bundesfernstraßen werden bei den Bundesländern als Auftragsverwaltung für diesen Verkehrsträger gesammelt und durch diese konsolidiert beim BMVBS eingereicht.

Projektanmeldungen durch die Länder

Straße

Insgesamt sind im BVWP 2003 landesweit 160 Projekte mit einem Finanzierungsbedarf von rund 9,4 Mrd. € im Maßnahmenpool aufgeführt. Die Umsetzung aller im Entwurf des Maßnahmenpools enthaltenen Projekte würde bei einer 15-jährigen Laufzeit des neuen BVWP jährliche Mittelzu-

weisungen an Baden-Württemberg von ca. 600 Mio. € voraussetzen. In den Jahren 2002 bis 2011 gab es jedoch nur durchschnittlich 230 Mio. € vom Bund. Zudem hat der Bund bereits eine Absenkung der jährlichen Mittel für die kommenden Jahre angekündigt. Im Sinne seines Anspruchs an eine transparente und an den finanziellen Rahmenbedingungen orientierte Straßenbaupolitik, hat das Land daher eine Priorisierung der im Maßnahmenpool enthaltenen Maßnahmen vorgesehen. Dies soll auch dazu dienen, der Straßenbauverwaltung für den Zeitraum bis zum Abschluss der Fortschreibung des BVWP eine Orientierung für die Planungsaktivitäten an noch nicht baureifen Bundesfernstraßen zu geben.

Zunächst will das Land bei den im Maßnahmenpool aufgeführten Maßnahmen prüfen, ob mit Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung, der abschnittswisen Ergänzung um einen 3. Fahrstreifen (anstatt Ausbau um zwei zusätzliche Fahrstreifen), oder den Umbau eines Knotenpunktes die bestehenden verkehrlichen Probleme gelöst werden können. Danach werden die Maßnahmen in Anlehnung an die Priorisierung der baureifen Bundesfernstraßen im Jahr 2012 bewertet. Das Land will aufgrund der Verschiedenartigkeit der Maßnahmen die Ausbaumaßnahmen an Bundesautobahnen, die Neubaumaßnahmen an Bundesfernstraßen und die Ausbaumaßnahmen an Bundesstraßen jeweils getrennt bewerten.

Die Priorisierung („Unterscheidung der Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit“) soll bis September 2013 abgeschlossen sein. Über die Anmeldung der Maßnahmen beim Bund will das Land nach erfolgter Priorisierung entscheiden. Bei allen Maßnahmen des laufenden BVWP, die nicht für eine Neuanmeldung vorgesehen werden, will das Land prüfen, wie die verkehrliche Situation jenseits der Meldung für den BVWP verbessert werden kann.

Der Entwurf für das Anmeldekonzept und die Maßnahmen wurden am 19. März durch das MVI veröffentlicht. Von den 38 im Regierungspräsidium Tübingen aufgeführten Maßnahmen befinden sich 10 Maßnahmen in der Region Neckar-Alb (*vgl. Anlage 4, gelb unterlegt*). In der Region Neckar-Alb werden vom Land die nachfolgenden Maßnahmen für den Bundesverkehrswegeplan 2003 - 2015 vorgeschlagen:

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

Schiene

Das baden-württembergische Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) hat am 15. März 2013 eine Vorschlagsliste für die zu bewertenden Schienenprojekte veröffentlicht (*vgl. Anlage 5*). In der Region Neckar-Alb hat das Land die Strecken Tübingen - Eyach (-Horb) und Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt (-Sigmaringen) als Ausbauplanung in der Gruppe 4 (Regionaler Verkehr) angemeldet. Diese erfüllen sowohl das Kriterium Personen- und Güterverkehr.

Anmerkung aus der Sicht der Verbandsverwaltung:

Unterblieben ist die Anmeldung der RegionalStadtBahn Neckar-Alb als Projekt für den Bundesverkehrswegeplan. Unabhängig von der RegionalStadtBahn Neckar-Alb sind auch die Eisenbahnstrecken des Kernnetzes (außerhalb von innerstädtischen Strecken in Reutlingen und Tübingen, die nach BOStrab betrieben werden) Tübingen - Herrenberg (Ammertalbahn) und Metzingen - Bad Urach (Ermstalbahn) sowie Albstadt-Ebingen nach Onstmettingen (Talgangbahn) auszubauen und zu elektrifizieren.

Priorisierung und Verwendung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel

Der Aus- und Neubau der großräumigen Verbindungen und der hochbelasteten Achsen wurde auch 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 gefordert (*vgl. RV-Drucksache Nr. VIII-70 vom 17.07.2012*).

Die in der Grundkonzeption für den BVWP 2015 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. Der vorgesehene Finanzierungsschlüssel muss zugunsten des Aus- und Neubaus der Bundesstraßen im Verhältnis von 50 : 50 erhöht werden. Bei der Verteilung der Mittel für den Aus- und Neubau der Bundesstraßen sind die Regionen bevorzugt zu berücksichtigen, die über keine Autobahnen verfügen.

Insgesamt gesehen ist eine dauerhafte Anhebung der finanziellen Mittel trotz einer strengeren Priorisierung zwingend erforderlich. Die bisher eingeplanten Haushaltsmittel reichen nicht aus, um die Substanzerhaltung des vorhandenen Netzes sowie den Aus- und Neubau des Straßen- und Schienennetzes sicherzustellen. Daher ist es notwendig, neue Finanzierungsmodelle (z. B. die Einführung einer allgemeinen Straßenmaut) oder andere nutzerfinanzierte Vorschläge (möglichst mit einem zusätzlichen Lenkungseffekt) für die Umsetzung der Maßnahmen zu erschließen. Das Land Baden-Württemberg wird gebeten, sich mit einer Bundesratsinitiative für zusätzliche Finanzierungsmodelle einzusetzen.

Angela Bernhardt
Verbandsdirektorin

Joachim Zacher
Sachgebiet Verkehr und Energie