



Anlage 2 zur
RV-Drucksache Nr. VIII-82

Regionalverband Neckar-Alb · Löwensteinplatz 1 · 72116 Mössingen

1.)
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Postfach 10 34 52
70029 Stuttgart

Name: Joachim Zacher
Telefon: +49(0)7473-9509-20
Telefax: +49(0)7473-9509-25
E-Mail: Joachim.Zacher@rvna.de
Ihr Zeichen: 21-3941.11/298 vom 18.03.2013
Unser Zeichen: 311.1 Za-ku

ab Datum: 29.04.2013

30.04.13
Uu

**Fortschreibung des Bundesverkehrsplans
Anhörung zur Maßnahmenliste des Landes Baden-Württemberg**

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

Es ist mittlerweile Konsens von allen Beteiligten, dass die Substanzerhaltung des vorhandenen Straßennetzes, und dort insbesondere der Kunstbauten (Brücken, Tunnel), Vorrang vor dem Aus- und Neubau des Straßennetzes haben muss. Die Unterhaltungskosten werden in Zukunft stark ansteigen und daher einen höheren Finanzierungsanteil gegenüber heute erfordern.

Die Region Neckar-Alb begrüßt und unterstützt grundsätzlich die vorgesehenen Aus- und Neu- baumaßnahmen zur Stärkung der großräumigen Verbindungen (VFS-Netze) und der hochbelasteten Achsen entlang der B 27, B 28, B 312, B 313 und B 463 als Gesamtmaßnahmen unabhängig von der bisherigen Einstufung im BVWP 2003. Die Betrachtung von Einzelprojekten wird zugunsten der Betrachtung von Korridoren/Netzen aufgegeben. Zu vergleichbaren Ergebnissen kam im vergangenen Jahr eine gemeinsame Studie der Industrie- und Handelskammer Reutlingen (IHK) sowie des Regionalverbands Neckar-Alb, die im Vorgriff auf die erwartete Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans von Herrn Dr. Torsten Geißler von der Universität Köln - Fakultät für Wirtschaftswissenschaften - durchgeführt wurde (vgl. Anlage RV-Drucksache Nr. VIII-70). 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 dieser Studie haben die Industrie- und Handelskammer Reutlingen und der Regionalverband gemeinsam und im Konsens im Hinblick auf die begrenzten Finanzierungsmittel bereits eine Priorisierung von Maßnahmen in der Region Neckar-Alb vorgeschlagen.

Der vom Land Baden-Württemberg vorgeschlagene Aus- und Neubau der großräumigen Verbindungen und der hochbelasteten Achsen muss konsequent umgesetzt werden und die bisher im aktuell gültigen BVWP 2003 im Weiteren Bedarf (WB) vorgesehenen Ortsumfahrungen der B 312 (OU Pfronstetten, Tigerfeld, Huldstetten, Zwiefalten) und B 313 (Trochtelfingen - Engstingen) erhalten. Darüber hinaus ist es für die Erschließung der Region Neckar-Alb erforderlich, insbesondere die im BVWP 2003 vorgesehenen Maßnahmen entlang der B 32 (OU Jungingen und OU Burladingen) und B 465 (Bad Urach - OU Seeburg - OU Münsingen) zu berücksichtigen.



Aus der Sicht der Region Neckar-Alb ist der vorgesehene Finanzierungsschlüssel des Bundes für den Aus- und Neubau von 70 % für Autobahnen und 30 % für Bundesstraßen völlig inakzeptabel. Wie bereits eingangs erwähnt, fließen die zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel zuerst in den Substanzerhalt. Vor dem Hintergrund, dass die Region Neckar-Alb nur von einem kurzen Autobahnstück an der A 81 tangiert wird, kommt den Bundesstraßen in der Region Neckar-Alb eine wichtigere Bedeutung als im bundesweiten Vergleich zu. Es ist nicht vermittelbar, dass 70 % der Mittel für den Aus- und Neubau der Autobahnen verwendet werden sollen. Der Finanzierungsschlüssel muss deshalb 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 - im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse - die Regionen bevorzugt zu berücksichtigen, die über keine Autobahnen verfügen.

Erschwerend kommt hinzu, dass im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans die Topographie als in der Region Neckar-Alb besonders kostentreibendes Kriterium - wie bisher - keine Bedeutung haben soll: Mit dem Scheibengipfeltunnel (B 312), dem Schindhaubasistunnel (B 27) sowie dem Ausbau des Alaufstiegs in Lichtenstein (B 312) sind in der Region Neckar-Alb vergleichsweise kostenintensive Neubaumaßnahmen erforderlich. Und hierfür gibt es, wie das Beispiel des Schindhaubasistunnels nach jahrzehntelanger Diskussion gezeigt hat, keine kostengünstigeren oberirdischen Lösungen, die nach dem Arten- und Naturschutzrecht genehmigungsfähig wären.

Die Region Neckar-Alb begrüßt grundsätzlich die von Minister Hermann in der Regionalkonferenz zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans in Tübingen vorgestellte Berücksichtigung von Umgehungsstraßen zur Entlastung von stark überdurchschnittlich befahrenen innerörtlichen Straßen, für die ein noch festzulegender Anteil aus den Finanzierungsmitteln reserviert werden soll.

Das Land Baden-Württemberg wird gebeten, die RegionalStadtBahn Neckar-Alb als Projekt zum Ausbau der Schienenstrecken für den neuen BVWP beim Bund vorzuschlagen und sich mit einer Bundesratsinitiative für eine Nachfolgeregelung des GVFG- bzw. Entflechtungsgesetzes zur Sicherstellung der Finanzierung einzusetzen. Das Land Baden-Württemberg hat in seinem Entwurf bei der vorläufigen Anmeldung für den BVWP 2015 bei den Ausbauplanungen des Landes für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in der Gruppe 4 (Regionaler Verkehr) lediglich die Eisenbahnstrecken Tübingen - Horb sowie Tübingen - Sigmaringen aufgenommen. Es bleibt bei der bisherigen Darstellung leider offen, ob unter den „Ausbauplanungen“ auch die Elektrifizierung der beiden Strecken enthalten ist. 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.

Die Diskussion über den BVWP-Entwurf hat deutlich gemacht, dass die bisher eingeplanten Haushaltsmittel nicht ausreichen, um die Substanzerhaltung des vorhandenen Netzes sowie den Aus- und Neubau des Straßen- und Schienennetzes umzusetzen. 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.

Mit freundlichen Grüßen



Angela Bernhardt
Verbandsdirektorin

2.) Za