

Bundesverkehrswegeplan 2030

- Stellungnahme zum Referentenentwurf

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme

Sachverhalt und Begründung:

In der Sitzung des Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschusses am 18. März 2016 sowie in der Sitzung des Planungsausschusses am 22. April 2016 (vgl. Beilage 6/2016), wurden die für die Region wichtigsten Inhalte des am 16. März 2016 veröffentlichten Referentenentwurfes des Bundesverkehrswegeplans 2030 vorgestellt. Zugleich wurde angekündigt, dass die Verbandsverwaltung zusammen mit der Industrie- und Handelskammer sowie den drei Landkreisen Rottweil, Schwarzwald-Baar-Kreis und Tuttlingen im Rahmen der 6-wöchigen Öffentlichkeitsbeteiligung eine gemeinsame Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans abgeben werde. Dieses Schreiben wurde am 28. April 2016 fristgerecht an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Herrn Alexander Dobrindt MdB versandt. Die Stellungnahme liegt als Anlage bei.

Zentraler Inhalt des Schreibens war die nachdrückliche Forderung, dass alle Maßnahmen zum Ausbau der Gäubahn in der finalen Fassung des Bundesverkehrswegeplans 2030 in der Liste des „Vordringlichen Bedarfs“ aufgeführt werden. Es wurde darum gebeten, den Ausbau der Gäubahn bis zur endgültigen Fertigstellung des Bundesverkehrswegeplans abschließend zu prüfen und aus der derzeitigen Einstufung in den sogenannten „Potentiellen Bedarf“ in den „Vordringlichen Bedarf“ aufsteigen zu lassen. In der Stellungnahme wurde betont, dass die Einstufung in den „Vordringlichen Bedarf“ das folgerichtige Resultat des 1996 gefassten Deutsch-Schweizerischen Staatsvertrags von Lugano sein müsse. Nach der erfolgten Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ist der Streckenabschnitt Stuttgart – Singen – Grenze D/CH einer der letzten noch nicht optimierten Abschnitte auf der Verbindung zwischen den internationalen Wirtschaftsräumen Stuttgart, Zürich und Mailand. Die internationale Bedeu-

tung der Gäubahn-Strecke wurde damit in der Stellungnahme explizit hervorgehoben. Die Forderung, den Ausbau der Gäubahn in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans einzustufen, wurde darüber hinaus auch in zahlreichen weiteren Stellungnahmen von politischen Gremien und Entscheidungsträgern entlang der Gäubahn-Strecke artikuliert.

Hinsichtlich der Bundesstraßen wurde es von uns dagegen begrüßt, dass alle wichtigen regionalen Projekte in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft wurden. In der Stellungnahme wurde betont, dass die Einstufung der Straßenbauprojekte in diese Kategorie zum einen folgerichtig sei, diese darüber hinaus aber auch in der Umsetzung prioritär betrachtet werden müssten. Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans sind folgende acht Straßenbauprojekte in der Region aufgeführt:

- B 14 OU Spaichingen / Balgheim
- B 14 OU Rietheim-Weilheim
- B 27 OU Neukirch
- B 27 OU Zollhaus
- B 27 OU Randen
- B 311 Immendingen
- B 462 OU Schramberg und
- B 523 OU Villingen-Schwenningen

Nachdrücklich wurde darum gebeten, diese Projekte auch in der endgültigen Fassung des Bundesverkehrswegeplans in der Kategorie des „Vordringlichen Bedarfs“ aufzuführen. Deshalb wurden in der Stellungnahme noch einmal zu jedem Projekt die Dringlichkeit und die positiven Effekte, die sich bei der Umsetzung der Maßnahmen ergeben, hervorgehoben. Insbesondere dem Effekt der Stärkung wichtiger Achsen, der hohen Raumwirksamkeit sowie den positiven städtebaulichen Effekten, die aus unserer Sicht bisher methodisch nicht vollständig berücksichtigt wurden, konnte hier somit nochmals Nachdruck verliehen werden.

Villingen-Schwenningen, den 07. Juni 2016

Andreas Hemesath

Anlage: Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030



Industrie- und Handelskammer
Schwarzwald-Baar-Heuberg



Regionalverband SBH, Johannesstr. 27, 78056 VS-Schwenningen

Herrn Bundesminister
Alexander Dobrindt MdB
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Tel.: (07720) 97 16-0
Fax: (07720) 97 16-20
info@rvsbh.de

28. April 2016

**Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030
- Gemeinsame Stellungnahme der Landkreise Rottweil, Schwarzwald-Baar-Kreis und Tuttingen sowie der Industrie- und Handelskammer Schwarzwald-Baar-Heuberg und des Regionalverbandes Schwarzwald-Baar-Heuberg -**

Sehr geehrter Herr Minister Dobrindt,

seitens des Regionalverbandes und der IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg sowie der Landkreise Schwarzwald-Baar-Kreis, Rottweil und Tuttingen bedanken wir uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 und zu den dazugehörigen Projekten im Bereich Aus- und Neubau abgeben zu können.

Grundsätzlich begrüßen wir es sehr, dass mit dem vorliegenden Entwurf eine Fülle von Maßnahmen in den Bereichen Straße, Schiene und Wasserstraße umgesetzt werden können, die die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland, in Baden-Württemberg und in unserer Region Schwarzwald-Baar-Heuberg nachhaltig stärken. Dabei befürworten wir außerordentlich – nachdem im Bundesverkehrswegeplan 2003 berechtigterweise noch verstärkt Projekte in den östlichen Bundesländern gefördert wurden – die verstärkten Investitionen in den westlichen Bundesländern, so auch in Baden-Württemberg. Unser Bundesland und unsere Region Schwarzwald-Baar-Heuberg sind äußerst wirtschaftsstarke und innovative Regionen. Hier sind die Erreichbarkeit und damit der Ausbau und der Erhalt der Verkehrsinfrastruktur wesentliche Standortfaktoren für die Unternehmen und die Menschen. Vor diesem Hintergrund werden mit dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 wichtige und richtige Signale gesetzt.

Dafür danken wir Ihnen, den beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Ihres Hauses, aber auch den Abgeordneten unserer Region, die sich unermüdlich für die wichtigen regionalen Verkehrsprojekte eingesetzt haben.

Zu den einzelnen Projekten unserer Region im Bereich Straße und Schiene haben wir folgende Anmerkungen:

Straße

Im Bereich Straße sind alle wichtigen regionalen Straßenbauprojekte der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Dies begrüßen wir sehr, können damit doch erhebliche Erreichbarkeitsdefizite der Region ausgebessert werden. Gleichzeitig haben die vorgeschlagenen Maßnahmen positive Umweltaspekte, da viele Verkehre aus stark belasteten Ortslagen herausgehalten werden können. Dies entlastet die Bürgerinnen und Bürger von Lärmemissionen und vermindert die Schadstoffbelastung.

Speziell hierzu, aber auch grundsätzlich möchten wir allerdings anmerken, dass die Methodik des angewandten Bewertungsverfahrens sehr komplex und für uns an vielen Stellen nicht nachvollziehbar ist. So wird in den Ausführungen des Projektinformationssystems (PRINS) zum Beispiel nicht verständlich, weshalb sowohl bei Projekten mit im Ergebnis einer hohen städtebaulichen Bedeutung als auch bei Projekten ohne eine städtebauliche Bedeutung, die Erwartung keiner oder geringer diesbezüglicher Wirkungen als Begründung angeführt wird. Diese Begründung erscheint damit bei den Projekten, deren städtebauliche Bedeutung als hoch eingestuft wurde, erheblich widersprüchlich. Umgekehrt wird aufgrund dieser Widersprüchlichkeit auch kein Grund erkennbar, weshalb wichtige Ortsumfahrungen wie die OU Schramberg und die OU Villingen-Schwenningen keine städtebauliche Bedeutung besitzen sollen. Aus unserer Sicht werden durch die Umsetzung sämtlicher aufgeführten Straßenprojekte in unserer Region Verkehre aus stark belasteten Ortslagen herausgehalten. Dies entlastet die Bevölkerung von Lärm- und Schadstoffemissionen und führt damit zu erheblichen Verbesserungen der innerörtlichen Aufenthaltsfunktionen. Die städtebauliche Bedeutung ist demnach aus unserer Sicht bei allen Vorhaben als hoch einzustufen. Momentan entsteht bei uns der Eindruck, dass methodisch an manchen Stellen nicht alle positiven Wirkungen berücksichtigt wurden.

Deshalb haben wir zu den acht Straßenbauprojekten unserer Region folgende Hinweise formuliert, welche die allgemeine – aber auch speziell städtebauliche – Bedeutung der Vorhaben und damit insgesamt deren folgerichtige Einstufung in den Vordringlichen Bedarf des BVWP nochmals unterstreichen. Wir bitten Sie daher nachdrücklich darum, die folgenden Projekte auch in der endgültigen Fassung des Bundesverkehrswegeplans im „Vordringlichen Bedarf“ aufzuführen.

- B 14 OU Spaichingen/Balgheim

Die Ortsumgehung Spaichingen/Balgheim ist für die Sicherung der Leistungsfähigkeit der B 14 in der Relation der Landesentwicklungsachse Rottweil-Tuttlingen von zentraler Bedeutung. Die stark befah-

rene Ortsdurchfahrt, die eine der höchsten Kapazitätsauslastung in der gesamten Region aufweist, wird durch den Bau der Ortsumgehung nachhaltig entlastet.

- B 14 OU Rietheim-Weilheim

Die Ortsumgehung Rietheim-Weilheim ist in engem Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung Spaichingen/Balgheim zu sehen. Zusammen verbessern die Ortsumgehungen die Qualität des Verkehrsablaufs im Zuge der B 14 zwischen den Kreisstädten Rottweil und Tuttlingen. Die durch die Entlastung der Ortsdurchfahrten erzielbaren Verbesserungen der innerörtlichen Aufenthaltsfunktionen führen zu einer hohen Raumwirksamkeit und städtebaulichen Bedeutung der Vorhaben.

- B 27 OU Neukirch

Das Projekt ist in Verbindung mit dem Ausbau der B 462 (OU Schramberg, OU Dunningen) Bestandteil der Verbesserung der West-Ost-Hauptverkehrsachse zwischen den Bundesautobahnen A 5 (Karlsruhe-Basel) und A 81 (Stuttgart-Singen) vom Rheintal über den Schwarzwald und die Alb in das Doppel-Oberzentrum Tübingen/Reutlingen (A5 / B33 / B294 / B462 / A81 / B 27). Mit der Ortsumfahrung Neukirch wird so zudem die Bedeutung der Landesentwicklungsachse Villingen-Schwenningen – Rottweil – Balingen – Hechingen – Reutlingen/Tübingen gestärkt. Darüber hinaus ist dieses Ortsdurchfahrts-Vorhaben von erheblicher städtebaulicher Bedeutung. Die starke Verkehrsbelastung und der hohe Schwerverkehrsanteil dieses Abschnittes bringen nicht mehr hinnehmbare Lärmbelastungen und Verkehrsgefährdungen für die dortigen Anwohner sowie eine deutliche Wertminderung der Grundstücke in der Ortsmitte mit sich. Die stark befahrene Trasse durchschneidet den vorwiegend von Wohnbebauung geprägten Ortsteil und erschwert die angestrebte Belebung des dörflichen Lebens.

- B 27 OU Zollhaus und OU Randen

Die vordringliche Realisierung dieser Maßnahmen ist vor dem Hintergrund der Netzkonzeption in der Relation Süddeutschland-Schweiz und im Zusammenhang mit den bereits laufenden und fest disponierten Ausbauprojekten der B 27 zu sehen (Donaueschingen-Hüfingen, Ortsumgehung Behla). Dadurch wird die Landesentwicklungsachse Villingen-Schwenningen – Donaueschingen (– Schaffhausen) gestärkt sowie durch die erzielbare Heraushaltung der Schwerlastverkehre die Lärm- und Schadstoffemissionen in den Orten erheblich verringert.

- B 311 Immendingen

Das Vorhaben entlastet die Ortsdurchfahrt von Immendingen und trägt insbesondere den Sondereffekten Rechnung, die durch die sich derzeit im Bau befindenden Daimler Prüf- und Technologiezentrum in Immendingen entstehen. In großräumiger Sicht trägt das Projekt zur verkehrlichen Ertüchtigung der Landesentwicklungsachse Ulm-Freiburg bei und ist somit im Zusammenhang mit den kürz-

lich fertiggestellten anderen Maßnahmen im Zuge der B 311 zu sehen (Kreuzstraßentunnel Tuttlingen, Ortsumgehung Neuhausen ob Eck).

- B 462 OU Schramberg

Das Projekt ist Bestandteil der Verbesserung der West-Ost-Hauptverkehrsachse zwischen den Bundesautobahnen A 5 (Karlsruhe-Basel) und A 81 (Stuttgart-Singen) vom Rheintal über den Schwarzwald und die Alb in das Doppel-Oberzentrum Tübingen/Reutlingen (A5 / B33 / B294 / B462 / A81 / B 27). Die Maßnahme führt insbesondere im Zusammenwirken mit der kürzlich fertiggestellten Ortsumgehung Dunningen zur Verbesserung dieser großräumigen Verbindung als wichtige Hauptverkehrsachse sowie zudem zur Stärkung der Regionalen Entwicklungsachse Schiltach – Schramberg – Dunningen – Rottweil. Darüber hinaus entlastet die Umfahrung die Ortsdurchfahrt Schramberg erheblich vom Durchgangsverkehr und ist von besonderer städtebaulicher Bedeutung. Die Verlegung der B 462 eröffnet für die innerstädtischen Bereiche weitreichende städtebauliche Möglichkeiten, insbesondere auch für eine wohnbauliche Entwicklung (Gebäudesanierung, Wohnungsbau, Straßenraumgestaltung, Verbesserung der innerstädtischen Attraktivität und der Wohn- und Lebensqualität).

- B 523 OU Villingen-Schwenningen

Die Fortsetzung der B 523 besitzt eine herausragende Bedeutung für die Neuordnung der Verkehrsströme in und um das Oberzentrum Villingen-Schwenningen. Der bereits realisierte 1. Bauabschnitt wird verkehrlich erst wirksam, wenn dieser zweite Abschnitt unter Verkehr geht. Ohne dessen Realisierung würde das innerstädtische Straßennetz der Kreisstadt in den nächsten Jahren weiter an seine Kapazitätsgrenzen stoßen. Neben der somit vorhandenen städtebaulichen Bedeutung führt die Maßnahme in erster Linie zur verkehrlichen Ertüchtigung der großräumigen Ost-West-Verbindung und verknüpft dabei die Landesentwicklungachsen Villingen-Schwenningen – Rottweil – Balingen – Hechingen – Tübingen/Reutlingen sowie Villingen-Schwenningen – Haslach/Hausach/Wolfach. Das Projekt führt die B 523 fort und schließt damit die derzeit noch vorhandene Lücke zwischen der Bundesautobahn A 81 (Stuttgart-Singen) und der Bundesstraße B 33 (Offenburg-Konstanz), die als Europastraße E 531 überregionale Bedeutung besitzt.

Ausdrücklich begrüßen möchten wir an dieser Stelle, dass die Ausbauprojekte der B 27 Ausbau Donaueschingen-Hüfingen sowie der Ortsumfahrung Behla als laufende und fest disponierte Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführt sind. Wir möchten Sie nachdrücklich darum bitten, diese Projekte zügig umzusetzen. In diesem Zusammenhang bitten wir Sie auch darum, die im PRINS angegebene Dauer der weiteren Straßenbauprojekte in der Region nochmals zu überprüfen. Eine Verkürzung der aus unserer Sicht zu langen Planungszeiträume erscheint nicht nur zum Beispiel bei der B 523 OU Villingen-Schwenningen (96 Monate!) möglich. Die Einstufung der Straßenbauprojekte in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg in den „Vordringlichen Bedarf“ ist auch deshalb aus unserer Sicht mehr als folgerichtig und in der Umsetzung prioritär.

Schiene

- ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)

Die Aufnahme der internationalen Ausbaustrecke Stuttgart - Singen - Grenze D/CH („Gäubahn“) in den Bundesverkehrswegplan 2030 ist elementar und wäre das folgerichtige Resultat des 1996 gefassten Deutsch-Schweizerischen Staatsvertrags von Lugano sowie der bisherigen Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003. Der Ausbau der Strecke Stuttgart – Singen – Grenze D/CH ist aus unserer Sicht eindeutig als vordringliche Maßnahme anzusehen. Der Mangel auf der derzeit nur einleisigen Strecke ist offensichtlich. Verspätungen eines Zuges übertragen sich bei der aktuellen Situation regelmäßig auf den entgegenkommenden. Deshalb sind die geplanten drei Doppelspurinseln zwischen Zürich und Stuttgart (Horb-Neckarhausen, Rottweil-Spaichingen, Rietheim-Wurmlingen), die Einrichtung von Beschleunigungsmaßnahmen sowie der Bau der Singener Kurve zeitnah umzusetzen. Zudem sollte an dem Ziel einer deutlichen Fahrzeitverkürzung unter Einsatz von Neigetechnikzügen entsprechend der Verpflichtung aus dem Vertrag von Lugano festgehalten werden. Nur so kann das Angebot auf Dauer der Bedeutung dieser internationalen Schienenverbindung entsprechend sichergestellt werden. Auch im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21, hier der Anbindung an den Flughafen Stuttgart und den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof, ist der Ausbau der Gäubahn (Bestandteil des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN)) über die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg hinaus elementar. Nach der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Juni 2016 ist der Streckenabschnitt Stuttgart – Singen – Grenze D/CH einer der letzten noch nicht optimierten Abschnitte auf der Verbindung zwischen den internationalen Wirtschaftsräumen Stuttgart, Zürich und Mailand. Deshalb möchten wir Sie darum bitten, den Ausbau der Gäubahn bis zur finalen Fertigstellung des Bundesverkehrswegeplans abschließend zu prüfen und aus der bisherigen Liste des sogenannten „Potentiellen Bedarfs“ in den „Vordringlichen Bedarf“ aufsteigen zu lassen. Eine andere Einstufung würde die Umsetzung des Vorhabens in weite Ferne rücken lassen. Eine Einstufung lediglich in den Weiteren Bedarf wäre vor allem auch deshalb enttäuschend, da die Gäubahn-Anlieger auf der Grundlage der bisherigen Einstufung in die diversen Pläne von Bund und Land sowie entsprechender weiterer Zusicherungen die Vorfinanzierung von Planungskosten in ganz erheblichem Umfang übernommen haben. Deshalb fordern wir hiermit nachdrücklich die Einstufung aller Maßnahmen zum Ausbau der Gäubahn in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030.

- ABS Neustadt – Donaueschingen, Villingen – Rottweil, Immendingen – Sigmaringen (Elektrifizierungen)

Ein weiterer wichtiger Baustein zur Entwicklung der Schieneninfrastruktur ist der Ausbau von Achsen zwischen den Oberzentren des Landes. Laut des Ziels des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg 2010 sind alle Oberzentren des Landes regelmäßig in das Fernverkehrsnetz auf der Schiene einzubinden. Folgerichtig wurden die Elektrifizierungsmaßnahmen auf den Abschnitten Neustadt - Donaueschingen, Villingen - Rottweil und Immendingen - Sigmaringen vom Land für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgeschlagen. Deshalb bitten wir Sie darum, auch

diese für unsere Region wichtigen Verkehrsprojekte in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wolf-Rüdiger Michel
Landrat
Landkreis Rottweil

Sven Hinterseh
Landrat
Schwarzwald-Baar-Kreis

Stefan Bär
Landrat
Landkreis Tuttlingen

Jürgen Guse
Verbandsvorsitzender
Regionalverband SBH

Dieter Teufel
Präsident
Industrie- und
Handelskammer SBH

Thomas Albiez
Hauptgeschäftsführer
Industrie- und
Handelskammer SBH