

Bundesverkehrswegeplan 2030

- Priorisierung der Straßenbauprojekte des „Vordringlichen Bedarfs“ durch das Land Baden-Württemberg

Beschlussvorschlag:

1. Die Priorisierung der Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ durch das Land wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit den regionalen und kommunalen Akteuren auf eine möglichst schnelle Umsetzung der als prioritär eingestuften regionalen Projekte hinzuwirken.

Sachverhalt und Begründung:

Zuletzt wurde in der Sitzung des Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschusses am 04. April 2017 darüber berichtet, dass alle regionalen Straßenbauprojekte, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) ohne Ausnahme in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft wurden, auch in den Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes aufgenommen wurden (6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016; BGBl. 2016). Der Bedarfsplan stellt die gesetzliche Konkretisierung des BVWP dar und ist so letztlich für die Umsetzung der Straßenbauprojekte maßgeblich (vgl. Beilage 3/2017).

Im „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP sowie im Bedarfsplan aufgeführt sind folgende Projekte:

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

In der Sitzung am 04. April 2017 wurde ebenfalls darüber berichtet, dass jetzt zu entscheiden sei, welche dieser Vorhaben prioritär umgesetzt werden. Das Land Baden-Württemberg, dessen Straßenbauverwaltung in Auftragsverwaltung für den Bund für die Planung und den Bau der Bundesstraßenbauprojekte zuständig ist, hat dazu eine Umsetzungskonzeption für die baden-württembergischen Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ entwickelt. Verkehrsminister Winfried Hermann MdL hat die Methodik der Umsetzungskonzeption im Rahmen der Straßenbaukonferenz am 20. März 2017 in Stuttgart vorgestellt. Neben den vom Bund im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung verwendeten Kriterien (Nutzen-Kosten-Verhältnis, umwelt- und naturschutzfachliche Bewertung, raumordnerische und städtebauliche Beurteilung) hat das Land zusätzlich als „landesspezifische“ Kriterien den Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit, Lärm und Schadstoffe sowie Klimaschutzaspekte bewertet. Aus diesen Bundes- und Landeskriterien wurde nun eine Priorisierung der Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ entwickelt.

Das Ergebnis der Priorisierung liegt nun vor und wurde in der Straßenbaukonferenz am 20. März 2018 in Stuttgart vorgestellt. Die Priorisierung differenziert die einzelnen Projekte zunächst in zwei Stufen. In der 1. Stufe sind die Maßnahmen aufgeführt, die sich bereits in laufender Planung oder im Bau befinden. Diese Projekte werden ohne eine Priorisierung innerhalb dieser Stufe weiter betrieben. In der 2. Stufe wird hingegen zweifach priorisiert. Zum einen werden die Maßnahmen nach ihrem Planungsbeginn unterschieden. So werden die prioritären Maßnahmen mit einem Planungsbeginn bis 2025, die weiteren Maßnahmen mit einem Planungsbeginn ab 2025 definiert. Zweitens wird nochmals innerhalb dieser beiden Kategorien eine eigene Priorisierung vorgenommen, die – nach Regierungsbezirken und Maßnahmentypen getrennt – eine feste Reihenfolge der Planungen ergibt. Eine Übersicht der Umsetzungskonzeption innerhalb der 2. Stufe für das Regierungspräsidium Freiburg kann Anlage 1 entnommen werden. Die acht Projekte in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg sind im Einzelnen wie folgt eingestuft worden:

1. Stufe Umsetzungskonzeption, bereits in Planung – ohne Priorisierung

- B 27, OU Randen
- B 311, Immendingen

2. Stufe Umsetzungskonzeption, Planungsbeginn bis 2025 – entsprechend nachfolgender Reihenfolge priorisiert

Maßnahmentyp Ortsumfahrung:

- B 14, OU Spaichingen
- B 27, OU Zollhaus
- B 14, OU Rietheim-Weilheim
- B 523, OU Villingen-Schwenningen

Maßnahmentyp Ortumfahrung mit Tunnel:

- B 462, OU Schramberg

2. Stufe Umsetzungskonzeption, Planungsbeginn ab 2025

Maßnahmentyp Ortsumfahrung mit Tunnel:

- B 27, OU Neukirch

Innerhalb der aufgeführten Maßnahmen mit Baubeginn bis 2025 ist zu beachten, dass die Ortumfahrung Schramberg zwar die geringste Punktzahl im Rahmen der Priorisierung erhielt, diese aufgrund des separaten Maßnahmentyps „Ortumfahrung mit Tunnel“ aber nicht mit den höheren Punktzahlen der anderen vier Maßnahmen in dieser Stufe vergleichbar ist. Das heißt, dass die Planung der OU Schramberg nicht automatisch als letzte angegangen werden muss. Die detaillierten Punktzahlen aller Projekte der 2. Stufe landesweit kann Anlage 2 entnommen werden. Weitere Erläuterungen zur Umsetzungskonzeption sind auf der Homepage des Verkehrsministeriums als pdf-Dateien abrufbar (<https://vm.baden-wuerttemberg.de>).

Bei der von Minister Winfried Hermann MdL im Rahmen der Straßenbaukonferenz vorgestellten Priorisierung der Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ gibt es für die Region demnach „Licht und Schatten“. Grundsätzlich begrüßenswert ist, dass bei allen acht Straßenbauprojekten des Bundesverkehrswegeplans in der Region bis 2030 mit der Planung begonnen werden soll. Bis auf die Ortsumfahrung Neukirch sollen die Projekte bereits bis 2025 planerisch angegangen werden. Sehr bedauerlich ist allerdings die Einstufung des sogenannten Lückenschlusses B 523, OU Villingen-Schwenningen. Das Projekt befindet sich zwar noch im Block der bis 2025 zu beginnenden Planungen, allerdings am Ende der Liste für den Maßnahmentyp „Ortumfahrung“ und demnach nur auf Rang 8 innerhalb des Regierungsbezirkes Freiburg. Dies ist umso unverständlicher, da das Land Baden-

Württemberg dieses Projekt in einer Vorpriorisierung 2015 für den Bundesverkehrswegeplan noch auf Rang 1 im Regierungsbezirk bzw. auf Rang 3 im Land gelistet und dabei auch die „besondere wirtschaftliche Bedeutung“ betont hatte. Nicht nachvollziehbar ist z.B., dass dem Lückenschluss bei den Bewertungskriterien des Landes keine Entlastungsfunktionen bei der Verkehrssicherheit oder der Schadstoffentlastung zugeschrieben werden. Vor allem aber befindet sich diese Maßnahme auch bereits in der Planung, was vielmehr eine Einstufung in die 1. Stufe der Umsetzungskonzeption zur Folge haben müsste. So heißt es zum einen im öffentlichen Projektdatenblatt der B 523 zum BVWP zur Begründung der Dringlichkeitseinstufung: „Wegen des vergleichsweise hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses und des weit fortgeschrittenen Planungsstandes erfolgt die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf.“ Zum anderen liegen für das Projekt bereits eine Straßenplanung im Stadium der Genehmigungsplanung und Beiträge für die Umweltplanung (u.a. der Landschaftspflegerische Beitrag und eine Umweltverträglichkeitsstudie) vor.

Gemeinsam mit den Partnern der IG Lückenschluss wird sich der Regionalverband daher weiterhin für die zeitnahe Umsetzung des Projektes engagieren. Die hohe Bedeutung der Maßnahme soll vor allem nochmals in Gesprächen mit dem Regierungspräsidium Freiburg, das nun für die Realisierung der regionalen Projekte zuständig ist, verdeutlicht werden. Eine vordringlichere Berücksichtigung könnte das Regierungspräsidium im Rahmen seines Auslegungsspielraums durchaus noch vornehmen.

Bei den übrigen Projekten in der Region begrüßt der Regionalverband die Priorisierung. Dies gilt insbesondere für die Ortsumfahrungen Immendingen und Randen, die Bestandteil der 1. Stufe der Umsetzungskonzeption sind und somit bereits aktiv geplant werden. Aber auch die Listung der Ortsumfahrungen Spaichingen, Zollhaus, Rietheim-Weilheim und der Talstadumfahrung Schramberg innerhalb der Projekte der 2. Stufe mit Planungsbeginn bis 2025 ist positiv zu bewerten.

Villingen-Schwenningen, den 10. April 2018

Marcel Herzberg

Anlage 1: Umsetzungskonzeption der 2. Stufe im Regierungsbezirk Freiburg

Anlage 2: Bewertungsergebnisse der 2. Stufe im Einzelnen landesweit

Regierungspräsidium Freiburg

Umsetzungskonzeption – 2. Stufe

Bewertungsergebnis Bundesstraßen



Maßnahmentyp Ortsumfahrung			Maßnahmentyp Ausbau			Maßnahmentyp Ortsumfahrung mit Tunnel		
Planungsbeginn bis 2025			Planungsbeginn bis 2025			Planungsbeginn bis 2025		
Projektbezeichnung	Gesamtkosten	Punktzahl	Projektbezeichnung	Gesamtkosten	Punktzahl	Projektbezeichnung	Gesamtkosten	Punktzahl
B 415, OU Lahr	34,5	48,2				B 462, OU Schramberg ¹⁾	116,9	15,3
B 14, OU Stockach	31,4	42,3						
B 14, OU Spaichingen	26,2	40,0						
B 33, A 5 – Elgersweier	21,8	38,6						
B 27, OU Jestetten	26,4	38,4						
B 27, OU Zollhaus	9,8	38,3						
B 14, OU Rietheim – Weilheim	54	35,8						
B 523, OU Villingen – Schwenningen	25,9	27,3						
Planungsbeginn ab 2025			Planungsbeginn ab 2025			Planungsbeginn ab 2025		
B 27/ B 314, OU Grimmelshofen	26,7	14,8	B 31, Kirchzarten – Buchenbach	12,9	28,5	B 31, OU Falkensteig (Falkensteigtunnel)	125,8	WB* (32)
						B 27, OU Neukirch	25,1	23,6

¹⁾ Maßnahme mit einem niedrigen NKV (2,2) in topografisch anspruchsvollen Gelände. Grundlagenermittlung zeitnah durchführen.



Investitionsvolumen Planungsbeginne bis 2025 - 350 Mio. Euro
Investitionsvolumen Stufe 1 – 1,3 Mrd. Euro



