



Verbandsversammlung am 9. Dezember 2016

- öffentlich -

Vorlage zu TOP 3

**Sachstand Bundesverkehrswegeplan (BWVP) 2030
und der Fachpläne**

- Bericht der Verbandsverwaltung

Kenntnisnahme

1. Vorbemerkung

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bildet die Grundlage für die Bedarfspläne der Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen, die als Anlage der jeweiligen Ausbaugesetze vom Bundestag beschlossen werden (siehe Abb. 1). Die Bedarfspläne legen fest, welche Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene, Wasserwege) in welcher Dringlichkeit (Vordringlicher Bedarf (VB), Weiterer Bedarf (WB)) geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Der aktuelle BVWP stammt aus dem Jahr 2003. Der gerade in der Beratung befindliche BVWP 2030 soll am 2. Dezember 2016 im Bundestag verabschiedet werden. Anschließend sollen dann auch die Änderungen bei den Ausbaugesetzen und damit die Bedarfspläne beschlossen werden.

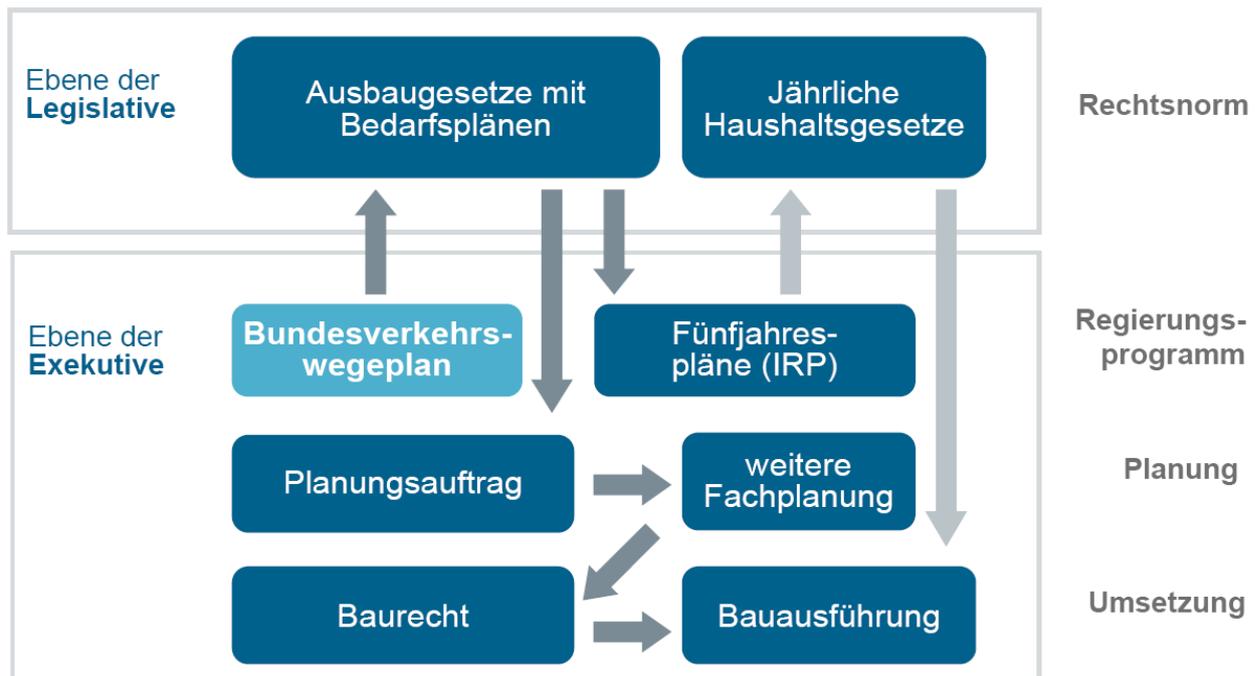


Abb. 1: Einordnung des BVWP in den Gesamtprozess der Infrastrukturplanung (Quelle: BMVBS)

Der BVWP hat im Gegensatz zu den Bedarfsplänen keinen Gesetzescharakter und ist auch kein Finanzierungsplan. Er ist ein Planungsinstrument, welches die verkehrsübergreifende Investitionsplanung für die Verkehrswege des Bundes darstellt. Der BVWP stellt nur den Bedarf eines Projektes fest, entscheidet aber nicht über die konkrete Projektplanung. Damit ist er ein Baustein in den verschiedenen Verfahrensebenen der Verkehrswegeplanung. Der BVWP führt alle beabsichtigten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte auf und trifft diesbezüglich Aussagen sowohl zur Erhaltung, als auch zu den beabsichtigten Aus- und Neubaumaßnahmen in den jeweiligen Verkehrsnetzen. Gleichzeitig wird durch den BVWP nachgewiesen, dass die dort enthaltenen Projekte unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig sind (Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) über 1,0). Vor diesem Hintergrund ist der BVWP allerdings die wesentliche Entscheidungsgrundlage zur Weiterentwicklung dieser Infrastruktur.

In der abschließenden Version des BVWP 2030, auf den sich die Verkehrspolitiker der großen Koalition im November nun geeinigt haben, sind ein gutes Dutzend Neu- und Ausbauprojekte von Straßen und Schienenabschnitten in den VB aufgestuft worden. Darunter befindet sich

auch die B 311n Mengen-Engelwies (Nordtrasse), die im Kabinettsbeschluss zum BVWP 2030 noch im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) eingestuft war. Auch auf die nötigen Änderungen der Ausbaugesetze für Straßen, Schienen und Wasserstraßen hat man sich verständigt.

Durch die o.g. Änderungen steigt das Finanzvolumen des BVWP 2030 um 1,39 Mrd. € auf insgesamt rund 271 Mrd. €. Im Grundsatz blieb man bei den Leitlinien, die der BVWP 2030 beinhaltet: 69% der Mittel fließen in den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur und die Mittel werden grob im Verhältnis 50:40:10 auf die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraßen aufgeteilt. Wobei mit den Änderungsanträgen der Koalition das Verhältnis zugunsten der Schiene verbessert wird. Die Projekte des VB sind finanziell unterlegt und können damit im Zeitrahmen des BVWP 2030 umgesetzt bzw. begonnen werden.

2. Priorisierungsliste und Neu- und Ausbaumaßnahmen in unserer Region

Vor dem Hintergrund der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2030 hat die Verwaltung eine gemeinsame Positionierung und Priorisierung der wichtigsten verkehrlichen Infrastrukturausbaumaßnahmen im Bereich der Bundesfernstraßen erarbeitet. Ergebnis dieser Arbeit war eine Priorisierungsliste, die in der Verbandsversammlung vom 4. Dezember 2015 einstimmig verabschiedet wurde (siehe Anlage). Ziel dieser Liste war, dass sich alle Kräfte aus Politik, Gesellschaft und Wirtschaft auf die wesentlichen planerischen und baulichen Maßnahmen der Region für die nächsten 15 Jahre verständigen und diese einheitlich gegenüber Bund und Land vertreten. Die Priorisierungsliste wurde in Abstimmung mit den zuständigen Straßenbauämtern der Kreise, der IHK Bodensee-Oberschwaben und dem für uns zuständigen Referat 47.3 – Straßenbau Süd des Regierungspräsidiums Tübingen entwickelt.

Alle Projekte, die in der Priorisierungsliste des RVBO aufgeführt sind, sind im Kabinettsbeschluss des BVWP 2030 berücksichtigt worden. Außer der B 311n Mengen-Engelwies, die mit ihren beiden Teilprojekten in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) eingestuft wurde, sind alle Projekte in den Vordringlichen Bedarf (VB) eingestuft worden. Zusätzlich zu unserer Priorisierungsliste ist auch die B 32 OU Staig in den VB eingestuft worden und die B 32 OU Boms sowie die B 33 Verlegung bei Meersburg in den Weiteren Bedarf (WB).

Nachdem die Nordtrasse der B 311 im Kabinettsbeschluss zum BVWP 2030 nur in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) eingestuft wurde, war am 22. September eine Delegation aus der Region unter Federführung der Landrätin mit betroffenen Bürgermeistern, Wirtschaftsvertretern und Vertretern des Regionalverbandes zu Gesprächen nach Berlin gereist. Dort hat man gemeinsam bei Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, seinem Parlamentarischen Staatssekretär Norbert Barthle und den Verkehrspolitikern von CDU/CSU sowie SPD für die Aufnahme der Nordtrasse in den Vordringlichen Bedarf geworben.

Zudem wurden danach mehrere Bundestagsabgeordnete und Mitglieder des Verkehrsausschusses (u.a. MdB Steffen Bilger und Michael Donth) in den Landkreis eingeladen, um sich bei einem Vor-Ort-Termin von der Dringlichkeit der Maßnahme zu überzeugen.

Fachlich bekräftigt wurde die Aufstufung der B 311 durch ein Gutachten des Büros PTV („Verkehrs- und Raumwirksamkeitsanalyse B 311“), das durch den Kreis Sigmaringen beauftragt und u.a. vom Regionalverband fachlich begleitet wurde.

All diese Bemühungen wurden nun offensichtlich von Erfolg gekrönt. Wenn alles so bleibt, hat die Region alle dringlichen Straßenmaßnahmen in den VB des BVWP 2030 einbringen können.

Bei den Schienenprojekten ist nur die Südbahn (ABS Ulm-Friedrichshafen-Lindau) als „Neues Vorhaben“ in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden. Die Allgäubahn (ABS 48 München-Lindau-Grenze D/A) ist als „Laufend und fest disponiertes Projekt“ eingestuft und damit ebenfalls gesetzt.

Alle anderen Bahnstrecken in unserer Region sind im BVWP 2030 nicht berücksichtigt worden:

- Donaubahn (ABS (Freiburg -) Immendingen - Sigmaringen - Herbertingen – Ulm)
- Hochrhein- /Bodenseegürtelbahn (ABS Basel - Schaffhausen - Singen - Friedrichshafen - Lindau)
- Zollernalbbahn (ABS Tübingen - Albstadt-Ebingen - Sigmaringen - Aulendorf – Kißlegg).

Die Begründung für die Nichtberücksichtigung ist bei allen Strecken ähnlich: „Aufgrund der geringen Nachfrage nach Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und überregionalem Schienengüterverkehr (SGV) in den betroffenen Streckenabschnitten, wird durch eine Elektrifizierung und einen Ausbau der Strecken kein überregionaler Nutzen erzielt. Da es sich daher um eine Maßnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.“

Wie aus den Begründungen des BVWP 2030 zu entnehmen ist, wurden keine Projekte aus dem Bereich des Nahverkehrs aufgenommen, da diese Maßnahmen nach Aussage des Bundes in die Zuständigkeit der Länder fallen. Da es sich aber meist um Bahnstrecken mit mindestens der Verbindungsfunktion 1 handelt (Verbindungen zwischen Oberzentren), ist dies vor dem Hintergrund der vergleichbaren Straßenprojekte nicht nachvollziehbar. Zumal viele Bahnstrecken durch einen Ausbau wieder interessant für den SPFV und SGV und damit wirtschaftlich und umweltpolitisch wieder sinnvoll werden können. Dies haben wir dem Bund gegenüber in unserer Stellungnahme zum BVWP 2030 geäußert, was aber leider nicht berücksichtigt wurde.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt der Interessenverband Bodenseegürtelbahn, dessen Geschäftsführung beim Regionalverband liegt, für die Elektrifizierung der Strecke zwischen Friedrichshafen und Radolfzell gemeinsam mit dem Land andere Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen. Eine entsprechende Sitzung ist bereits für den Januar 2017 terminiert.

Insgesamt lässt sich jedoch sagen, dass die Region bei den Projekten des BVWP 2030 sehr gut abgeschnitten hat. Durch die Einigkeit in der Region, die sich vor allem bei der Aufstellung der Priorisierungsliste deutlich gezeigt hat, ist es gelungen, alle wichtigen Projekte in den VB zu bekommen. Nun muss gegenüber dem Land genauso geeint der Beginn der Planungen eingefordert werden. Dies wird umso schwieriger, da der BVWP 2030 zwar finanziell gut ausgestattet ist, aber bei den Planungskapazitäten erhebliche Engpässe bestehen. Zudem wird die bevorstehende „Reform der Bundesauftragsverwaltung mit Fokus auf Bundesautobahnen und Übernahme in die Bundesverwaltung“ und die damit zusammenhängende Gründung einer unter staatlicher Regelung stehenden, privatrechtlich organisierten „Infrastrukturgesellschaft Verkehr“ den weiteren Fortgang vermutlich nicht gerade beflügeln.

Prioritätenliste RVBO mit Bewertungen des BVWP 2030

| Rang | Projektbezeichnung | Kriterien nach BVWP 2030 | | | | | | | | |
|------|---|--------------------------|---------|-----------------|-----------------------------|--------------------|---------|--------------------------|-------------|----------------------------------|
| | | Einstufung BVWP 2030 | VFS 0/1 | Kosten (Mio. €) | Verkehrsbelastung (Kfz/24h) | Modul A (NKV) | Modul B | Modul C | Modul D | Planungsstand |
| 1 | B 30 Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg/ Eschach | VB | ja | 111,8 | 30.000 | 8,3 | mittel | nicht bewertungsrelevant | unbedeutend | Vorplanung/ Linienfindung |
| 2 | B 31 Meersburg/W – Immenstaad | VB | ja | 120,5 | 32.000 (Hauptprojekt) | 8,8 (Hauptprojekt) | mittel | nicht bewertungsrelevant | hoch | ROV+Linienbestimmung |
| 3 | B 32 OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel) | VB | nein | 107,7 | 19.000 | 4,0 | gering | nicht bewertungsrelevant | gering | RE-Entwurf (neu zu erstellen) |
| 4a | B 311n/B 313 Sigmaringen – Mengen | VB | ja | 70 | 11.000 (Hauptprojekt) | 4,0 (Hauptprojekt) | hoch | gering | unbedeutend | ROV+Linienbestimmung+ Vorplanung |
| 4b | B 311n/B 313 Engelswies – Vilsingen | VB | ja | 36 | 11.000 (Hauptprojekt) | 4,0 (Hauptprojekt) | mittel | gering | mittel | ROV+Linienbestimmung+ Vorplanung |
| 5a | B 30 OU Enzisreute | VB | ja | 42,9 | 25.000 (Hauptprojekt) | 6,9 (Hauptprojekt) | mittel | gering | hoch | Ohne Planung |
| 5b | B 30 OU Gaisbeuren | VB | ja | 50 | 25.000 (Hauptprojekt) | 6,9 (Hauptprojekt) | gering | gering | mittel | Ohne Planung |
| 6 | B 31 Friedrichshafen/ Waggershausen – FN/B 30 alt | VB | ja | 29,2 | 38.000 | 4,6 | mittel | nicht bewertungsrelevant | unbedeutend | Ohne Planung |

| Rang | Projektbezeichnung | Kriterien nach BVWP 2030 | | | | | | | | |
|------|---|--------------------------|---------|-----------------|-----------------------------|--------------------|---------|--------------------------|-------------|----------------------|
| | | Einstufung BVWP 2030 | VFS 0/1 | Kosten (Mio. €) | Verkehrsbelastung (Kfz/24h) | Modul A (NKV) | Modul B | Modul C | Modul D | Planungsstand |
| 7 | B 31 Überlingen/O – Oberuhldingen | VB | ja | 41 | 32.000 (Hauptprojekt) | 8,8 (Hauptprojekt) | mittel | nicht bewertungsrelevant | unbedeutend | ROV+Linienbestimmung |
| 8 | B 31 Oberuhldingen – Meersburg/W | VB | ja | 112,8 | 32.000 (Hauptprojekt) | 8,8 (Hauptprojekt) | mittel | nicht bewertungsrelevant | unbedeutend | ROV+Linienbestimmung |
| 9 | B 467 Querspange Tettngang (Hirschlatt-Tettngang) | VB | ja | 9,1 | 16.000 | >10 | gering | nicht bewertungsrelevant | unbedeutend | Ohne Planung |
| 10 | B 32 Verlegung bei Blitzenreute (OU Blitzenreute) | VB | ja | 21,2 | 10.000 | 5,5 | mittel | nicht bewertungsrelevant | hoch | Ohne Planung |
| 11 | B 12 OU Großholzleute | VB | ja | 11,4 | 12.000 | 6,6 | hoch | nicht bewertungsrelevant | hoch | Ohne Planung |
| Neu | B 32 OU Staig | VB | ja | 25,9 | 11.000 | 3,4 | mittel | nicht bewertungsrelevant | unbedeutend | Ohne Planung |
| Neu | B 32 OU Boms | WB | ja | 4,9 | 8.000 | 2,4 | mittel | nicht bewertungsrelevant | unbedeutend | Ohne Planung |
| Neu | B 33 Verlegung bei Meersburg | WB | Nein | 38,8 | 8.000 | 1,6 | mittel | nicht bewertungsrelevant | hoch | Ohne Planung |

Erläuterungen:

Die Daten stammen aus dem Projektinformationssystem (PRINS) des BVWP 2030.

Einstufung: VB=Vordringlicher Bedarf, WB*=Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, WB=Weiterer Bedarf.

VFS 0/1: Räumliche Verbindungsfunktionsstufe 0 bzw. 1 nach Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) = großräumig wirksames Projekt

Kosten: Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014).

Verkehrsbelastung: Künftige mittlere Verkehrsbelastung im Planfall 2030.

Modul A (NKV): Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Modul B: Umweltbetroffenheit.

Modul C: Raumordnerische Bedeutung.

Modul D: Städtebauliche Bedeutung.

Anmerkung: Bei der Bewertung der Maßnahme „B 30 Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg/Eschach“ wurde die Westvariante zu Grunde gelegt. Dies bedeutet jedoch noch keine Festlegung auf eine bestimmte Variante.