



Sitzungsvorlage zur öffentlichen Sitzung		Drucksache Nr	DSPA 21/16-Ö
des Planungsausschusses am	14.06.16	Aktenzeichen	60.100

Zu Tagesordnungspunkt: 6

Bundesverkehrswegeplan 2030 - Anhörung zum Referentenentwurf des BMVI

- Stellungnahme der Verbandsverwaltung
 - *beschließend*
-

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Planungsausschuss stimmt der von der Verbandsverwaltung des Regionalverbandes unter Vorbehalt abgegebenen Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 gemäß Anlage 1 zu.

Erläuterung zum Tagesordnungspunkt:

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat den Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 veröffentlicht und zur Anhörung bis zum 02.05.2016 freigegeben. Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens soll das Dokument überarbeitet und vom Bundeskabinett beschlossen werden. Die daraus resultierenden Ausbaugesetze werden anschließend vom Bundesgesetzgeber erlassen.

Der neue Bundesverkehrswegeplan 2030 stellt als wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes die verkehrspolitischen Weichen für die kommenden 10-15 Jahre und auch darüber hinaus. Er umfasst den Bestand, aber auch Aus- und Neubauprojekte auf Straßen, Schienen und im Bereich Wasserstraßen.

Die Maßnahmen wurden einer Kosten-/Nutzen-Analyse unterzogen und umwelt- und naturschutzfachlich, raumordnerisch und städtebaulich beurteilt. Die Maßnahmen sind in verschiedenen Dringlichkeitskategorien eingruppiert.

Was nicht Bestandteil des neuen Planes ist, hat in der Regel keine Aussicht auf Realisierung.

Der neue BVWP setzt auf eine klare Finanzierungsperspektive. Es gilt der Grundsatz Erhalt vor Aus- und Neubau, die Hauptachsen und Knoten sollen gestärkt, eine Engpassbeseitigung soll erfolgen. Ziel ist ebenfalls, die Öffentlichkeit breiter als bisher zu beteiligen.

Der Regionalverband hat zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 eine Stellungnahme abgegeben. Frist zur Abgabe einer Stellungnahme war am 02.05.2016, so dass die Stellungnahme unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Planungsausschusses abgegeben wurde. Die Stellungnahme ist in als **Anlage 1** dieser Sitzungsvorlage beigefügt. Die Stellungnahme berücksichtigt auch die Forderungen des Antrages der SPD-Fraktion vom 29.11.2015 in Bezug auf die B 317 und die Umgestaltung der Autobahnanschlussstelle „Hasenloch“ (**siehe TOP 8 zu Niederschrift Nr. NSVV 03/15-Ö**).

Im Rahmen des Konsultationsverfahrens zum Bundesverkehrswegeplan 2030 fand zwischen



den Landkreisen der Region Hoahrhein Bodensee, dem Landkreis Konstanz, L6rrach und Waldshut eine intensive Abstimmung statt.

Neben der Abstimmung zwischen den Landkreisen fand ebenso eine intensive Diskussion innerhalb der R6ume der Region statt. Die spezifischen Belange sind daher vor allem auch in die einzelnen R6ckmeldungen aus den Landkreisen eingeflossen, die unabh6angig von der Stellungnahme des Regionalverbandes an das BMVI gesandt wurden. Um den trotz einzelner Stellungnahmen erfolgten regionalen Abstimmungsprozess gegen6uber dem BMVI zu verdeutlichen, wurde von der Verbandsverwaltung ein entsprechendes Schreiben an das BMVI verfasst, das zusammen mit der Stellungnahme versandt wurde (**Anlage 2**).

Der aktuelle Entwurf des BVWP 2030 (200 Seiten) und der dazu geh6orende Umweltbericht (250 Seiten) sind auf der Internetseite des BMVI ver6offentlicht unter:

http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bundesverkehrswegeplan2030/BVWP2030Einsehen/bvwp2030-einsehen_no de.html

Zudem sind in dem Projektinformationssystem PRINS (**www.bvwp-projekte.de**) die Projektdossiers aller im BVWP enthaltenen Verkehrsprojekte eingestellt und abrufbar.

Eine tabellarische 6bersicht 6ber die einzelnen im BVWP-Entwurf 2030 enthaltenen Schienen- und Stra6enverkehrsprojekte in der Region Hoahrhein-Bodensee ist als **Anlage 3** dieser Sitzungsvorlage beigef6ugt.



REGIONALVERBAND
HOCHRHEIN-BODENSEE

Regionalverband Hoahrhein-Bodensee · Postfach 1742 · 79745 Waldshut-Tiengen

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Im Wallgraben 50
79761 Waldshut-Tiengen

Telefon +49 (0)7751 9115-0
Telefax +49 (0)7751 9115-30

info@hoahrhein-bodensee.de
www.hoahrhein-bodensee.de

Verbandsvorsitzende
Landrätin Marion Dammann

Verbandsdirektor
K.H. Hoffmann-Bohner

+49 (0) 77 51/91 15-10
info@hoahrhein-bodensee.de
Aktenzeichen 60.100

Datum:
02.05.2016

Konsultationsverfahren zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (Referentenentwurf März 2016)

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Möglichkeit zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 und den hieraus resultierenden Projektlisten Stellung nehmen zu können, bedanken wir uns und möchten uns wie folgt äußern:

Aufgrund § 4 der Organisationssatzung des Regionalverbandes Hoahrhein-Bodensee beschließt der „Planungsausschuss über die Stellungnahme zu allen Fachplanungen, die nicht Entwicklungspläne gem. § 2 LplG¹ sind.“ Da die nächste Planungsausschusssitzung am 14. Juni 2016 stattfindet und dieser Termin bereits nach Ende der Anhörungsfrist liegt, wird diese **Stellungnahme unter Vorbehalt** der Zustimmung des Planungsausschusses abgegeben:

Die Erarbeitung der vorliegenden Stellungnahme erfolgte in enger Abstimmung mit den Landkreisen im Regionalverband Hoahrhein-Bodensee, Lörrach, Waldshut und Konstanz.

Der BVWP ist das zentrale Steuerungsinstrument des Bundes für den Bau bzw. Ausbau von Bundesverkehrswegen in den nächsten 15 Jahren. Verkehrspolitische Ziele des Bundes sind dabei die Sicherstellung einer reibungslosen Mobilität im Personenverkehr und eines leistungsfähigen Güterverkehrs.

Erreichbarkeiten und Verbindungsqualitäten beeinflussen die Lagegunst von Räumen sowie deren strukturelle Entwicklungschancen als Wohn- und Wirtschaftsstandort. Ein entscheidender Faktor dafür ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. In der Region Hoahrhein-Bodensee ist sie nicht nur der Schlüssel zur stärkeren Vernetzung zentraler Orte innerhalb der Region, sondern auch zur Verbindung mit den benachbarten, großen Wirtschaftsräumen und europäischen Hauptverkehrsachsen.

Die Verkehrsinfrastruktur in der Region entspricht in vielen Teilbereichen nicht den Anforderungen, die sich aus Aufgaben einer zentralörtlichen Versorgung und der Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen der Bevölkerung ableiten. Daher muss das Schienen- und Straßennetz in seiner Anlage und im Ausbau einzelner Abschnitte verbessert werden.

Der vorliegende Entwurf des Bundesverkehrswegeplans nimmt die Belange der Region überwiegend auf. Dies ist ein positives Signal für die Region Hoahrhein-Bodensee.

¹ § 2 LplG i.d.F. vom 08.04.1992 entspricht § 6 LplG i.d.F. vom 04.05.2009

Mit der im neuen BVWP enthaltenen realistischen Finanzierungsperspektive strebt der Bund einen Paradigmenwechsel an: Investitionsmittel und Projekte wurden so aufeinander abgestimmt, dass alle Projekte, die im Vordringlichen Bedarf (VB) enthalten sind, auch während der Laufzeit des Planes umgesetzt werden können. Dies ist positiv zu bewerten.

Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers „Straße“

Hochrheinautobahn A 98

Der Regionalverband hat im Vorfeld der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes dafür plädiert, dass es bei der Einstufung als Autobahn bleibt und keine Veränderungen in eine Bundesstraße vorgenommen werden. Dass der Bund an einer Autobahn festhält ist äußerst positiv zu bewerten und ein gutes Signal für die Region Hoahrhein-Bodensee. Abgesehen von der 2. Fahrbahn des Abschnitts Schwörstadt-Tiengen im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ (WB*) bzw. beim Abschnitt AD Hoahrhein-Rheinfelden-Karsau als „laufendes und fest disponiertes Vorhaben“ (FD) erfolgte die Einordnung der A 98 im „Vordringlichen Bedarf“ (VB). Mit der erneuten Aufnahme der ersten Fahrbahn von Schwörstadt nach Tiengen in den „Vordringlichen Bedarf“ als Autobahn bleibt die Kontinuität der A 98 als leistungsfähige Ost-West-Verbindung erhalten.

Ziel muss es sein, eine leistungsfähige, den Verkehrsbedürfnissen und der zukünftigen Entwicklung entsprechende Hoahrheinverbindung zu realisieren, die mit der planerisch berücksichtigten zweiten Fahrbahn es ermöglicht, auch die weitere Entwicklung anzugehen und die entsprechenden Notwendigkeiten umzusetzen.

Im Hinblick auf die einzelnen A 98-Abschnitte ergeben sich jedoch auch einzelne Fragestellungen und Anmerkungen:

Abschnitt A 98.4 (AD Hoahrhein - Rheinfelden-Karsau):

Das im Entwurf enthaltene Bauziel für diesen Bereich ist ein 4-streifiger Neubau „N 4“ mit Hinweis „in Bau“.

- *Bedeutet dies einen Wegfall der längsgeteilten Dringlichkeit und stattdessen einen Ausbau mit durchgehend 4 Streifen?*

Abschnitt A 98.5 (Rheinfelden-Schwörstadt):

Bauziel für diesen Abschnitt ist ein 4-streifiger Neubau „N 4“ im Vordringlichen Bedarf (VB).

- *Bedeutet dies den Wegfall der längsgeteilten Dringlichkeit und stattdessen „gleich“ ein 4-streifiger Ausbau bis Schwörstadt?*
- *Der Hinweis „Bergtrasse“ macht für den Abschnitt Rheinfelden-Schwörstadt keinen Sinn. Nach derzeitigem Kenntnisstand endet der Abschnitt westlich der Wolfgrabenbrücke, also auf dem Berg. Die Frage Berg- oder Taltrasse ist erst im Abschnitt A 98.6 zu lösen.*

Abschnitte A 98.6 bis A 98.9 (Schwörstadt-Tiengen):

Bauziel ist ein 2-streifiger Neubau „N 2“ (1. Fahrbahn) im Vordringlichen Bedarf (VB). Die 2. Fahrbahn dieses Bauabschnitts ist im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) gelistet. Bauziel ist eine 4-streifige Erweiterung „E 4“. Als zusätzlichen Hinweis findet man die Angabe „2. FB 30 % Kostenanteil“.

- *Falls mit dem zuvor genannten Bauziel auf die längsgeteilte Dringlichkeit abgestellt wird, stellt sich die Frage, ob anstatt eines 2-streifigen Neubaus ein 2- bzw. 3-streifiger Neubau angegeben werden müsste (der Abschnitt A 98.7 wurde bereits 3-streifig nach dem Konzept der längsgeteilten Dringlichkeit realisiert). Es stellt sich die Frage, ob hier etwas zurückgenommen*



wird oder ob sich die 2-Streifigkeit lediglich auf die Durchgängigkeit bezieht? Bedeutet dies u.U., dass das Niveau „3-streifiger Neubau“ nicht durchgängig und vollständig erfolgt?

- *Der Regionalverband geht nach wie vor davon aus, dass ein „2-streifiger Neubau“ auch bedarfsorientiert einen wechselseitigen „3-streifigen Ausbau“ zulässt, um dem Verkehrsfluss Rechnung zu tragen. Besteht daher nicht die Notwendigkeit, dass im Bundesverkehrswegeplan die 1. Fahrbahn anstatt „N2“ von vorneherein mit dem Bauziel „N2/3“ ausgewiesen wird?*
- *Hinweis: Hinsichtlich der Trassenentscheidung im Abschnitt A 98.6 und in den Abschnitten A 98.8 und A 98.9 gibt es bisher keine Klarheit.*
- *Es ist fragwürdig, ob der Ausbau der Tunnel und Brücken von dem vorgenannten 2-streifigen Neubau auf eine 4-streifige Erweiterung mit 30 % Kostenanteil machbar ist.*

Anschlussnetz östlich von Tiengen

Für den Bereich zwischen Waldshut-Tiengen im Westen und der BAB A 81 im Osten liegen bislang nur grobe Überlegungen, aber keine konkreten Planungen vor. Die A 98 wird als Gesamtmaßnahme ihren vollen Wirkungsgrad jedoch erst dann voll entfalten können, wenn ein Netzschluss zwischen A 5 und A 81 oder eine effektive Netzerweiterung zur A 81 hergestellt ist.

Das abnehmende Anschlussnetz östlich von Tiengen (z.B. B 314) muss darauf ausgerichtet sein und ggf. den Verkehrsbedürfnissen und der aktuellen Verkehrsentwicklung angepasst werden (Ortsumfahrungen, partielle Dreistreifigkeit).

Ein zeitnahes Vorankommen bei dem Gesamtprojekt A 98 bedingt, dass die Planungen vorangetrieben und zügig umgesetzt werden, um in der Folge in überschaubaren Zeiträumen zu einem Baurecht zu kommen. Dies erfordert, dass die Straßenbauverwaltung abgestimmt und koordiniert vorgeht, um möglichst ohne größere Reibungsverluste das gemeinsame Ziel zu erreichen, eine leistungsfähige West-/Ost-Verbindung zu verwirklichen. Daneben muss die Finanzausstattung stimmen, d.h. der Bundesverkehrswegeplan muss mit ausreichenden Finanzmitteln jährlich unterlegt sein, um die Projekte umsetzen zu können. Es wird deshalb begrüßt, dass zukünftig mehr Geld in diese Projekte fließen soll. Alleine für die A 98-Maßnahmen im Bau und im vordringlichen Bedarf stehen rund 709 Mio. Euro im Planentwurf. Verteilt auf eine Laufzeit von 15 Jahren sind das rund 47 Mio. Euro/Jahr.

Fazit:

Die Ziele für Neubau/Ausbau der A 98 bis 2030 sind im neuen Bundesverkehrswegeplan sehr hoch gesetzt. Wenn die Planziele tatsächlich in der dargelegten Form in den nächsten 15 Jahren realisiert werden sollen, wird es v.a. darauf ankommen mit Trassenentscheidung(en), konkreter Planung und dem Bau so schnell wie möglich weiterzukommen. Dies wird vor allem dann gelingen, wenn alle Beteiligten diese Verpflichtung ernst nehmen und im Sinne des Bürgerforums am Hoahrhein gemeinsam an einem Strang ziehen um dieses Großprojekt zu verwirklichen.

Bundesstraßen

Der Regionalverband begrüßt ausdrücklich, diejenigen Straßenbaumaßnahmen im Bereich der Bundesstraßen, die in Übereinstimmung mit den Forderungen der Region im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen worden sind:

- | | | |
|---------|--------------------------------------|------|
| • B 14 | Verlegung bei Stockach (OU Stockach) | (VB) |
| • B 27 | OU Jestetten | (VB) |
| • B 314 | OU Grimmelschhofen | (VB) |
| • B 33 | Allensbach/W - Konstanz/Waldsiedlung | (FD) |
| • B 34 | OU Grenzach | (VB) |
| • B 34 | OU Wyhlen | (FD) |
| • B 34 | OU Oberlauchringen | (VB) |



Die genannten Ortsumfahrungen als Bestandteil des „vordringlichen Bedarfs“ (VB) sind wichtige Bausteine zur Herstellung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes und zur Entlastung der vom Durchgangsverkehr belasteten Anwohner und deshalb dringend erforderlich.

Der Regionalverband bemängelt jedoch, dass folgende - im BVWP 2003 noch im Weiteren Bedarf (WB) rangierende - Straßenbaumaßnahmen im aktuellen Entwurf nicht mehr enthalten sind:

- B 317 OU Atzenbach
Es ist nicht verständlich, dass die stark belastete, gefährliche Engstelle in Zell-Atzenbach ersatzlos aus dem BVWP 2003 gestrichen wurde, obwohl die Gesamtumfahrung Zell erst dadurch verwirklicht wird.
- B 317 OU Schönau
Auch eine Ortsumfahrung von Schönau ist in Hinblick auf die Verkehrsbelastung und -sicherheit erforderlich und verhältnismäßig einfach umzusetzen.

Der Regionalverband fordert die Wiederaufnahme der Ortsumfahrungen Atzenbach und Schönau in den Bundesverkehrswegeplan.

B 317 Lörrach-Schopfheim (WB*)

Die Einstufung des vierspurigen Ausbaus der B 317 zwischen Lörrach und Schopfheim in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) ist lediglich insofern zu begrüßen, da diese Kategorie für die Straßenbauverwaltung zumindest die Möglichkeit eröffnet, das Vorhaben in weiteren Planungsstufen (Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung) zu bearbeiten. Ungeachtet dessen erscheint die bisherige Einstufung aus mehreren Gründen unzureichend:

- Die B 317 ist neben der A 98 die wichtigste Ost-West-Achse im regionalen Straßennetz. Dem daraus resultierenden Verkehrsaufkommen aber ist sie vielerorts nicht mehr gewachsen. Im betrachteten Teilabschnitt zwischen Lörrach (A 98) und Schopfheim (L 139) ist sie mit rund 25.000 Fahrzeugen pro Tag über die Kapazität des bestehenden 2-streifigen Querschnittes belastet.
- Die Grenze der Leistungsfähigkeit der vorhandenen plangleichen bzw. teiplangleichen Knotenpunkte in diesem Teilabschnitt ist ebenfalls überschritten. Insbesondere der Knotenpunkt an der Autobahnschlussstelle A 98 Lörrach-Mitte/B317 ("Hasenloch") ist permanent überlastet - seine Leistungsfähigkeit ist insbesondere in den Hauptverkehrszeiten nicht ausreichend. Der Rückstau wirkt sich auf den gesamten Verkehr im Stadtgebiet Lörrach sehr nachteilig aus. Darüber hinaus handelt es sich um eine Unfallhäufigkeitsstelle. Aufgrund der großen Zahl von zu bewältigenden Verkehrsbeziehungen ist eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch optimierte Ampelschaltungen nicht mehr möglich. Zukünftig ist mit einer weiteren Verkehrszunahme im Bereich des betrachteten Streckenzugs zu rechnen. Insofern hat beim weiteren Ausbau der B 317 im Verlauf der Wiesentalstraße die Umgestaltung des Knotenpunkts „Hasenloch“ höchste Priorität.
- Dasselbe gilt für die zwei Anschlussstellen in Schopfheim zur K 6336 und zur B 518/K 6353 („Wiechs“ bzw. „Eichen“). Mit Blick auf die wichtigen Abnehmerfunktionen dieser Anschlussstellen endet der Ausbauabschnitt zu früh und muss mindestens bis einschließlich der Stadt Schopfheim gehen.



Der Regionalverband fordert die Aufnahme des vierspurigen Ausbaus der B 317 zwischen Lörrach und Schopfheim und die Umgestaltung des Knotenpunktes „Hasenloch“ in den Vordringlichen Bedarf (VB). Der Knotenpunkt ist unter Verkehrssicherheitsaspekten zu verbessern. Der Ausbau bis Anschlussstelle „Eichen“ ist ebenso in den vordringlichen Bedarf (VB) aufzunehmen. Mittelfristig dürfen auch die weiteren Ausbauplanungen der B 317 nicht in Schopfheim enden, da ansonsten das Nadelöhr weiter ins Wiesental verlegt wird.

Einzelprojekt(e) im Bereich des Verkehrsträgers „Schiene“

ABS/NBS Karlsruhe-Base!

Der Ausbau der Rheintalbahn von Offenburg bis Basel mit einem Investitionsvolumen von knapp 6,4 Milliarden Euro wird im Planentwurf ebenfalls weiter als „vordringlich“ geführt. Ausdrücklich verweist der Entwurf auf die Beschlüsse des Projektbeirats sowie die daraus resultierende Beschlussfassung des Bundestags zum Gütertunnel Offenburg und der autobahnparallelen Gütertrasse südlich Offenburgs.

Der Regionalverband begrüßt ausdrücklich, dass der Ausbau Rheintalbahn in Übereinstimmung mit den Forderungen der Region im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes weiterhin in den Vordringlichen Bedarf (VB) eingeordnet ist.

ABS Basel - Schaffhausen - Singen - Friedrichshafen (- Lindau) (Hochrhein-und Bodenseegürtelbahn)

Das Land Baden-Württemberg hat die Elektrifizierung der Strecke nebst partiellem Doppelspurausbau im Rahmen der ABS Basel-Schaffhausen-Singen-Friedrichshafen für den BVWP angemeldet. Das Projekt ist in der Grobwertung mit der Begründung ausgeschieden, dass aufgrund der geringen Nachfrage nach Schienenpersonenfernverkehr und überregionalem Schienengüterverkehr in den betroffenen Streckenabschnitten durch eine Elektrifizierung und einem Ausbau der Strecken kein überregionaler Nutzen erzielt wird. Da es sich daher um eine Maßnahme des Schienenpersonennahverkehrs handelt und im Bundesverkehrswegeplan grundsätzlich nur Fernverkehrsstrecken aufgenommen werden, wurde dem Projektvorschlag des Landes nicht gefolgt.

Wie der Begründung zu entnehmen ist, wurden keine Projekte aus dem Bereich des Nahverkehrs in den Planentwurf aufgenommen, da diese Maßnahmen nach Aussage des Bundes in die Zuständigkeit der Länder fallen. Da es sich aber gemäß Landesentwicklungsplan 2002 um eine Achse zwischen Oberzentren handelt, ist dies vor dem Hintergrund der vergleichbaren Straßenprojekte² nur begrenzt nachvollziehbar.

Ungeachtet dessen ist eine leistungsfähige Hochrheinstrecke eine sehr wichtige Schienenverkehrsachse für die Region und Rückgrat des SPNV/ÖPNV insbesondere, da sie die Anbindungen an alle Strecken, auch an die grenzüberschreitenden, sichert. Die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke ist deshalb von hoher Bedeutung für die Entwicklung der Grenzregion. Eine Verdichtung auf einen 1/2 -Stundentakt im IRE-Verkehr ist anzustreben, damit sich die Umsteigesituation / Wartezeit in Singen auf die Anschlüsse der Gäu-Bahn (Stuttgart-Zürich) verbessert.

Die Verbesserung der Bodenseegürtelbahn ist von herausragender Bedeutung für den Schienenverkehr in der Bodenseeregion. Sowohl die Vernetzung innerhalb der Region als auch der Anschluss an die umliegenden Zentren bedürfen Verbesserungen und entsprechen derzeit nicht dem Stellenwert der Bodenseeregion als Wirt-

² Beim Verkehrsträger Straße werden rd. 75 % der Investitionsmittel für großräumig bedeutende Projekte eingesetzt, also für Autobahnen und Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 (0 = kontinental (Verbindung zwischen Metropolregionen), 1 = großräumig (Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren)). Etwa 25 % fließen in sonstige Bundesstraßen.



schafts- und Wachstumsregion sowie dem Status der Bodenseeregion als europäischer Verflechtungsraum. Nur wenn die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen sichergestellt wird, Elektrifizierung von Hochrhein- und Südbahn unterstellt, kann die Durchbindung mit IRE von Basel Bad Bf nach Ulm bzw. Lindau sichergestellt und ein „Dieselloch“ im westlichen Bodenseeraum verhindert werden.

Der Regionalverband geht davon aus, dass die dringend notwendigen Investitionen in die Schienenachsen Hoahrheinbahn und Bodenseegürtelbahn über andere Finanzierungswege (wie z.B. die Nachfolgeregelung zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes - GVFG) gesichert werden. Das Land Baden-Württemberg ist derzeit in Sachen Elektrifizierung der Hoahrheinstrecke in Verhandlungen mit dem Bundesministerium.

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

Die Gäubahnstrecke kann ihre Funktion als wichtige Nord-Süd-Verbindung und internationaler Schienenkorridor Deutschland-Schweiz aufgrund ihrer eingleisigen Trassierung nicht erfüllen.

Im Staatsvertrag von Lugano mit der Schweiz hat sich der Bund bereits 1996 zum Gäubahn-Ausbau verpflichtet. Der Ausbau der Gäubahn hat eine wesentliche Bedeutung für alle Regionen entlang der Achse Stuttgart-Zürich, u.a. auch wegen der geplanten Flughafenanbindung in Stuttgart. Zudem verbessert eine leistungsfähige Gäu-Bahn mit schnelleren Fahrzeiten zwischen Stuttgart und Zürich die Anschlusssituation für die Hoahrhein-Bahn und des Schienenverkehrs aus bzw. in Richtung Konstanz.

Der Ausbau der Gäubahn ist sowohl im Bundesverkehrswegeplan 2003 als auch im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 enthalten. Die Gäubahnangelegenheiten, so auch der Regionalverband Hoahrhein-Bodensee, haben auf der Grundlage der bisherigen Einstufung in die Pläne von Bund und Land sowie entsprechender weiterer Zusicherungen die Vorfinanzierung von Planungskosten in ganz erheblichem Umfang übernommen. Das Land Baden-Württemberg hat den Ausbau und Bau von Doppelspurabschnitten mit einer Gesamtlänge von 20 km für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Für den Ausbaubereich Horb-Neckarhausen läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren.

Das Ausbau-Projekt wird im BVWP-Entwurf überraschend nur als „Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB oder WB aufsteigen können“ eingestuft. Gemäß der Projektbegründung „wird die Maßnahme ggf. aufgrund zusätzlicher Voruntersuchungen in einem angepassten Projektzuschnitt bewertet“.

Die im Entwurf vorgenommene Einstufung dieses international bedeutsamen Schienenprojektes ist nicht nachvollziehbar. Was diese Einstufung konkret bedeuten könnte, ist allenfalls nur mit folgender Zusatzinformation verständlich: Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) hat 2014 ein Gutachten zu Fahrzeitverkürzungen auf dem internationalen Korridor Stuttgart - Zürich vergeben. Der Bund hat ebenfalls ein Gutachten mit vergleichbarer Fragestellung in Auftrag gegeben. Die Gutachten sollen Möglichkeiten einer Erreichbarkeit der Fahrzeiten aus dem Vertrag von Lugano untersuchen. Gemäß Aussagen des MVI wird das Prüfergebnis des BMVI ab Sommer 2016 erwartet. Auf Basis der Ergebnisse soll die betriebliche bzw. verkehrliche Aufgabenstellung weiterentwickelt werden.

Unabhängig des noch ausstehenden Prüfergebnisses und dem Abschluss einer ggfs. neuen Projektdefinition ist es aus Sicht der Region Hoahrhein-Bodensee zweifellos, dass sich schnellere Verbindungen, stabilere und weniger verspätungsanfällige Fahrpläne, bessere Umsteigemöglichkeiten ohne einen abschnittswiseen Ausbau nur sehr eingeschränkt realisieren lassen.



REGIONALVERBAND
HOCHRHEIN-BODENSEE

Der Staatsvertrag von Lugano mit der Schweiz von 1996 verpflichtet zum Handeln. Für die Region Hochrhein-Bodensee bleibt die Beschleunigung der Gäubahn ein ganz zentrales Anliegen. Der geforderte zweigleisige Ausbau darf sich nicht weiter zum Nachteil der Region verzögern - das derzeitige Übergangskonzept (Interimskonzept), das unter anderem schlechtere Umsteigebeziehungen beim Knoten Singen zur Folge hat, darf auf keinen Fall ein Ewigkeitskonzept werden.

Der Regionalverband plädiert daher für die Rückkehr der Neigetechnik und die Verkürzung der Reisezeiten und fördert die Aufnahme aller Maßnahmen zum Ausbau der Gäubahn in den Vordringlichen Bedarf (VB). Nur diese Projektkategorie bietet realistische Chancen auf eine zeitnahe Umsetzung dieses international bedeutsamen Schienenprojektes. Eine Diskrepanz zwischen der großen überregionalen Bedeutung der Gäubahn und der tatsächlichen Einordnung im Bundesverkehrswegeplan darf es nicht geben.

Mit freundlichen Grüßen

Marion Dammann
Verbandsvorsitzende



REGIONALVERBAND
HOCHRHEIN-BODENSEE

Regionalverband Hoahrhein-Bodensee · Postfach 1742 · 79745 Waldshut-Tiengen

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Im Wallgraben 50
79761 Waldshut-Tiengen

Telefon +49 (0)7751 9115-0
Telefax +49 (0)7751 9115-30

info@hoahrhein-bodensee.de
www.hoahrhein-bodensee.de

Verbandsvorsitzende
Landrätin Marlon Dammann

Verbandsdirektor
K. H. Hoffmann-Bohner

+49 (0) 77 51 91 15-10
hoffmann@hoahrhein-bodensee.de
Aktenzeichen: 60.100
Datum:
02.05.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Konsultationsverfahrens zum Bundesverkehrswegeplan 2030 fand zwischen den Landkreisen der Region Hoahrhein-Bodensee, dem Landkreis Konstanz, Lörrach und Waldshut eine intensive Abstimmung statt.

Der vorgelegte BVWP ist als zentrales Steuerungsinstrument des Bundes für den Bau bzw. Ausbau von Bundesverkehrswegen in den nächsten 15 Jahren erkennbar. Verkehrspolitische Ziele des Bundes, die Sicherstellung einer reibungslosen Mobilität im Personenverkehr und eines leistungsfähigen Güterverkehrs kommen zum Ausdruck.

Erreichbarkeiten und Verbindungsqualitäten beeinflussen die Lagegunst von Räumen sowie deren strukturelle Entwicklungschancen als Wohn- und Wirtschaftsstandort. Ein entscheidender Faktor dafür ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. In der Region Hoahrhein-Bodensee ist sie nicht nur der Schlüssel zur stärkeren Vernetzung zentraler Orte innerhalb der Region, sondern auch zur Verbindung mit den benachbarten, großen Wirtschaftsräumen und europäischen Hauptverkehrsachsen.

Die Verkehrsinfrastruktur in der Region entspricht in vielen Teilbereichen nicht den Anforderungen, die sich aus Aufgaben einer zentralörtlichen Versorgung und der Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen der Bevölkerung ableiten. Daher muss das Schienen- und Straßennetz in seiner Anlage und im Ausbau einzelner Abschnitte verbessert werden. Die Belange der Region nimmt der vorliegende Entwurf des Bundesverkehrswegeplans überwiegend auf. Dies wird von den Landkreisen als ein positives Signal für die Region Hoahrhein-Bodensee anerkannt.



REGIONALVERBAND
HOCHRHEIN-BODENSEE

Mit der im neuen BVWP enthaltenen realistischen Finanzierungsperspektive strebt der Bund einen Paradigmenwechsel an: Investitionsmittel und Projekte wurden so aufeinander abgestimmt, dass alle Projekte, die im Vordringlichen Bedarf (VB) enthalten sind, auch während der Laufzeit des Planes umgesetzt werden können. Dies ist positiv zu bewerten.

Diesen Ansatz begrüße ich als Vorsitzende des Regionalverbandes Hoahrhein-Bodensee und als Landrätin, ausdrücklich auch im Namen meiner Kollegen aus Konstanz und Waldshut.

Neben der Abstimmung zwischen den Landkreisen fand selbstverständlich auch eine intensive Diskussion innerhalb der Räume der Region statt. Die spezifischen Belange sind daher vor allem auch in die einzelnen Rückmeldungen aus den Landkreisen eingeflossen. Diese erhalten Sie unabhängig von unserer Stellungnahme des Regionalverbandes Hoahrhein-Bodensee.

Mir freundlichen Grüßen

Marion Dammann
Verbandsvorsitzende

BVWP 2030 (Referentenentwurf 2016) - Übersicht über Straßen- und Schienenprojekte in der Region Hochrhein-Bodensee

Projektliste Straßen

Straße	Von	Bis	Bauziel	Länge (km)	Kosten (Mio. €)	Dringlichkeit	Hinweis
Laufende und fest disponierte Projekte (FD) und Laufende fest disponierte Projekte-Engpassbeseitigung (FD-E)							
A98	AD Hochrhein	Rheinfelden-Karsau	4-streifiger Neubau (N4)	2	89	FD	in Bau
B33	Konstanz	Allensbach	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen (E4)	10,6	128,4	FD	in Bau
B34	OU Wyhlen		2-streifiger Neubau (N2)	4,2	17,2	FD	zugedachter Neubeginn
Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E)							
A98	Rheinfelden	Schwörstadt	Bergtrasse	7,1	130,4	VB	4 Fahrstreifen
A98	Schwörstadt	Tiengen	1. Fahrbahn	25,4	490	VB	
B14	OU Stockach		2-streifiger Neubau (N2)	3	31,4	VB	
B27	OU Jestetten		2-streifiger Neubau (N2)	3,5	26,4	VB	
B34	OU Grenzach		2-streifiger Neubau (N2)	2,8	18	VB	
B34	OU Oberlauchringen		2-streifiger Neubau (N2)	2,1	12,5	VB	
B27/B314	OU Grimmelshofen		2-streifiger Neubau (N2)			VB	Vorentwurf genehmigt
Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)							
A98	Schwörstadt	Tiengen	2. Fahrbahn	33,7	261,5	WB*	
B317	Lörrach	Schopfheim	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen (E4)	8,8	105,8	WB*	

Projektliste Schiene

Maßnahme	Gesamtkosten	Dringlichkeit
Laufende und fest disponierte Maßnahmen		
ABS/NBS KA-OG-FR-Basel 1. und 2. Baustufe im Bau		
Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)		
ABS/NBS KA-BaseI (Rheintalbahn)	6.394	VB
Vorhaben des potentiellen Bedarf, die in den VB oder WB aufsteigen können		
ABS Stuttgart - Singen -Grenze D/CH (Gäubahn)		