Regionalverband
Südlicher Oberrhein

IM ZENTRUM DER TRINATIONALEN METROPOLREGION OBERRHEIN

DS PIA 13/16

Freiburg i. Br., 21.10.2016

Unser Zeichen: 5141

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Planungsausschuss am 24.11.2016

TOP 3 (öffentlich)
Bundesverkehrswegeplan 2030
hier: Sachstandsbericht

– Information –

Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) hat im März 2016 den Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Öffentlichkeit vorgestellt und vom 21. März bis zum 02. Mai 2016 eine Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hatte im Rahmen der Behördenbeteiligung nach Beratung und Beschlussfassung in seiner Planungsausschusssitzung vom 28.04.2016 eine Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 abgegeben. (DS PIA 07/16)
Nach Ablauf der Beteiligungsfrist wurden die eingegangenen Stellungnahmen vom BMVI fachlich geprüft und bewertet. Darauf aufbauend wurde der Referentenentwurf überarbeitet und am 03. August 2016 vom Bundeskabinett als Bundesverkehrswegeplan 2030 beschlossen.

1. Übersicht über die für die Region Südlicher Oberrhein relevanten Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan 2030

Die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen regionalbedeutsamen Straßen- und Schienenprojekten sind nachfolgend tabellarisch dargestellt. Änderungen gegenüber dem vorangegangenen Referentenentwurf sind in Grau hervorgehoben, in Klammer sind die vorherigen Bewertungen enthalten.

a) regionalbedeutsame Straßenprojekte

Projektbezeichnung		Dringlichkeit	Länge (km)	Kosten (Mio. €)	NKV	Bemerkungen
A 5	AS Offenburg – AS Baden-Baden	FD	-	469		Refinanzierung ÖPP-Projekt
A 5	AS Offenburg – AS Freiburg-Mitte	WB* (WB)	53,0	499,0 (499,1)	2,5 (1,3)	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
A 5	AS Freiburg-Mitte – AS Bad Krozingen	WB	12,1	119,5	1,5	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
A 860	Freiburg – AS Freiburg-Mitte	VB	2,0	325,5	3,0 (1,9)	4-streifiger Neubau (Stadttunnel)
B 31	Breisach – Freiburg	VB	11,6	49,5	3,6	2-streifiger Neubau
B 31	Kirchzarten – Buchenbach	VB	3,0	12,9	3,0 (>10)	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
B 31	OU Hinterzarten	WB	3,8	224,1	1,3 (1,2)	
B 33	OU Elgersweier	VB	2,9	21,8	5,9	3-streifiger Neubau
B 33	OU Gutach	WB	3,1	83,9	1,0	
B 33	OU Haslach	VB	3,4	45,1	>10	2-streifiger Neubau / 3-streifiger Neubau
B 294	OU Winden	FD	3,9	66,0		zugesagter Neubeginn
B 415	OU Lahr	VB	4,0	34,5	7,2	2-streifiger Neubau
B 31	OU Falkensteig	WB*	2,5	125,8	3,0	
B 31	OU Falkensteig (Hirschsprungtunnel)	WB*	3,3	171,8	3,0	

(in Grau: Veränderung zum Referentenentwurf; in Klammern: Bewertung im Referentenentwurf; FD = laufendes oder fest disponiertes Vorhaben, VB = Vordringlicher Bedarf, WB* = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, WB = Weiterer Bedarf)

b) regionalbedeutsame Schienenprojekte

Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Dringlichkeit	Sonstiges	NKV
ABS/NBS Karlsruhe – Basel	„BAB-Trasse“ (Erfüllung Kernforderungen 1 „Tunnel Offenburg“, 2 „Autobahnparallele“ lt. Beschluss Nr. 18-7364 des Deutschen Bundestags): 2- gleisige NBS „Offenburg Nord“ – Hügelheim parallel zur A 5, Vmax 160 km/h, mit zwei1-gleisigen Güterzugtunneln Offenburg, Variante 1c (Umfahrung Stadtgebiet), Ausfädelung „Offenburg Nord“ bei Strecken-km 143,0 (Kernforderungen 1+2); Ausbau Bestandsstrecke (4000) Offenburg– Kenzingen auf Vmax 250 km/h; 3. u. 4. Gleis Friesenheim–Lahr u. Ringsheim– Kenzingen, Vmax 160 km/h; 3. u. 4. Gleis Hügelheim – Müllheim, Vmax 250 km/h, Ausbau Bestandsstrecke (4000) Kenzingen – Freiburg (Brsg) – Buggingen auf Vmax 200 km/h; 1-gleisige Verbindungskurve zwischen NBS u. Bestandsstrecke (4000) in Höhe Riegel für SGV von u. nach Freiburg, Vmax 120 km/h; Umsetzung der Kernforderungen 3 (erhöhter Schallschutz Riegel - Schallstadt), 4 (Bürgertrasse Bad Krozingen – Buggingen) u. der optimierten Kernforderung 6 (erhöhter Schallschutz Hügelheim – Müllheim (– Auggen), Knoten Hügelheim kreuzungsfrei)	VB	-	1,6
ABS Kehl – Appenweier	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Ausbau für Vmax 160 km/h, neue 1-gleisige Appenweierer Kurve zur insgesamt 2-gleisigen Einbindung in die Rheintalbahn Richtung Norden. Bis zu einer Bewertungsaktualisierung gilt die letzte Bewertung, nach der das Projekt fortgeführt werden darf.	Potenzieller Bedarf	Planungsstand: Vorplanung läuft	
Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Ausbau von über 20 Terminals des kombinierten Verkehrs	Potenzieller Bedarf		

(in Grau: Veränderung zum Referentenentwurf)

2. Wesentliche Änderungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans

- Höherstufung des 6-streifigen Ausbaus der A 5 AS Offenburg – AS Freiburg-Mitte vom Weiteren Bedarf (WB) zum Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*).
- Neuaufnahme der B 31 Ortsumfahrung Falkensteig mit der Dringlichkeit Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*).
- Neuaufnahme der B 31 Ortsumfahrung Falkensteig (Hirschsprungtunnel) mit der Dringlichkeit Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*).

3. Umgang mit den Forderungen aus der Stellungnahme des Regionalverbands Südlicher Oberrhein

a) Forderungen im Bereich Straße

A 5 AS Offenburg – AS Freiburg-Mitte, Erweiterung auf 6 Fahrstreifen

Forderung: Aufstufung vom Weiteren Bedarf (WB) in den Vordringlichen Bedarf (VB).

Umgang: teilweise Berücksichtigung.

Eine Höherstufung der Bundesautobahn A 5 in den Vordringlichen Bedarf erfolgte nicht. Dafür wurde der Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Offenburg und Freiburg-Mitte zumindest in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) eingestuft. Zusätzlich wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,3 auf 2,5 angehoben.
Die Einstufung in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht ermöglicht eine gemeinsame oder zumindest parallele Planung mit der ABS/NBS an der Rheintalbahn. Damit ist eine zentrale Forderung der Region erfüllt. (DS VVS 06/15)

B 31 Ortsumfahrung Falkensteig

Forderung: Neuaufnahme des nicht im Entwurf enthaltenen Vorhabens in den Vordringlichen Bedarf (VB) sowie ganzheitliche Betrachtung der B 31 als wichtige Ost-West-Verbindung um die Bildung von Flaschenhälsen zu vermeiden.

Umgang: teilweise Berücksichtigung.

Eine Einstufung der Ortsumfahrung Falkensteig in den Vordringlichen Bedarf erfolgte nicht. Dafür wurde die Ortsumfahrung mit einem NKV von 3,0 zumindest in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) eingestuft. Darüber hinaus wurde auch der Hirschsprungtunnel in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) aufgenommen.

B 31 Ausbau Friedenweiler – Löffingen auf drei Streifen

Forderung: Neuaufnahme des nicht im Entwurf enthaltenen Vorhabens in den Vordringlichen Bedarf (VB).

Umgang: keine Berücksichtigung.

Eine Neuaufnahme des 3-streifigen Ausbaus der Bundesstraße B 31 im Abschnitt zwischen Friedenweiler und Löffingen erfolgte nicht.

b) Forderungen im Bereich Schiene

ABS Kehl – Appenweier

Forderung: Aufnahme der Ausbaustrecke Kehl – Appenweier in den Vordringlichen Bedarf.

Umgang: Eine Bewertung des Vorhabens ist noch nicht erfolgt.

Die Ausbaustrecke Kehl – Appenweier befindet sich weiterhin in der noch nicht bewerteten Kategorie des Bundesverkehrswegeplans „Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen können".

KV-Termin Südlicher Oberrhein/Lahr

Forderung: Neuaufnahme des KV-Terminal Südlicher Oberrhein/Lahr in den Bundesverkehrswegeplan, um den Raum Lahr langfristig zu einem intermodalen Logistikstandort auszubauen.

Umgang: Eine Bewertung des Vorhabens ist noch nicht erfolgt.

In der noch nicht bewerteten Kategorie des Bundesverkehrswegeplans „Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen können" befindet sich ein Platzhalter für den Kombinierten Verkehr, der voraussichtlich einen Ausbau von über 20 Terminals des kombinierten Verkehrs umfasst.

c) Überblick über den Umgang mit den Forderungen aus der Stellungnahme

Vollständige Berücksichtigung:
–
Teilweise Berücksichtigung:
A 5 AS Offenburg – AS Freiburg-Mitte, Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
B 31 Ortsumfahrung Falkensteig
B 31 Ortsumfahrung Falkensteig (Hirschsprungtunnel)
keine Berücksichtigung:
B 31 Ausbau Friedenweiler – Löffingen auf drei Streifen
Ausstehende Bewertung:
ABS Kehl – Appenweier
KV-Termin Südlicher Oberrhein/Lahr

4. Weiteres Procedere

Der Bundesverkehrswegeplan bildet die Grundlage für den Entwurf der Bedarfspläne zu den Bundesschienenwegen, Bundesfernstraßen und Bundeswasserwegen, welche als Anlage zu den jeweiligen Ausbaugesetzen (Bundesschienenwege-, Bundesfernstraßen- und Bundeswasserstraßenausbaugesetz) vom Deutschen Bundestag zu beschließen sind. Erst nach Verabschiedung der Ausbaugesetze einschließlich der dazugehörigen Bedarfspläne durch den Bundestag, ist verbindlich festgelegt, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundes in welcher Dringlichkeit geplant und finanziert werden sollen. Zur Verwirklichung des Ausbaus nach den Bedarfsplänen stellt das BMVI einen Fünfjahresplan – den sog. „Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes" – auf. Nach Ablauf der fünf Jahre wird jeweils geprüft werden, ob die Bedarfspläne an die Verkehrsentwicklung anzupassen sind.
Zurzeit finden Beratungen im Verkehrsausschuss des Bundestages zu den jeweiligen Ausbaugesetzen statt. Ein entsprechender Bundestagsbeschluss soll voraussichtlich noch Jahr 2016 erfolgen. Bis die parlamentarische Beratung und Beschlussfassung abgeschlossen ist, können sich noch Änderungen in der Bewertung der Verkehrsinfrastrukturprojekte ergeben.