

TOP 3 Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (2016-01PA-1160)

Beschluss

Der Planungsausschuss hat die nachfolgende Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplan 2030 beschlossen:

Stellungnahmen zu den einzelnen Maßnahmen siehe kursive Textteile

- *Schiene: ABS/NBS Ulm – Augsburg (Projekt-Nr. 2-041-V02)*
- *KV-Terminal Region Ulm (Anbindung an die Bundesverkehrswege)*
- *Bundesautobahn A 7 Ulm – Memmingen Süd (Projekt-Nr. A007-G020-BY-T01-BY und Projekt-Nr. A007-G020-BY-T02-BY)*
- *B 300 Memmingen – Krumbach (Projekt-Nr. B300-G010-BY-T07-BY)*
- *B 312 Ringschnait – Edenbachen (Projekt-Nr. B312-G30-BW)*
- *B 30 Neue Anschlussstelle Dellmensingen (Einmündung Querspange Erbach) – AD Neu-Ulm (B 28)*
- *B 10 OU Amstetten*
- *B 465 OU Ehingen*

Bundesverkehrswegeplan

Nach dem Grundgesetz ist der Bund für die Finanzierung von Bau und Erhalt der **Bundesverkehrswege** verantwortlich. Die Bundesverkehrswege umfassen die Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die Bundesschienenwege sowie die Bundeswasserstraßen. Die Güterverkehrszentren zählen per se nicht zu den Bundesverkehrswegen, der Bund ist jedoch für die Anbindung dieser Anlagen an das Netz der Bundesverkehrswege zuständig.

Der Bundesverkehrswegeplan stellt die umfassende koordinierte Entwicklung der Verkehrswege des Bundes dar. Er ist in diesem Sinne **Planungsinstrument und Rahmenplan** und somit die gesetzliche Grundlage für den Neubau oder größere Ausbauprojekte, jedoch kein Investitions- oder Finanzierungsplan.

Der Bundesverkehrswegeplan umfasst sowohl anfallende **Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen** als auch **Aus- und Neubauprojekte**. Der prognostizierte Bedarf für Erhaltung bzw. Ersatz wurde je Verkehrsträger als Gesamtsumme in den Plan aufgenommen. Bei der projektspezifischen Bewertung von Aus- und Neubaumaßnahmen konzentriert sich der Bundesverkehrswegeplan auf die Vorhaben, die großräumig wirksam sind sowie eine wesentlich kapazitätssteigernde bzw. qualitätsverbessernde Wirkung entfalten. Der Bundesverkehrswegeplan ist das wichtigste Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes. Seine Laufzeit beträgt 10 – 15 Jahre. In diesem Geltungszeitraum sollen die Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (VB und VB-E) umgesetzt bzw. mit ihnen begonnen sein.

Das Gesamtvolumen des Bundesverkehrswegeplans 2030 beträgt ca. 264,5 Mrd. Euro. Diese Summe beinhaltet eine sog. „Schleppe“ aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 i. H. v. 37,8 Mrd. Euro. Für den Erhalt der Bestandsnetze von Straße, Schiene und Wasserstraße werden von 2016 bis 2030 ca. 141,6 Mrd. € benötigt. Für Aus- und Neubaumaßnahmen stehen ca. 63,6 Mrd. € zur Verfügung.

Projektanmeldungen und Bewertungsverfahren

Von Ländern, Abgeordneten, dem Bund selbst, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Bürgern, Verbänden und weiteren Akteuren wurden insgesamt **über 2.000 Projektideen** zur Bewertung im Bundesverkehrswegeplan 2030 **angemeldet**. Davon entfielen rd. 1.700 auf Bundesfernstraßen, rd. 400 auf Bundesschienenwege und rd. 50 auf Bundeswasserstraßen. Auch der Regionalverband Donau-Iller hat im Bereich Schienenwege direkt beim Bund und für Straßenmaßnahmen über die Länder Bayern und Baden-Württemberg mehrere bedeutende Projekte in der Region zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 gemeldet. Vom Bund wurden im Folgenden sämtliche Projektideen bewertet, bei denen prinzipiell Aussicht auf Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 bestand. Die bewerteten Vorhaben wurden auf Basis fachlicher Kriterien bewertet. Die Methodik des **Bewertungsverfahrens** des Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde im Vergleich zu den vorherigen Bundesverkehrswegeplänen weiterentwickelt. Die Projekte wurden in vier Bewertungsmodulen verglichen und schließlich selektiert. Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar. Darüber hinaus wurden die nur schwer oder gar nicht monetarisierbaren Projektauswirkungen separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht. Zusätzlich wurden im Rahmen des Bewertungsverfahrens teilweise inter- und intramodale Interdependenzen, Sensitivitäten, Alternativenprüfungen sowie Engpassanalysen für das Bundesfernstraßennetz untersucht.

Die schlussendliche Einordnung in die verschiedenen Dringlichkeitskategorien (Priorisierung) ist jedoch nicht immer aus den einheitlichen Bewertungen der fachlichen Kriterien ableitbar.

Priorisierung

Der Bund konzentriert seine Investitionen vorrangig auf die Bereiche Erhaltung bzw. Ersatz sowie auf die Engpassbeseitigung. Die bis 2030 notwendigen Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen in die bestehenden Netze wurden vorrangig in das Gesamtbudget eingestellt. Im zweiten Schritt wurden die weiteren Mittel für Aus- und Neubaumaßnahmen auf die drei Verkehrsträger verteilt. Im dritten Schritt erfolgte die **Dringlichkeitseinstufung** der einzelnen Projekte der drei Verkehrsträger. Die Aus- und Neubauvorhaben wurden zunächst in Laufende bzw. fest disponierte Vorhaben und in Neue Vorhaben aufgeteilt. Alle laufenden und fest disponierten Projekte sollen schnellstmöglich fertiggestellt werden. Für die neuen Vorhaben gibt es im Bundesverkehrswegeplan 2030 die Dringlichkeitsstufen:

- Vordringlicher Bedarf (VB) und Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)
- Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) und Weiterer Bedarf (WB)

Referentenentwurf und weiteres Vorgehen

Zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 wird eine Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Die Bewertungsergebnisse werden über das Projektinformationssystem „PRINS“ auf der Ebene der Einzelprojekte dargestellt. Der Beteiligungszeitraum beträgt sechs Wochen. Das Konsultationsverfahren endet am 02. Mai 2016.

Stellungnahmen ohne Bezug zur Wirkung des Gesamtplans sowie rein wertende Meinungsäußerungen ohne sachliche Begründung werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht berücksichtigt.

Nach Abschluss des Konsultationsverfahrens wird eine überarbeitete Fassung des Bundesverkehrswegeplans als Grundlage für den Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vorgelegt.

Meldungen des Regionalverbandes Donau-Iller vor Erarbeitung des BVWP

Entsprechend dem Beschluss des Planungsausschusses vom 09. April 2013 in Memmingen hat die Geschäftsstelle des Regionalverbandes folgende Schienenvorhaben für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet:

- **Brenzbahn:** Ulm – Heidenheim – Aalen (abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung)
- **Donaubahn:** Ulm – Herbertingen – Sigmaringen – Tuttlingen – Immendingen (abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung)
- **Illertalbahn:** Neu-Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf (abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung)

Im Bereich Straße hat die Geschäftsstelle über die bereits von Ländern angemeldeten Maßnahmen folgende Projekte gemeldet:

- **A 7:** Erweiterung auf 6 Fahrstreifen zwischen der AS Illertissen und Memmingen (Süd)
- **B 28:** Anmeldung der OU Blaustein für den Bundesverkehrswegeplan 2030
- **B 30:** Erweiterung auf 6 Fahrstreifen zwischen dem AD Neu-Ulm und Dellmensingen (künftiger Anschluss der B 311 – Querspange Erbach)
- **B 311/B 465:** Berücksichtigung der Verbindung B 465 bei Ehingen
- **B 312:** Festlegung als „Großräumige Hauptverbindungsachse“ und Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2030
- **B 465:** Anmeldung der OU Warthausen für den Bundesverkehrswegeplan 2030

Projekte des Referentenentwurfs des Bundesverkehrswegeplans 2030 im Bereich Schiene

Die Projektliste Schiene des Referentenentwurfs des Bundesverkehrswegeplans 2030 enthält u.a. Maßnahmen an Schienenstrecken in der Region Donau-Iller. Neben den laufenden und fest disponierten Maßnahmen wurden die Südbahn sowie der Aus- bzw. Neubau der Strecke Ulm/Neu-Ulm in Richtung Augsburg positiv bewertet und in den Vordringlichen Bedarf eingestuft bzw. als Vorhaben des potentiellen Bedarfs im Folgenden für den Vordringlichen Bedarf ausgewählt. Es wurden jedoch nicht alle die Region Donau-Iller betreffenden Projektanmeldungen vollständig berücksichtigt.

Im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 enthaltene Projekte:

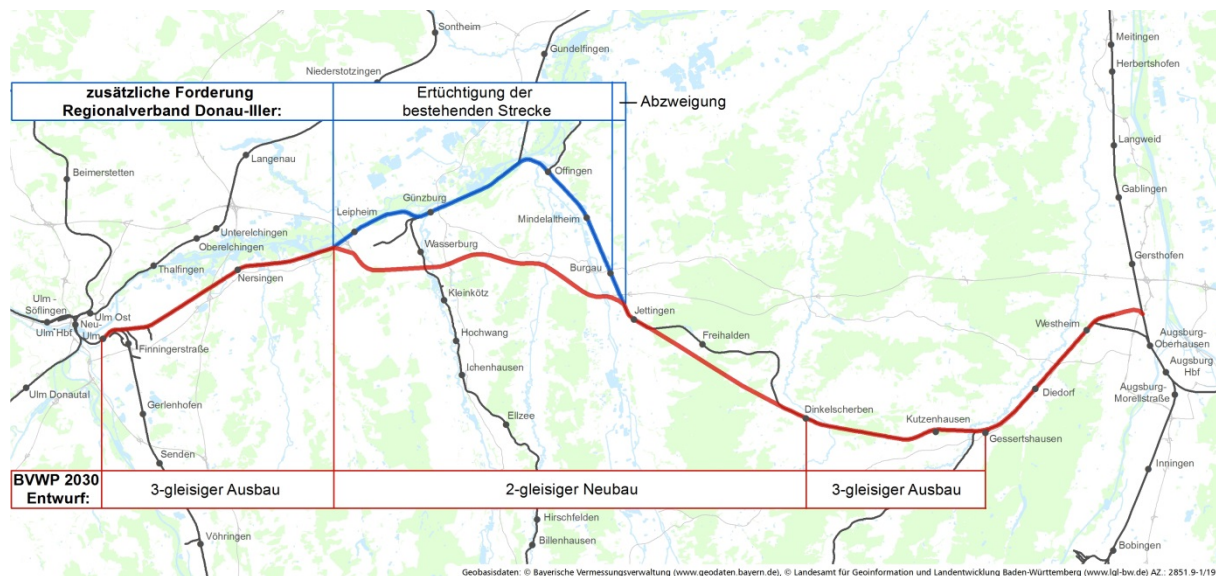
Projektnr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Dringlichkeit	Sonstiges
L 20	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg	Bezugsfall: NBS Wendlingen – Ullm Nicht Bezugsfall: Vmax-Erhöhung Neu-Ulm – Neuoffingen (siehe Pr.-Nr. 2-041-V01)	Laufendes und fest disponiertes Projekt	Im Bau
N 27	ABS München – Lindau – Grenze D/A	Vollständig im Bezugsfall	Laufendes und fest disponiertes Projekt	Im Bau
2-001-V02	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)	Elektrifizierung Ulm – Friedrichshafen – Lindau; Elektrifizierung Anschlussstrecken nach Laupheim Stadt; abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung auf Vmax 160 km/h	Vordringlicher Bedarf	Baubeginn vsl. 2016
2-041-V01 2-041-V02 2-041-V03	ABS/NBS Ulm – Augsburg	Projekt wurde bereits in drei Varianten geprüft; Variante 1 (2-041-V01) umfasst den Bau eines 3. Gleises Neu-Ulm – Günzburg u. Dinkelscherben – Augsburg sowie den Ausbau für Vmax 200 km/h auf diesen beiden Abschnitten; Variante 2 (2-041-V02) umfasst den Bau eines 3. Gleises Neu-Ulm – Abzw. Unterfahlheim u. Dinkelscherben – Augsburg, Vmax 200 km/h auf diesen beiden Abschnitten sowie eine 2-gleisige NBS Abzw. Unterfahlheim – Jettingen – Dinkelscherben, teilweise in Anlehnung an die Autobahn A8, Vmax 250 km/h; Variante 3 (2-041-V03) umfasst den Bau eines 3. Gleises Neu-Ulm – Abzw. Unterfahlheim, Vmax 200 km/h sowie eine 2-gleisige NBS Abzw. Unterfahlheim – Burgau – Augsburg, Vmax 250 km/h;	Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB oder WB aufsteigen können	Der Planfall Variante 1 besitzt keine gesamtwirtschaftliche Rentabilität. Wirtschaftlichkeitsnachweis für Variante 2 und 3 bereits erbracht; 2-041-V02 für den VB ausgewählt; Lärm- und Umweltbewertungen erfolgen noch
	GVZ Region Ulm			

Nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 berücksichtigte Projektanmeldungen:

Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Begründung
Allgäubahn	Zweigleisigkeit Buchloe - Türkheim	Da aufgrund der aktuellen Verkehrsprognosen kein Engpass im Bereich Buchloe – Türkheim erwartet wird, bringt ein Ausbau keinen Nutzen. Somit ist das Projekt nicht wirtschaftlich und wurde deshalb nicht in den BVWP aufgenommen.
Brenzbahn	Elektrifizierung und partiell zweigleisiger Ausbau	Trotz einer erwarteten Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke, kann der Nutzen einer Elektrifizierung und eines Ausbaus für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt deshalb als nicht wirtschaftlich bewertet wurde, wurde es nicht in den BVWP aufgenommen.
Donaubahn	Elektrifizierung und partiell zweigleisiger Ausbau	Durch die geringe Nachfrage nach Ost-West-Verbindungen im betroffenen Abschnitt ist kein Nutzen des Ausbaus für den Fernverkehr und den Güterverkehr gegeben. Da es sich daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufgenommen worden.
Illertalbahn	Elektrifizierung und partiell zweigleisiger Ausbau	Trotz einer erwarteten Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke, kann der Nutzen einer Elektrifizierung und eines Ausbaus für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht decken. Da das Projekt deshalb nicht als wirtschaftlich bewertet wurde, wurde es nicht in den BVWP aufgenommen.
ABS/NBS Stuttgart – Ulm (Variante)	Verbindungskurve von der NBS zur Bestandsstrecke (Ulm Nord, KV-Terminal Ulm)	Aufgrund der geringen Nachfrage im SGV und im SPfV auf der Strecke können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden. Das Projekt ist somit nicht wirtschaftlich und nicht in den BVWP aufzunehmen.

Stellungnahme

ABS/NBS Ulm – Augsburg (Projekt-Nr. 2-041-V02)



Quelle: Regionalverband Donau-Ilter 2016

Der Ausbau und teilweise Neubau einer Schnellfahrstrecke Ulm – Augsburg wird als dringend notwendig erachtet. Dieser Abschnitt ist ein Lückenschluss im Rhein-Donau-Korridor des transeuropäischen Schienennetzes (TEN-T). Während die Abschnitte westlich und östlich sich in der Realisierungsphase befinden bzw. bereits ausgebaut sind, ist der Abschnitt zwischen Ulm/Neu-Ulm und Augsburg ein Nadelöhr entlang des TEN-T-Korridors und der

ehemaligen Magistrale für Europa (Paris – Stuttgart – Ulm – München – Wien – Budapest/Bratislava). Der Regionalverband Donau-Iller begrüßt ausdrücklich die Einstufung der Verbesserungsmaßnahmen auf der Transeuropäischen Schienenachse in den Vordringlichen Bedarf (VB), befürchtet aber bei der für den Vordringlichen Bedarf ausgewählten Variante 2-041-V02 gravierende negative Auswirkungen auf die Raumschaft bei einer entsprechenden Realisierung dieses Projektes ohne Modifizierungen.

Nachteilige Auswirkungen der Variante 2-041-V02 auf den gesamten Mittelbereich des Mittelzentrums Günzburg/Leipheim und darüber hinaus:

- Es besteht die Gefahr, dass das Mittelzentrum Günzburg/Leipheim von jeglichem Fernverkehr abgehängt wird. Die Abkopplung betrifft insgesamt mehr als 100.000 Einwohner im Bereich Günzburg, Leipheim, Ichenhausen, Burgau, Jettingen-Scheppach, Gundelfingen, Lauingen und Dillingen a. d. Donau.
- Der Bahnhof Günzburg wurde erst im Jahr 2010 umfangreich ertüchtigt und zur Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut. Im direkten Umfeld entstanden ein neuer Busbahnhof sowie ein Parkhaus.
- Die Anbindung des LEGOLAND Günzburg, eines der größten Freizeitparke Deutschlands, geht verloren.
- Die Anbindungen an die Donaubahn (Günzburg – Donauwörth – Ingolstadt – Regensburg) sowie an die Mittelschwabenbahn (Günzburg – Krumbach – Mindelheim) gehen verloren.

Die Region Donau-Iller fordert deshalb nachdrücklich, auch zukünftig Fernverkehre mit einem Halt im Mittelzentrum Günzburg/Leipheim vorzusehen. Der bestehende Fernverkehrshalt an der existierenden Mobilitätsdrehscheibe in Günzburg muss mindestens mit einem stündlichen Fernverkehrsprodukt pro Richtung weiterhin bedient werden. Hierfür sind im vorliegenden Projekt zwingend die notwendigen Maßnahmen vorzusehen. Diese sind eine Abzweigung von der geplanten Neubaustrecke im Bereich Jettingen-Scheppach auf die bestehende Strecke über Burgau nach Günzburg und Leipheim sowie eine Ertüchtigung des bestehenden Streckenabschnitts über Günzburg. Die Planung sowie Wirtschaftlichkeitsberechnungen sind hierzu anzupassen, auch wenn dies zu einer geänderten Priorisierung der geprüften Varianten oder gar zu einer neuen Variante führen sollte.

(Anmerkung: Zukünftig werden nicht mehr 2 sondern 3 Fernverkehrslinien pro Richtung und Stunde zwischen Stuttgart und München verkehren. Derzeit hält der Fernverkehr nur ca. 2-stündig in Günzburg (täglich 2 Mal ICE und 12 Mal IC/EC/RailJet). Durch die oben stehende Forderung wäre somit eine Verbesserung des Fernverkehrsanschlusses von Günzburg von einer 2-stündigen auf eine 1-stündige Bedienung verbunden. Günzburg würde zudem von nur durchfahrenden Zügen entlastet. Weiter würden durch den 3-gleisigen Ausbau zwischen Neu-Ulm und Unterfahlheim zusätzliche Kapazitäten für den Nahverkehr geschaffen, die von der künftigen Regio-S-Bahn Donau-Iller genutzt werden kann.

KV-Terminal Region Ulm (Anbindung an die Bundesverkehrswege)

Im Rahmen des Projektinformationssystems zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist das Güterverkehrszentrum Region Ulm aufgeführt und dessen Anbindung an die Bundesverkehrswege mit der Dringlichkeitsstufe „Potentieller Bedarf“ angegeben. Hier handelt es sich um die noch fehlende Schienensüdanbindung. Bei Abgleich der angegebe-

nen Projektnummer sowie des Projektnamens mit den Ausführungen im Referentenentwurf treten jedoch Unstimmigkeiten auf. Eine eindeutige Zuordnung der Maßnahme zu einem konkreten Projekt im Referentenentwurf ist nicht möglich, zumal das Projekt nicht namentlich im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 genannt wird.

In der Verkehrsprognose 2030 zum neuen Bundesverkehrswegeplan wird von einer weiteren Zunahme des Schienengüterverkehrs ausgegangen. Im Bereich Güterverkehr wird die Bahn mit rd. 43 % den stärksten Zuwachs bei der Verkehrsleistung haben, noch vor dem LKW-Verkehr. Vor dem Hintergrund, dass die Leistungsfähigkeit des KV-Terminals Region Ulm bereits heute erschöpft ist und die maximale Auslastung des Güterverkehrszentrums mit der bestehenden Infrastruktur nicht weiter gesteigert werden kann, ist eine Erweiterung des Terminals dringend notwendig. Dies erfordert zugleich eine Verbesserung der Anbindung des Terminals Ulm an das Straßen- und Schienennetz. Eine Verbesserung der straßenseitigen Anbindung des KV-Terminals Region Ulm erfolgt mit dem im Bau befindlichen Doppelanschluss der BAB 8 im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der Bundesautobahn zwischen Hohenstadt und Ulm West (einschließlich AS Eiselaer Weg). Der bestehende nur einseitige nördliche Anschluss an die Filstalbahn bedingt erhebliche Erschwerisse im Betriebsablauf. Deshalb ist der fehlende Südanschluss des Terminals an die Filstalbahn zwingend notwendig und in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen.

Die Schienensüdanbindung an die Filstalbahn des KV-Terminals Region Ulm ist in den Vordringlichen Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 aufzunehmen.

Projekte des Referentenentwurfs des Bundesverkehrswegeplans 2030 im Bereich Straße

Bundesautobahnen

Im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 sind sämtliche noch ausstehende Maßnahmen entlang der Bundesautobahn 8 in der Region Donau-Iller gesetzt. Die Maßnahmen an dieser wichtigen Ost-West-Verbindungsachse wurden vollständig als Laufende und fest disponierte Projekte in den neuen Rahmenplan aufgenommen. An der Bundesautobahn 7 wurden zwei Abschnitte zur Bewertung angemeldet, jedoch wurde nur der sechsstreifige Ausbau Hittistetten – Illertissen in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.

Im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 enthaltene Projekte an Bundesautobahnen:

Projektbezeichnung		Dringlichkeit	Länge	Kosten (Mio. €)	NKV	Bemerkungen
A 7	AD Hittistetten – AS Illertissen	VB	12,4 km	119,1	2,4	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
A 7	AS Illertissen – AS Memmingen Süd (Anteil BY)	WB*	17,0 km	155,4	1,1	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
	AS Illertissen – AS Memmingen Süd (Anteil BW)	WB*	12,6 km	105,7	1,1	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
A 8	Hohenstadt – AS Ulm West	FD	22,0 km	102,7	-	Im Bau (einschl. AS Eiselaer Weg)
A 8	Ulm-West – Ulm-Ost	FD	4,7 km	33,9	-	Fertigstellung des Gesamtprojektes
A 8	Ulm-Ost – Ulm-Elchingen	FD	11,7 km	80,4	-	Fertigstellung des Gesamtprojektes
A 8	AS Ulm-Elchingen – AS Augsburg-West	FD	-	817,7	-	Refinanzierung ÖPP-Projekt

Stellungnahme

Bundesautobahn A 7 Ulm – Memmingen Süd (Projekt-Nr. A007-G020-BY-T01-BY und Projekt-Nr. A007-G020-BY-T02-BY)

Während der Abschnitt AD Hittistetten – AS Illertissen der Bundesautobahn A 7 als Vordringlichen Bedarf eingestuft wurde, ist der südliche Abschnitt zwischen Illertissen und Memmingen Süd nur als Weiterer Bedarf mit Planungsrecht klassifiziert.

Insbesondere zu Reisezeiten und an Wochenenden herrscht auf der gesamten A 7 ab bzw. bis AK Elchingen ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Bei dem prognostizierten weiter zunehmenden Verkehrsaufkommen ist das Autobahnkreuz Memmingen überlastet. Mit Realisierung der geplanten Gewerbeansiedlungen an der A 7 wird das Verkehrsaufkommen in diesem Abschnitt zusätzlich steigen und die Überlastungseffekte des Autobahnkreuzes Memmingen verstärken.

Der Regionalverband Donau-Iller regt eine erneute Überprüfung der Einstufung der Dringlichkeit im Rahmen der vorhersehbaren Verkehrsentwicklung an.

Bundesstraßen im bayerischen Regionsteil

Im bayerischen Regionsteil wurden, mit Ausnahme der Ortsumfahrung Loppenhausen, alle angemeldeten Projekte in den Referentenentwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen.

Im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 enthaltene Projekte an Bundesstraßen im bayerischen Regionsteil:

Projektbezeichnung		Dringlichkeit BVWP 2030	Dringlichkeit BVWP 2003	Länge (km)	Kosten (Mio. €)	NKV	Bemerkungen
B 10	AD Neu-Ulm (B28/ B30) – ö Neu-Ulm	WB	← (WB)	4,4	63,5	3,1	4-streifiger Neubau, Tunnel (Länge 1 km)
B 10	Neu-Ulm – AS Nersingen (A 7)	VB	(VB)	5,5	29,3	5,8	Erweiterung auf 4 Fahrspuren, Planfeststellung läuft
B 16	OU Hausen	VB	↑ (WB)	1,7	5,9	7,9	2- bzw. 3-streifiger Neubau
B 16	OU Ichenhausen/ Kötz (Ost)	VB	(VB)	10,3	38,3	> 10	2- bzw. 3-streifiger Neubau, Planung läuft
B 16	OU Loppenhausen	Kein Bedarf	-	3,5	8,2	< 1	2-streifiger Neubau
B 16	OU Mindelheim	VB	-	3,0	7,1	5,0	2-streifiger Neubau
B 16	OU Niederrain/ Aletshausen	WB	-	5,5	17,2	1,2	2-streifiger Neubau,
B 16	OU Pfaffenhausen	VB	↑ (WB)	1,7	4,5	5,2	2-streifiger Neubau
B 16	OU Wattenweiler/ Höselhurst	VB	↑ (WB)	6,4	17,6	2,4	2- bzw. 3-streifiger Neubau
B 300	Memmingen – Krumbach	WB	-	23,8	75,4	2,0	2-streifiger Neubau
	OU Babenhausen	WB	-	4,0	13,5	-	2-streifiger Neubau
	OU Boos/Niederrieden	WB	-	6,4	12,4	-	2-streifiger Neubau
	OU Ebershausen	WB	-	2,3	8,5	-	2-streifiger Neubau
	OU Heimertingen	WB*	↖ (WB)	4,2	12,0	-	2-streifiger Neubau
	OU Kettshausen	WB	-	3,0	6,0	-	2-streifiger Neubau
	OU Krumbach	WB	← (WB)	4,7	24,9	-	2-streifiger Neubau
	OU Winterrieden	WB	-	3,4	10,1	-	2-streifiger Neubau

Stellungnahme

B 300 Memmingen – Krumbach (Projekt-Nr. B300-G010-BY-T07-BY)

Über die Bundesstraße 300 wird der das Mittelzentrum Krumbach umschließende mittelschwäbische Raum an das Oberzentrum Memmingen und, in Verbindung mit der B 312, über die Anschlussstelle Berkheim an die A 7 angebunden. Darüber hinaus ist sie die direk-

te und kürzeste Verbindung zwischen den Oberzentren Memmingen und Augsburg. Während im Abschnitt Krumbach – Augsburg in den vergangenen Jahren in der Region die Ortsumfahrungen Edenhausen, Ursberg, Thannhausen und Ziemetshausen realisiert wurden, ist zwischen Heimertingen einschließlich der Ortsdurchfahrt Krumbach keine der zahlreichen Ortsdurchfahrten durch eine Umfahrung vom Durchgangsverkehr entlastet. Ziel ist, entsprechend der überregionalen Bedeutung der B 300 in diesem Abschnitt durch den Bau der Ortsumfahrungen von

- Heimertingen
- Boos/Niederrieden
- Winterrieden
- Babenhausen
- Kettershausen
- Ebershausen
- Krumbach

die bestehenden verkehrlichen Defizite zu beseitigen und die Verkehrssicherheit in den Ortsdurchfahrten zu verbessern. Diese Ortsdurchfahrten wurden für die Bewertung zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagen. Im nunmehr vorliegenden Referentenentwurf wurden sowohl die Gesamtstrecke als auch die einzelnen Ortsumgehungen bewertet. Das Gesamtprojekt und die Einzelprojekte sind hiernach wirtschaftlich. Allerdings wird in der Begründung zur Dringlichkeitseinstufung ausgeführt, dass alle Teilprojekte keine eigenständige verkehrliche Wirkung aufweisen und deshalb dem „Weiteren Bedarf“ zugeordnet werden. Damit kann für diese Teilprojekte, mit Ausnahme der Ortsumfahrung Heimertingen (Weiterer Bedarf mit Planungsrecht WB*), keine Planung im Geltungszeitraum des neuen Bundesverkehrswegeplanes bis zum Jahre 2030 erfolgen.

Die o.g. Ortsumfahrungen entlang der B 300 sind vor dem Hintergrund der die Oberzentren Memmingen und Augsburg verbindenden Funktion dieser West-Ost-Achse mindestens in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht einzustufen. Somit kann zumindest mit den Planungen zum Ausbau der Gesamtachse begonnen werden.

Insbesondere die Begründung für die Einstufung der Ortsumfahrung Krumbach in den Weiteren Bedarf ist nicht nachvollziehbar. Die Ortsumfahrung Krumbach ist mit durchschnittlich ca. 12.000 Fahrzeugen stark belastet. Entgegen der Aussagen in der Begründung zur Dringlichkeitseinstufung sieht der Regionalverband eine eigenständige Wirkung der Teilmaßnahme und damit die Voraussetzungen für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf gegeben. Die städtebauliche Beurteilung der OU Krumbach in der Bewertung kann aufgrund der verfügbaren Unterlagen nicht nachvollzogen werden.

Der Regionalverband regt eine Überprüfung der Einstufung für die Ortsumfahrungen Boos/Niederrieden, Winterrieden, Babenhausen, Kettershausen und Ebershausen entlang der B 300 und die Aufnahme mindestens in die Kategorie Weiterer Bedarf mit Planungsrecht an. Die Ortsumfahrung Krumbach ist aufgrund ihrer eigenständigen verkehrlichen Wirkung in den Vordringlichen Bedarf einzustufen.

Bundesstraßen im baden-württembergischen Regionsteil

Die von der Region angemeldeten Straßenprojekte im baden-württembergischen Regionsteil wurden vollständig in den Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgenommen. Im Vergleich zum Bundesverkehrswegeplan 2003 sind jedoch die Ortsumfahrungen Feldstetten (B 28), Sontheim und Weisel (B 465) sowie Altsteußlingen (B 465) als auch die Maßnahmen Hochdorf – Oberessendorf (B 30), Oberessendorf – Bad Waldsee (B 30) und Wolfentalquerspange (B 312) nicht weiter im Entwurf zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten.

Im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 enthaltene Projekte an Bundesstraßen im baden-württembergischen Regionsteil:

Projektbezeichnung		Dringlichkeit BVWP 2030	Dringlichkeit BVWP 2003	Länge (km)	Kosten (Mio. €)	NKV	Bemerkungen
B 10	OU Amstetten	WB*	↖ (WB)	4,3	47,0	2,5	2-streifiger Neubau
B 10	OU Urspring	VB	↑ (WB)	2,8	31,3	3,8	2-streifiger Neubau
B 28	OU Blaubeuren/ Gerhausen	WB	✓ (WB*)	2,0	23,6	2,9	2-streifiger Neubau
B 28	OU Blaustein	WB	✓ (WB*)	3,4	105,8	1,4	2-streifiger Neubau
B 28	OU Feldstetten	-	↓ (WB)				
B 30	Biberach (Jordanbad) – Hochdorf	VB	↑ (WB)	5,2	34,6	1,8	Erweiterung auf 4 Fahrspuren
B 30	Hochdorf – Oberessendorf	-	↓ (WB)				
B 30	Oberessendorf – Bad Waldsee	-	↓ (WB)				
B 311	OU Deppenhäuser	VB	↑ (WB)	1,9	9,9	6,7	2-streifiger Neubau
B 311	OU Ehingen	Keine Bewertung im BVWP 2030, Stufenweiser Ausbau außerhalb des BVWP vorgesehen					
B 311	Erbach – Dellmensingen (B30)	FD	(VB)	6,3	31,1	-	Zugesagter Neubeginn
B 311	OU Obermarchtal	VB	↑ (WB)	2,6	11,7	3,5	2-streifiger Neubau + Erweiterung
B 311	OU Riedlingen	VB	↑ (WB*)	4,0	23,9	9,6	3-streifiger Neubau
B 311	OU Unlingen	FD	(VB)	4,0	16,4	-	In Bau
B 312	Ringschnait - Edenbach	WB*	Vorh. mit bes. Pl. Auftr. für VB	12,4	72,5	3,0	2- bzw. 3-streifiger Neubau, UVS
B 312	Wolfentalquerspange Biberach	-	↓ (WB ökol.)				
B 465	OU Altsteußlingen	-	↓ (WB)				
B 465	OU Ehingen	WB	← (WB)	4,1	29,6	3,5	2-streifiger Neubau

B 465	OU Ingerkingen	WB	← (WB)	3,4	16,8	1,7	2-streifiger Neubau
B 465	OU Sontheim und Weisel	-	↓ (WB)				
B 465	OU Warthausen	VB	← (VB)	1,8	13,6	4,9	2-streifiger Neubau

Stellungnahme:

B 312 Ringschnait – Edenbachen (Projekt-Nr. B312-G30-BW)

Trotz ihrer Verbindungsfunktion für das südliche Baden-Württemberg wurde diesem Argument in der Bewertung nicht Rechnung getragen und die Maßnahme Ringschnait – Edenbachen im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 nicht in den Vordringlichen Bedarf eingestuft, sondern nur in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 sind die Ortsumfahrungen Ringschnait, Ochsenhausen und Edenbachen als Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf enthalten. Die naturschutzrechtliche Problematik wurde zwischenzeitlich im Rahmen der Vorplanung für verschiedene Trassenvarianten und deren Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter umfassend aufgearbeitet. Die Überprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass die untersuchten Trassenvarianten für die Umfahrung der Ortslagen Ringschnait, Ochsenhausen, Erlenmoos und Edenbachen keine maßgeblichen Konflikte mit den aktuellen umweltfachlichen Prüfkriterien im Rahmen der Fortschreibung des BVWP hervorrufen (Quelle: Kurzfassung aktueller Planungsstand B 312 OU Ringschnait, Ochsenhausen, Erlenmoos und Edenbachen im Auftrag Regierungspräsidium Tübingen, Landratsamt Biberach, IHK Ulm, Stadt Biberach, Stadt Ochsenhausen; Stand: 11/2014).

Die Bundesstraße 312 ist eine wichtige West-Ost-Verbindungsachse mit überwiegend großräumiger und überregionaler Bedeutung, insbesondere auch für den albüberquerenden Verkehr. Die B 312 ist Teil der Landesentwicklungsachse Reutlingen/Tübingen – Riedlingen – Biberach a. d. Riß – Memmingen. Zudem ist sie im südlichen Bereich des baden-württembergischen Regionsteils die einzige durchgängige leistungsfähige West-Ost-Verbindung. Im Abschnitt Riedlingen – Memmingen verbindet sie die Alb mit dem Illertal und stellt dort einen Anschluss an das Autobahnnetz (AS Berkheim) her. Entsprechend ihrer Verbindungsfunktion vom Oberzentrum Reutlingen/Tübingen über die Mittelzentren Riedlingen und Biberach a. d. Riß bis zum Oberzentrum Memmingen ist die B 312 als großräumige Hauptverbindungsachse zwischen diesen Oberzentren zu bewerten und deshalb der Verbindungsfunktionsstufe 1 zuzuordnen.

Ebenso sind Differenzen bei den Kostenschätzungen des Bundes im Rahmen der Bewertung im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 sowie des Landkreises i. H. v. ca. 10 Millionen Euro festzustellen. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung ist demnach neu zu berechnen und entsprechend an die aktuellen Datengrundlagen anzupassen.

Die Planungen für die Gesamtmaßnahme zur Entlastung der o.g. Ortsdurchfahrten laufen bereits. Im Rahmen der Vorplanungen sind für die Analyse des Verkehrsaufkommens im Jahre 2010 umfangreiche Verkehrserhebungen in dieser Verkehrsachse durchgeführt worden. In der Ortsdurchfahrt Ochsenhausen hat sich hierbei eine Verkehrsbelastung von bis zu ca. 17.000 Kfz/d und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 1.600 Kfz/d ergeben (Straßenbelastung 2010; Quelle: Modus Consult (2011): Verkehrsuntersuchung B 312 Ring-

schnait – Ochsenhausen – Erlenmoos – Edenbachen). Die für die Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde gelegten Verkehrsmengen der Straßenverkehrszählung 2010 liegen dagegen erheblich unter den im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ermittelten Werten – insbesondere für den Schwerverkehr.

Die Bundesstraße 312 erfüllt dadurch die Leitkriterien des Landeskonzeptes Baden-Württemberg den Straßenverkehr auf großen Verbindungsachsen zu bündeln:

- Großräumige Hauptverbindungen zwischen Oberzentren
- Hochbelastete Achse auf den pro Tag über 10.000 Kfz fahren sowie auf mindestens einem Streckenabschnitt eine Spitzenbelastung von über 15.000 Kfz/24h aufweisen
- Einzelmaßnahmen mit hohem Entlastungspotenzial (hier: zwischen 30 % – 100 %)

Der Regionalverband Donau-Iller fordert deswegen nachdrücklich eine erneute Überprüfung der Gesamtmaßnahme unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Vorplanung und Hochstufung in den Vordringlichen Bedarf.

B 30 Neue Anschlussstelle Dellmensingen (Einmündung Querspange Erbach) – AD Neu-Ulm (B 28)

Der Regionalverband hat die Maßnahme für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet, die Anmeldung wurde jedoch nicht berücksichtigt.

Die durchschnittliche Verkehrsbelastung der Bundesstraße 30 zwischen dem Autobahndreieck Neu-Ulm (B 28) beträgt nach der Straßenverkehrszählung 2010 bereits 46.000 Kfz/d und mit 5.000 Kfz/d einen hohen Schwerverkehrsanteil. Im Rahmend dieser Zählung im Jahr 2010 wurde eine Spitzenbelastung von mehr als 50 000 Kfz/d ermittelt. Mit der zum Bau freigegebenen Querspange Erbach wird der Verkehr auf diesem Abschnitt der B 30 überproportional zunehmen. Die bereits bestehende unterdurchschnittliche Verkehrsqualität im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Donaustetten (L 240) und dem Autobahndreieck Neu-Ulm (B 28) wird sich mit dem Anschluss der Querspange Erbach weiter verschlechtern.

Der Regionalverband Donau-Iller regt eine Ländergrenzen überschreitende Bewertung einer Erweiterung der B 30 auf 6 Fahrstreifen in dem o. g. Abschnitt durch den Bund und die von der Maßnahme betroffenen Bundesstraßenverwaltungen in Baden-Württemberg und Bayern an. Der Regionalverband bittet, diese Erweiterung in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufzunehmen.

B 10 OU Amstetten

Die B 10 ist Bestandteil der Landesentwicklungsachse Ulm/Neu-Ulm – Geislingen (Steige), die im weiteren Verlauf über Göppingen und Esslingen nach Stuttgart führt. Mit mehr als 12.000 Kfz/Tag und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 10 % ist die B 10 zwischen Ulm/Neu-Ulm und Geislingen (Steige) eine hochbelastete Verkehrsachse in der Region Donau-Iller. Ebenso wie im Nachbarort Urspring, dessen Umfahrung laut vorliegendem Entwurf in den Vordringlichen Bedarf eingestuft werden soll, ist das Ortszentrum von Amstetten stark belastet. Beide Kommunen regten eine gemeinsame Planung zur Entlastung beider Ortskerne vom Durchgangsverkehr an. Im Folgenden sind auch die jetzigen Ortsumfahrungen als gemeinsames Projekt zu sehen und die Ortsumfahrung Amstetten ebenfalls in den Vordringlichen Bedarf einzustufen.

Der Regionalverband Donau-Iller fordert eine Überprüfung der Einstufung der OU Amstetten und Hochstufung in den Vordringlichen Bedarf unter Berücksichtigung der B 10 als Verbindung der Oberzentren Ulm und Stuttgart.

B 465 OU Ehingen

Die B 465 OU Ehingen hat für die Stadt Ehingen (Donau) eine bedeutende Entlastungsfunktion. Die Wirkung der Ortsumfahrung wird durch einen Anschluss der B 465 an die B 311 weiter gesteigert, da so Durchgangsverkehre am Stadtzentrum Ehingen vorbeigeführt werden kann. Aus diesem Grund ist es erforderlich, das Projekt B465-G20-BW unter diesem Aspekt – positive Wirkung auf die Achse der B311 - neu zu bewerten.