



am 25.04.2018 in Sternenfels

Tagesordnungspunkt 8 – zur Berichterstattung

**Betreff: Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 und Fernstraßenbedarfsplan 2016;
hier: 2. Stufe der Umsetzungskonzeption des Landes Baden-Württemberg**

Bezug: Straßenbaukonferenz des Verkehrsministeriums B.-W. am 20. März 2018

Sachdarstellung:

Am 20. März 2018 fand in Stuttgart eine Straßenbaukonferenz des VM mit Minister Hermann statt, in der das VM die jetzt fertiggestellte 2. Stufe der Umsetzungskonzeption des Landes zum Bedarfsplan 2016 des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 vorgestellt hat. Zur Erläuterung sind hier beigefügt als Anlage 1 die Pressemeldung des VM vom 20.03.2018, als Anlage 2 weitere Informationen des VM zu der Umsetzungskonzeption, als Anlage 3 die Listen der in verschiedene Prioritäten eingestuftten Maßnahmen, aufgeteilt in Bundesstraßen je Regierungsbezirk und Autobahnen (5 Listen) sowie als Anlage 4 eine Gesamtübersicht aller Bundesfernstraßenprojekte der Region mit der Darstellung des Ergebnisses der Umsetzungskonzeption des Landes.

Gemäß der bereits im März 2017 vorgestellten **1. Stufe** der landesweiten Umsetzungskonzeption zum BVWP 2030 werden schon 7 Maßnahmen aus der Region, die im Vordringlichen Bedarf des BVWP und des Bedarfsplans 2016 eingestuft sind, vorrangig (weiter)geplant. Siehe dazu in der Anlage 3 die Maßnahmenliste „K“ für den Regierungsbezirk Karlsruhe und die Liste der Autobahnprojekte, dort die in der Rubrik „1. Stufe“ gelb/orange markierten Maßnahmen.

Aktuell neue Erkenntnisse für die Region Nordschwarzwald:

Eine weitere Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs, nämlich die B 294 OU Bauschlott, deren frühere Vorplanung veraltet ist und die daher neu geplant werden muss, wurde nun in der **2. Stufe** der Umsetzungskonzeption des Landes in die Gruppe „Planungsbeginn bis 2025“ eingestuft (in der Liste „K“ auch gelb/orange markiert). Damit sind jetzt alle Maßnahmen aus der Region, die im BVWP und im Fernstraßenbedarfsplan 2016 im Vordringlichen Bedarf eingestuft sind, in der 1. und 2. Stufe der Umsetzungskonzeption des Landes bis 2030 enthalten.

Leider konnte das Land jedoch, so wurde es in der Straßenbaukonferenz jedenfalls vorgetragen, landesweit ausnahmsweise nur 5 Projekte des „Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht“ (WB*) des Fernstraßenbedarfsplans 2016 in die 2. Stufe der Umsetzungskonzeption aufnehmen. Alle anderen Maßnahmen mit WB*-Einstufung im BVWP lassen sich laut VM aus Kapazitätsgründen (aufgrund des sehr hohen Umfangs der Projekte des VB, mit denen die Straßenbauverwaltung des Landes bis 2030 voll ausgelastet sei) jedoch nicht bis 2030 planen.

Der BVWP 2030 sei diesbezüglich leider (wieder) unrealistisch überfrachtet worden und die Einstufung WB* „mit Planungsrecht“ aus Sicht des Landes (trotz Erhöhung der Finanzmittel durch den Bund) nicht umsetzbar.

Aus der Region betrifft dies 4 Maßnahmen:

- B 463 Westtangente Pforzheim, 2. Bauabschnitt (vom Enztal bis ins Nagoldtal)
- B 294 OU Loßburg
- B 28 Tunnel Freudenstadt (2. Tunnelast)
- B 28 OU Horb-Hohenberg.

Auf Nachfrage bezüglich der WB*-Maßnahmen in der Region Nordschwarzwald hat ein Vertreter des VM in der Konferenz nochmals ausdrücklich bekräftigt, dass das Land derzeit bis 2030 keine Planungsreserven dafür sehe.

Das Ergebnis der jetzt vorliegenden Umsetzungskonzeption des Landes bis 2030 ist in die bekannte Übersichtstabelle der Bundesfernstraßenmaßnahmen der Region eingearbeitet worden, siehe Anlage 4 (rechte Spalte).

Aus Gründen der Aktualität wird das Thema in der nächsten Sitzung aufgerufen, also in der Sitzung des Planungsausschusses am 25. April. Herr **Leitender Baudirektor Axel Speer** vom Referat Straßenplanung des Regierungspräsidiums Karlsruhe hat seine Teilnahme an der Sitzung zugesagt und wird für weitere Erläuterungen zur Verfügung stehen.

Vorschlag: Aus Sicht der Geschäftsstelle sollte das Land ungeachtet des jetzigen Standes der Umsetzungskonzeption dennoch aufgefordert werden, Planungen baldmöglichst auch für WB*-Maßnahmen aufzunehmen, da in den Projektlisten zum BVWP 2030 die Einstufung in die Dringlichkeit „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ ausdrücklich mit dem Vermerk versehen ist, „damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann“. Im Übrigen ist auch nicht ausgeschlossen, dass gegen Ende des Zeithorizonts des BVWP auch Projekte aus dem WB* realisiert werden könnten, sofern sie fertig geplant sind.

In der Sitzung des Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschusses am 21. Juni kann das Thema weiter behandelt werden.

Jürgen Kurz
Verbandsvorsitzender

- Anlagen:**
- 1) Pressemitteilung des VM vom 20.03.2018
 - 2) Erläuterungen des VM zur Umsetzungskonzeption
 - 3) Maßnahmenlisten je Regierungsbezirk sowie Autobahnen
 - 4) Übersichtstabelle der Fernstraßenprojekte in der Region



STRASSE

Fahrplan zur Umsetzung der Straßenbauprojekte des BVWP 2030

Verkehrsminister Hermann präsentiert Umsetzungskonzeption

Verkehrsminister Winfried Hermann, MdL, hat heute (20.03.2018) bei einer Straßenbaukonferenz in Stuttgart die Ergebnisse der Umsetzungskonzeption zum Bedarfsplan 2016 des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 vorgestellt. „Jetzt haben wir einen Fahrplan und eine ehrliche Perspektive zur Umsetzung des Bedarfsplans, dem objektive, nachvollziehbare und transparente Kriterien zu Grunde liegen“, fasste Verkehrsminister Hermann zusammen. „Man kann nicht alle Projekte gleichzeitig vorantreiben. Das führt zur Verschleppung aller Umsetzungsmaßnahmen. Mit unserer Priorisierungsmethode waren wir in den letzten Jahren sehr erfolgreich und fanden große Akzeptanz.“

Umsetzungskonzeption Stufe 1 läuft: Bereits aktiv in Planung 4,2 Milliarden

Derzeit werden von der Straßenbauverwaltung des Landes 47 Neu- und Ausbaumaßnahmen an den Bundesfernstraßen in einem Gesamtvolumen von zirka 4,2 Milliarden Euro aktiv geplant. „Nur so ist es für das Land möglich, die Maßnahmen rasch zur Baureife zu führen und vom Investitionshochlauf des Bundes maximal zu profitieren, der das Geld nach dem sogenannten Windhundprinzip zuteilen wird“, erläuterte Minister Hermann.

Umsetzungskonzeption Stufe 2: Gruppe 1 Planungsbeginn bis 2025, Gruppe 2 Planungsbeginn ab 2025

Bei der heutigen Veranstaltung ging es nun um die Maßnahmen, die noch nicht planerisch begonnen wurden. Insgesamt 66 Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von mehr als 2,3 Milliarden Euro allein an Bundesstraßen wurden anhand verschiedener Kriterien bewertet. Dabei wurden die Wirtschaftlichkeit und die Wirksamkeit, aber auch die heutigen verkehrlichen Belastungen in den Gemeinden und Städten beurteilt. Im Ergebnis wurden zwei Gruppen gebildet. In der ersten Gruppe sind die Maßnahmen enthalten, für die der Beginn der Planung bis spätestens im Jahr 2025 angestrebt wird. Die zweite Gruppe umfasst die Maßnahmen, bei denen ein Planungsbeginn in den Jahren nach 2025 vorgesehen wird.

„Die Gruppe und die erreichten Punktezahlen geben eine verbindliche Orientierung, in welcher Reihenfolge eine Umsetzung der Maßnahmen angegangen werden soll“, erläuterte Minister Hermann das Ergebnis für die Bundesstraßen. Gleichzeitig betonte er die Zielsetzung des Landes, dass sich bis zum Jahr 2030 alle Maßnahmen, die in der Umsetzungskonzeption geführt werden, in einem geordneten, möglichst fortgeschrittenen Planungsprozess befinden.

Autobahnen: Nahtlose Übergabe an Infrastrukturgesellschaft vorbereiten

Auch die Autobahnausbaumaßnahmen wurden bewertet. Hier verzichtet das Ministerium aber darauf, eine Gruppeneinteilung vorzunehmen und einen „Fahrplan“ zu erstellen. „Ab 2021 wird die neue Infrastrukturgesellschaft des Bundes die Aufgabe im Bereich der Autobahnen wahrnehmen“, so Minister Hermann. Zur Sicherstellung dieses Ziels sei auch vorgesehen, die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Bau GmbH) mit einem Gesamtvolumen

von 2,6 Milliarden Euro aus dem Autobahnbereich zu beauftragen. Der Minister führte hierzu weiter aus: „Uns gelingt so ein gleitender Übergang wichtiger Autobahnmaßnahmen an den Bund, und wir setzen damit auch frühzeitig personelle Kapazitäten frei, die wir auf unser zukünftiges Kerngeschäft an den Bundesstraßen konzentrieren können.“

Weitere Informationen

Mehr Informationen über den Bundesverkehrswegeplan 2030 finden Sie hier.

Der zum 31. Dezember 2016 in Kraft getretene Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz umfasst für Baden-Württemberg ein Investitionsvolumen von rund 9,5 Milliarden Euro für fest disponierte Projekte und für Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf (VB). Weitere 3,2 Milliarden Euro sind dem Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) und rund 600 Millionen Euro dem Weiteren Bedarf (WB) zugeordnet.

<http://vm.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/fahrplan-zur-umsetzung-der-strassenbauprojekte-des-bvwp-2030/>

Erläuterungen zur Umsetzungskonzeption zum Bedarfsplan 2016

Hintergrund der Umsetzungskonzeption

Baden-Württemberg hat den Zuschlag für 117 Bedarfsplanmaßnahmen als laufende oder fest disponierte Vorhaben oder als Projekte des Vordringlichen Bedarfs (VB) mit einem Investitionsvolumen von 9,5 Milliarden Euro bekommen. Leider enthält der Bedarfsplan 2016 keine Priorisierung, in welcher Reihenfolge die vielen vordringlichen Maßnahmen geplant und gebaut werden sollen. Vor dem Hintergrund begrenzter Personal- und Finanzressourcen ist es nicht möglich, alle Maßnahmen des Bedarfsplans 2016 sofort zu beginnen. Ziel ist es aber, bis zum Jahr 2030 alle Maßnahmen in einen geordneten Planungsprozess zu bringen.

Der Bund hat in seiner Grundkonzeption für das Verfahren zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) zwar eine stärkere Priorisierung versprochen, ist dann aber diesem Anspruch nicht gerecht geworden. Die vorgesehene zusätzliche Dringlichkeitskategorie VB+ wurde aufgegeben. Stattdessen wurde eine Kategorie „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ (VB-E) definiert. Die dieser Kategorie zugeordneten Maßnahmen wurden jedoch nicht in eine eigene Dringlichkeitsgruppe übernommen, sondern sind dem VB zugeschlagen worden. Somit sind alle VB-Maßnahmen vom Bund formal gleichrangig eingestuft.

Es ist jedoch nicht nur die fehlende Priorisierung der Maßnahmen durch den Bund, die eine Umsetzungskonzeption des Landes erforderlich macht. Eine solche Betrachtung ist auch deshalb angezeigt, weil sich die Fragestellung geändert hat: stand bei der Aufstellung des Bedarfsplans 2016 ausschließlich die Frage nach der Bauwürdigkeit einer Maßnahme im Fokus, so muss nun entschieden werden mit welcher Maßnahme aus einem Kollektiv an durchweg bauwürdigen Projekten begonnen werden soll. Die Aufgabenstellung der Umsetzungskonzeption ist insoweit eine völlig andere als bei der Bundesverkehrswegeplanung und der Aufstellung des Bedarfsplans.

Methode der Umsetzungskonzeption

Diese Aufgabenstellung wurde in einen Leitsatz für die Umsetzungskonzeption überführt: „Wir wollen (a) mit den wirtschaftlichsten und wirksamsten Projekten dort beginnen, wo (b) die Belastungen heute am größten sind!“

zu a):

Die Bewertung der Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit einer Maßnahme erfolgt im Wesentlichen über das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV-Wert). Grundlage der Berechnung ist eine Verkehrsmodellrechnung, die in einem sehr groben Maßstab die Verlagerungswirkungen im Netz abbildet. Feinere Netzstrukturen sowie spezielle Verkehrsanteile werden nicht beachtet. In den Stellungnahmen zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans wurden die ausgewiesenen Verkehrsmengen zum Teil in Frage gestellt.

Die Kriterien des Bundes beziehen sich durchgehend auf ein Wirkungsdelta in einem Zielnetz mit dem Prognosejahr 2030. Insoweit lassen sie keinerlei Rückschlüsse auf bestehende Defizite im Ist-Zustand zu. Vor diesem Hintergrund sind allein die BVWP-Kriterien für eine Dringlichkeitsreihung eines feststehenden Pools an Bedarfsplanmaßnahmen nicht geeignet.

zu b):

Die Betrachtung des Ist-Zustandes liefert ein detailliertes Bild der Zustände vor Ort mit dem Bezugsjahr 2015. So wurde zum Beispiel für die Berechnung der Lärmbelastung für jede Maßnahme der Stufe 2 ein kleinräumiges Modell der Ortslage entwickelt. Im Ergebnis erfüllen damit die Kriterien des Ist-Zustandes die Forderung nach einer fachlich und sachlich nachvollziehbaren, transparenten Bewertung in einem sehr hohen Maße und sind gut geeignet, um die Kriterien des Bundes zu ergänzen.

Vier weitere Gründe für die Notwendigkeit der Umsetzungskonzeption

1. „Weil der Bund das Thema Erhaltung bei der Bedarfsplanaufstellung nicht durchgängig berücksichtigt hat!“

Mit der Definition des so genannten Vorrangnetzes Brücke hat der Bund festgelegt, welche Autobahnen bundesweit bis spätestens zum Jahr 2030 durchgehend auf ein bestimmtes Ziellastniveau ertüchtigt sein sollen. Vor dem Hintergrund, dass in Baden-Württemberg nahezu alle Autobahnen dem Vorrangnetz Brücke zugeordnet sind, stellt die Festlegung des Bundes zumindest für Baden-Württemberg eine objektiv nicht leistbare strategische Zielvorgabe dar. Umso unverständlicher ist es aus Sicht des Landes, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) diese Problematik bei der Aufstellung des Bedarfsplans nicht berücksichtigt hat.

Die Umsetzungskonzeption des Landes zeigt mit der Aufnahme von Maßnahmen aus der Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ (WB*) auf, an welchen Stellen trotz der nachrangigen Einstufung durch den Bund ein Planungsbeginn aus wirtschaftlichen Überlegungen dringend angezeigt ist. Das Land liefert somit mit der Umsetzungskonzeption auch eine Antwort auf diese Fragestellung.

2. *„Weil die Umsetzungskonzeption für eine strategische Steuerung der Straßenbauverwaltung dringend notwendig ist!“*

Es ist erforderlich, dass zumindest auf der Arbeitsebene zwischen Bund und Land ein einheitliches Verständnis der mittel- und langfristigen Dringlichkeiten einzelner Maßnahmen besteht. Nur so ist eine zielgerichtete und effiziente Steuerung des Straßenbaus im Allgemeinen und der Ressourcen im Speziellen möglich. Vor diesem Hintergrund hat das Ministerium für Verkehr mehrfach seine Überlegungen zur Umsetzungskonzeption sowie die aktuellen Arbeitsstände auf der Fachebene des BMVI vorgestellt und diskutiert.

3. *„Weil die Umsetzungskonzeption ein Gegengewicht zur Durchsetzung von Partikularinteressen darstellt!“*

Nicht alle Planungen können zur selben Zeit begonnen werden. Trotzdem werden von Interessensverbänden, Kommunen, Bürgerinnen und Bürgern Planungsbeginne vehement gefordert. Durch die Priorisierung kann das Verwaltungshandeln gegenüber diesen Partikularinteressen transparent kommuniziert werden.

4. *Weil sie ein modernes Politikverständnis umsetzt!*

Die Nachvollziehbarkeit und Transparenz von Entscheidungsprozessen ist als wesentlicher Faktor erkannt worden, um das Vertrauen in die Politik und Verwaltung zu stärken. Die Priorisierung liefert hier einen wesentlichen Beitrag, Entscheidungen über Planungsbeginne nachvollziehbar zu begründen und dieses Politikverständnis konkret umzusetzen. Die bislang vom Verkehrsministerium durchgeführten Priorisierungen sowie die Erfahrungen im Bereich des Erhaltungsmanagements haben die Richtigkeit dieser These wiederholt bewiesen.

1. und 2. Stufe der Umsetzungskonzeption

Fahrplan Regierungspräsidium Stuttgart



1. Stufe Umsetzungskonzeption (= gesetzt) – Maßnahmen im Bau			
Straße *)	Projektbezeichnung	Investitionsrest [Mio.€]	Stand
B 10	Süßen/Ost – Gingen/Ost	10,5	BAU
B 14	Backnang/West Nellmersbach 1.BA / 2.BA	152,7	Baureifplanung
B 14/B19	Verlegung in Schwäbisch Hall	36,8	BAU
B 29	Essingen – Aalen	36,9	BAU
B 29	OU Mögglingen	99,5	BAU
1. Stufe Umsetzungskonzeption (= gesetzt) – Maßnahmen in Planung			
Straße *)	Projektbezeichnung	Kosten Bedarfsplan [Mio.€]	Stand **)
B 10	Verlegung in Enzweihingen	32,1	VEG
B 10	Enzweihingen – Schwieberdingen	62,7	VE
B 10	Schwieberdingen – Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	27,4	VP
B 10	Gingen/Ost – Geislingen/Mitte	76,2	VE
B 10	Geislingen/Mitte – Geislingen/Ost	149,9	VE
B 14	OU Oppenweiler	43,5	VP
B 19	OU Gaildorf (sö-Abschnitt)	16,8	VE
B 27	AS Leinfelden–Echterdingen Nord – AS Aich	59,6	VP
B 27	AS Neckarsulm – B 27/L 1095	34,9	VP
B 29a	Unterkothen – Ebnat	25,4	VP
B 29	OU Trochtelfingen/Pflaumloch	40,0	VP
B 29	Schwäbisch Gmünd – Mögglingen	71,0	VP
2. Stufe Umsetzungskonzeption – Planungsbeginn bis 2025			
Straße*)	Projektbezeichnung	Kosten Bedarfsplan [Mio.€]	Maßnahmentyp ***)
B 10	AS Stuttgart (A81) /Zuffenhausen – AS Stuttgart Neuwirtshaus	7,0	AUSBAU
B 14	OU Michelfeld	10,2	OU
B 27	OU Offenau	34,9	OU
B 39	OU Willsbach	20,9	OU
B 39	OU Ellhofen	26,8	OU
B 290	OU Königshofen	35,3	OU
B 465	OU Owen	19,6	OU
2. Stufe Umsetzungskonzeption – Planungsbeginn ab 2025			
B 10	Dreieck Stuttgart – Neckarpark – Plochinger Dreieck	107,4	AUSBAU
B 27	OU Jagstfeld	39,6	OU Tunnel
B 29n	Röttingen – Nördlingen (ohne OU Trochtelfingen /Pflaumloch)	105,5	OU
B 466	OU Böhmenkirch	8,9	OU

*) Darstellung nach Straßenbezeichnung aufsteigend **) VP = Vorplanung; VE(G) = Vorentwurf (genehmigt) ***) OU = Ortsumfahrung, OU Tunnel = Ortsumfahrung mit Tunnel, AUSBAU = Ausbaumaßnahme von 4 auf 6 Fahrstreifen

1. und 2. Stufe der Umsetzungskonzeption Fahrplan Regierungspräsidium Karlsruhe

1. Stufe Umsetzungskonzeption (= gesetzt) – Maßnahmen im Bau			
Straße *)	Projektbezeichnung	Investitionsrest [Mio.€]	Stand
B 32	OU Horb (Neckartalquerung)	56,4	Baureifplanung
B 292	OU Adelsheim	16,1	BAU
B 463	Westtangente Pforzheim 1.BA	99,7	BAU/Baureifplanung
1. Stufe Umsetzungskonzeption (= gesetzt) – Maßnahmen in Planung			
Straße *)	Projektbezeichnung	Kosten Bedarfsplan [Mio.€]	Stand **)
B 10	Pforzheim/Eutingen – Niefern	11,0	PF
B 28	Grünmettstetten (L 370) L 355a	38,8	VE
B 293/B 10	Lgr. RP/BW 2. Rheinbrücke	39,3	PF
B 293/B 36	Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe	70,7	VP
B 293	OU Berghausen	21,5	VE
B 293	OU Jöhlingen	26,6	VE
B 296	Kernstadentlastung Calw	28,0	VE
B 462/A 5	Ausbau zw. AS Rastatt Nord und B3/B36/B462	51,0	VP
B 462	Bad Rotenfels – Rotherma Querspange	4,4	VP
B 462	Tunnel Freudenstadt	86,2	VP
2. Stufe Umsetzungskonzeption – Planungsbeginn bis 2025			
Straße*)	Projektbezeichnung	Kosten Bedarfsplan [Mio.€]	Maßnahmentyp ***)
B 3	B 535 bis L 594 (Wiesloch – Nord)	66,1	AUSBAU
B 35	OU Bruchsal – Ost	51,0	OU
B 292	OU Östringen	25,5	OU
B 294	Südwesttangente Bretten (SW- OU Bretten)	38,1	OU
B 294	OU Bauschlott	19,8	OU
2. Stufe Umsetzungskonzeption – Planungsbeginn ab 2025			
B 3	Lückenschluss bei Kuppenheim	47,6	OU
B 10	OU Berghausen (Hopfenbergtunnel)	67,0	OU Tunnel
B 27	OU Neckarburken	22,4	OU

*) Darstellung nach Straßenbezeichnung aufsteigend **) VP = Vorplanung; VE(G) = Vorentwurf (genehmigt) ***) OU = Ortsumfahrung, OU Tunnel = Ortsumfahrung mit Tunnel, AUSBAU = Ausbaumaßnahme von 2 auf 4 Fahrstreifen



1. und 2. Stufe der Umsetzungskonzeption Fahrplan Regierungspräsidium Freiburg



1. Stufe Umsetzungskonzeption (= gesetzt) – Maßnahmen im Bau			
Straße *)	Projektbezeichnung	Investitionsrest [Mio.€]	Stand
B 27	Donauschlingen – Hüfingen	24,4	BAU
B 27	OU Behla	6,0	BAU
B 33	Allensbach-West – Konstanz; Abschn. A, B, E, F	322,8	BAU
B 33	Allensbach-West – Konstanz; Abschn. C, D		Baureifplanung
B 34	OU Oberlauchringen	14,2	BAU
B 34	OU Wyhlen	16,4	BAU
B 294	OU Winden	70,0	BAU
1. Stufe Umsetzungskonzeption (= gesetzt) – Maßnahmen in Planung			
Straße *)	Projektbezeichnung	Kosten Bedarfsplan [Mio.€]	Stand **)
B 27	OU Randen	9,5	VP
B 31	Breisach (Bgr. D/F) – AS Freiburg/Mitte, (2. BA)	49,5	PF
B 33	OU Haslach	45,1	VE
B 34	OU Grenzach	11,4	PF
B 311	OU Immendingen	19,8	VP
2. Stufe Umsetzungskonzeption – Planungsbeginn bis 2025			
Straße*)	Projektbezeichnung	Kosten Bedarfsplan [Mio.€]	Maßnahmentyp ***)
B 14	OU Stockach	31,4	OU
B 14	OU Spaichingen	26,2	OU
B 14	OU Riethelm-Weilheim	54,0	OU
B 27	OU Zollhaus	9,8	OU
B 27	OU Jestetten	26,4	OU
B 33	A 5 - Elgersweier	21,8	OU
B 415	OU Lahr	34,5	OU
B 462	OU Schramberg	116,9	OU Tunnel
B 523	OU Villingen - Schwenningen	25,9	OU
2. Stufe Umsetzungskonzeption – Planungsbeginn ab 2025			
B 27	OU Neukirch	25,1	OU Tunnel
B 27/B 314	OU Grimmeishofen	26,7	OU
B 31	Kirchzarten – Buchenbach	12,9	AUSBAU
B 31	OU Falkensteig (Falkensteigtunnel)	125,8	OU Tunnel

*) Darstellung nach Straßenbezeichnung aufsteigend **) VP = Vorplanung; VE(G) = Vorentwurf (genehmigt) ***) OU = Ortsumfahrung, OU Tunnel = Ortsumfahrung mit Tunnel, AUSBAU = Ausbaumaßnahme von 2 auf 4 Fahrstreifen

1. und 2. Stufe der Umsetzungskonzeption – Fahrplan Regierungspräsidium Tübingen



1. Stufe Umsetzungskonzeption (= gesetzt) – Maßnahmen im Bau			
Straße *)	Projektbezeichnung	Investitionsrest [Mio.€]	Stand
B 28	Rottenburg – Tübingen (L 370 alt)	22,1	BAU
B 30	OU Ravensburg/Eschach – Baintd (Egelsee) BA VI	24,3	BAU
B 31	Immenstaad – Friedrichshafen/Waggershausen	110,4	BAU
B 31	Überlingen/West – Überlingen/Ost	18,8	BAU
B 311	Erbach – Dellmensingen (Querspange B 30)	31,5	BAU
B 313	OU Grafenberg	9,5	BAU
1. Stufe Umsetzungskonzeption (= gesetzt) – Maßnahmen in Planung			
Straße *)	Projektbezeichnung	Kosten Bedarfsplan [Mio.€]	Stand **)
B 27	Tübingen (Bläsiabad) – B 28; Schindhaubasistunnel	217,1	VE
B 27	Bodelshausen (L 389) – Nehren (L 394)	88,3	VE
B 30	Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg/Eschach	111,8	LB
B 31	Meersburg/West – Immenstaad	120,5	VP
B 312	OU Ringschnait – Ochsenhausen – Edenbächen	72,5	VP
B 463	OU Lautlingen	43,2	VEG
2. Stufe Umsetzungskonzeption– Planungsbeginn bis 2025			
Straße*)	Projektbezeichnung	Kosten Bedarfsplan [Mio.€]	Maßnahmentyp ***)
B 27	Dotternhausen - Balingen	33,4	OU
B 27	OU Schömbertg	38,7	OU
B 30	OU Gaisbeuren / OU Enzisreute	92,9	OU
B 31	Friedrichshafen/Waggershausen - FN/B 30 alt	29,2	AUSBAU
B 31	Oberuhlingen - Meersburg/West	112,8	AUSBAU
B 31	Überlingen/Ost - Oberuhlingen	41,0	AUSBAU
B 32	OU Ravensburg (Moldiete-Tunnel)	107,7	OU Tunnel
B 311	OU Riedlingen	23,9	OU
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	124,3	OU Tunnel
B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	46,9	OU
2. Stufe Umsetzungskonzeption– Planungsbeginn ab 2025			
B 10	OU Urspring / OU Amstetten	78,3	OU
B 12	OU Großholzleute	11,4	OU
B 28	OU Unterjesingen	86,3	OU Tunnel
B 30	Biberach (Jordanbad) - Hochdorf	34,5	AUSBAU
B 32	OU Blitzenreute	21,1	OU
B 32	OU Staig	25,9	OU
B 311	OU Deppenhausen	9,9	OU
B 311	OU Obermarchtal	11,7	OU
B 311n/B 313	Sigmaringen - Mengen	70,0	OU
B 311n/B 313	Völsingen - Engelswies	36,0	OU
B 312	OU Engstingen	14,6	OU
B 465	OU Warthausen	13,6	OU
B 467	Querspange Tettnang	9,1	OU



- 1) Fortführung der Planung durch DEGES vorgesehen
 - 2) im Bereich Autobahnkreuz Heidelberg bis Schwetzingen (B 535) temporäre Seitenstreifenfreigabe in Planung
 - 3) DEGES-Planungspaket beinhaltet die A 98-Abschnitte 6, 8 und 9 inkl. Abfahrt Hohenstein
 - 4) Verflechtungsstreifen zwischen AD Leonberg und AK Stuttgart bereits gebaut
 - 5) im Bereich Esslingen bis Wendlingen Streckenbeeinflussung in Planung (später bis Kirchheim u.T. West)
 - 6) Planungsaktivitäten in Abhängigkeit der Planungsfortschritte bei der Rheintalbahnplanung
 - 7) aufgrund von Erhaltungszwängen (Brücken) ist eine Gesamtplanung (Strecke und Bauwerke) des Streckenausbaus geboten
 - 8) im Bereich Ludwigsburg Nord – Zuffenhausen temporäre Seitenstreifenfreigaben in beiden Fahrrichtungen in Planung
- FD = laufend oder fest disponiert
 VB = vordringlicher Bedarf
 E = Engpassbeseitigung
 WB* = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
- VP = Vorplanung
 VE = Vorentwurf
 PF = Planfeststellung

1. Stufe Bundesautobahnen Umsetzungskonzeption (= gesetzt) - Maßnahmen im Bau						
RP	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Einstufung BVWP 2030	Investitionsrest [Mio. €]	Stand
S	A 3	LGr. BY/BW – LGr. BW/BY	4 → 6	FD	3,1	BAU/BY
KA / S	A 6	AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg	4 → 6	FD	4,3	BAU/ÖPP
KA	A 8	AS Pforzheim/N – AS Pforzheim S FD-E	4 → 6	FD-E	135,9	BAU
TÜ	A 8	Hohenstadt – AS Ulm/Nord	4 → 6	FD	70,4	BAU
FR	A 98.4	AD Hochrhein – Rheinfelden Karsau	0 → 4	FD	50,7	BAU
1. Stufe Bundesautobahnen Umsetzungskonzeption (= gesetzt) - Maßnahmen in Planung						
RP	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Einstufung BVWP 2030	Kosten in Mio. Euro	Stand
KA	A 5	AS Walldorf/Wiesloch – AK Walldorf ¹⁾	4 → 6	VB-E	111,2	VE
S	A 6	AK Weinsberg – AS Bretzfeld ¹⁾	4 → 6	VB-E	119,4	VE
S	A 6	AS Bretzfeld – AS Öhringen ¹⁾	4 → 6	VB-E	70,0	VE
S	A 6	AS Öhringen – AS Kupferzell ¹⁾	4 → 6	VB-E	169,2	VE
S	A 6	AS Kupferzell – AS Ilshofen/Wolpertshausen ¹⁾	4 → 6	VB-E	140,1	VE
S	A 6	AS Ilshofen/Wolpertshausen – AS Kirchberg ¹⁾	4 → 6	VB-E	67,6	VP
S	A 6	AS Kirchberg – LG BW/BY ¹⁾	4 → 6	VB-E	177,4	VP
S	A 8	AS Mühlhausen – Hohenstadt	4 → 6	FD	608,4	PF
TÜ	A 8	AS Ulm/Nord – AS Ulm/Ost	4 → 6	FD	36,0	VE
S	A 81	AS Sindelfingen/Ost – Böblingen Hulb ¹⁾	4 → 6	FD-E	231,2	PF
S	A 81	AK Stuttgart – AS Sindelfingen/Ost ¹⁾	4 → 6	VB	12,4	VE
FR	A 98.5	Rheinfelden Karsau – Schwörstadt (1. Fahrbahn) ¹⁾	0 → 2	VB	78,7	PF
FR	A 98.6	Schwörstadt – Bad Säckingen – Murg (1. Fahrbahn) ¹⁾	0 → 2	VB	250,0	VP
FR	A 860	Stadttunnel Freiburg	0 → 4	VB	325,5	VE
Bundesautobahnen Planungsbeginn durch DEGES zeitnah vorgesehen						
RP	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Einstufung BVWP 2030	Kosten in Mio. Euro	
KA	A 5	AK Heidelberg - AS Walldorf/Wiesloch ²⁾	4 → 6	VB	168,9	
FR	A 98.8	Hauenstein - Tiengen (1. Fahrbahn) ³⁾	0 → 2	VB	250	
Bundesautobahnen Planung durch den Bund ab 2021						
S	A 8	A 8, AD Leonberg - AK Stuttgart ⁴⁾	6 → 8	VB	97,6	
KA	A 6	AK Mannheim - Schwetzingen/Hockenheim	4 → 6	VB	190	
S	A 8	AK Stuttgart - AS Stuttgart/ Degerloch	6 → 8	VB	61,5	
S	A 8	AS Stuttgart/ Degerloch - AS Esslingen	6 → 8	VB	51,3	
S	A 8	AS Esslingen - AS Wendlingen ⁵⁾	6 → 8	VB	76,8	
FR	A 5	AS Offenburg/Süd - Freiburg Mitte ⁶⁾	4 → 6	WB*	499	
KA	A 5	AK Walldorf - AD Karlsruhe ⁷⁾	6 → 8	WB*	536,7	
S	A 81	AK Weinsberg - Ilsfeld ⁸⁾	6 → 8	WB*	95,7	
S	A 81	Pleidelsheim - Zuffenhausen ^{7) 8)}	6 → 8	WB*	146,7	
nachrichtlich:						
BY/BW	A 7	AD Hittstetten - AS Memmingen Süd Planung durch Freistaat Bayern bzw. durch den Bund	4 → 6	VB/WB*	380,2	

Übersicht Bundesfernstraßenmaßnahmen Region Nordschwarzwald

Stand 20.03.2018, Ba



Straße	Abschnitt	Einstufung Fernstraßenbedarfsplan 2004	Einstufung Investitionsrahmenplan (IRP) 2011-2015	Priorität Regionalverband*	Anmeldung Land beim Bund für den BVWP 2015:	Einstufung BVWP 2030 Kabinettsbeschluss 03.08.2016	Einstufung im Fernstraßenbedarfsplan Dez. 2016	Vergleich mit FStrBPlan 2004:	Planungsstand (laut Informationen des RP KA (zuletzt Nov. 2017), Internet-recherche oder aus konkreten Verfahren)	Umsetzungs-konzeption BW 2017/18 zum BVWP 2030
BAB A 8	AS Karlsbad bis Pforzheim-West	Vordringlicher Bedarf, Überhang/laufendes Vorhaben	Teil B. Laufende Vorhaben	+	ja / für Bund indisponibel	Fest disponiert - Engpassbeseitigung FD-E	Fest disponiert - Engpassbeseitigung FD-E	↑	Planfeststellungsbeschluss November 2014 , mit Überdeckung/Einhausung auf 380 m. Klagen im Juni 2016 letztinstanzlich abgewiesen. 4,8 km, rd. 150 Mio. €; Mittelfreigabe durch Bund 07.2015. Ausführungsplanung, vorbereitende Arbeiten seit 2016, Baubeginn 2018	Gruppe 1: Vorrangige Planung und Realisierung
BAB A 8	Pforzheim-Nord bis Pforzheim-Süd (Enztaquerung)	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	Teil C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum	+	ja / für Bund indisponibel	Fest disponiert - Engpassbeseitigung FD-E	Fest disponiert - Engpassbeseitigung FD-E	↑		
BAB A 8	Ausbau und Erweiterung Tank- und Rastanlage „Enztal“	Planfeststellungsverfahren seit 2012; seit Mitte 2013 Untersuchung von Alternativstandorten durch das RP KA, Ergebnis Juni 2016: Tank- und Rastanlage wird an den Standort der bisherigen P/WC-Anlage 'Am Kämpfelbach' auf der Höhe von Ispringen verlegt, die Anlage bei Niefern wird zur P/WC-Anlage zurückgebaut .								
BAB A 8	Pforzheim-Süd - Heimsheim	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	Teil B. Laufende Vorhaben	+	-				fertiggestellt 2012	
B 10	Ausbau zw. Pforzheim-Eutingen und Niefern	- [Finanzierungsanteil des Bundes war in Kosten der Maßnahme A 8 PF-Nord - PF-Süd enthalten, daher war das Projekt nicht eigenständig im FStrBPI 2004 und im IRP ausgewiesen.]		+	ja/OU Niefern Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Vordringlicher Bedarf VB	Vordringlicher Bedarf VB	↑	1,8 km, erstes Planfeststellungsverfahren 2008; Neuplanung erforderlich . Neubau Enzbrücke (6 Mio. €) seit 2013 separat in Planung; Baubeginn evtl. 2018. Vorentwurfsplanung für Gesamtstrecke bis Ende 2017 vorgesehen.	Gruppe 1
B 28/ (B 462)	Verlegung in Freudenstadt (Tunnel); V-Lösung mit zwei Tunnelästen)	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	Teil D. Weitere wichtige Vorhaben	+	teilweise/ nur Tunnel B 462 wird untersucht	Tunnel B 28: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht WB* ; Tunnelast B 462: Vordringlicher Bedarf VB	Tunnel B 28: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht WB* ; Tunnelast B 462: Vordringlicher Bedarf VB	↔ / ↓	"Sichtvermerk" des Bundes 2002; seitdem durch RP KA Abarbeitung von Auflagen zwecks Vorbereitung der Planfeststellung für den Tunnelast B 462 nach Baiersbronn. Tunnelast B 28: derzeit keine Planung .	Keine Planung vor 2030 vorgesehen
B 28	FDS, 4spuriger Ausbau der Stuttgarter Straße	- [Finanzierung über Um- und Ausbautitel des BMVI, daher nicht im FStrBPI und IRP ausgewiesen.]		+	-		im Bau seit 2008; fertiggestellt/Freigabe am 13.12.2017			
B 28	OU Schopfloch	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	Teil B. Laufende Vorhaben	+	-				fertiggestellt 2012	
B 28	Schopfloch - Horb-Grünmetztetten	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	-	+	-				fertiggestellt 2009	
B 28	Horb-Grünmetztetten (L 370) - L 355a	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	-	+	ja / für Bund indisponibel	Fest disponiert FD	Fest disponiert FD	↑	Vorplanung erster Abschnitt (BÜ-Beseitigung "Seehaus") erfolgt, Vorentwurf bis 4. Quartal 2017; nach Sichtvermerk Bund Planfeststellung vorgesehen. Für Weiterführung zur L 355a erste Linienentwürfe 2017.	Gruppe 1
B 28	OU Horb (L 355a - B 14, Umfahrung Hohenberg)	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	Teil D. Weitere wichtige Vorhaben	+	ja / wird untersucht	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht WB*	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht WB*	↔	Vorplanung für zwei Varianten (Umfahrung Hohenberg sowie Troglösung auf Bestands-trasse) läuft beim RP Karlsruhe; danach Vorlage beim Bund geplant	Keine Planung vor 2030 vorgesehen
B 32	OU Horb (Hochbrücke/Neckertalquerung)	Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag	Teil C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum	+	ja / wird untersucht	Vordringlicher Bedarf VB	Vordringlicher Bedarf VB	↓	Planfeststellungsbeschluss am 27.06.2017, laut RP KA vom 23.11.2017 besteht Baurecht . 2018 Ausführungsplanung, Baubeginn 2019, Bauzeit vorauss. bis 2023.	Gruppe 1

* gemäß PS 4.1.7 R-Plan 2015 einschl. Ergänzung um OU Loßburg (Beschluss 2010); gelb markiert: Maßnahmen noch nicht umgesetzt

Straße	Abschnitt	Einstufung Fernstraßenbedarfsplan 2004	Einstufung Investitionsrahmenplan (IRP) 2011-2015	Priorität Regionalverband*	Anmeldung Land beim Bund für den BVWP 2015:	Einstufung BVWP 2030 Kabinettsbeschluss 03.08.2016	Einstufung im Fernstraßenbedarfsplan Dez. 2016	Vergleich mit FStrBPlan 2004:	Planungsstand (laut Informationen des RP KA (zuletzt Nov. 2017), Internet-recherche oder aus konkreten Verfahren)	Umsetzungs-konzeption BW 2017/18 zum BVWP 2030
B 294	OU Neulingen-Bauschlott	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	Teil D. Weitere wichtige Vorhaben	+	ja / wird untersucht	Vordringlicher Bedarf VB	Vordringlicher Bedarf VB	✓	Vorplanung mit Sichtvermerk des Bundes 2002 veraltet. Derzeit nicht in Planung , komplette Neuplanung erforderlich.	Gruppe 2: Planung bis 2025
B 294	OU Loßburg	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	-	+	ja / wird untersucht	Weiterer Bedarf WB	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht WB*	→	Seit 2005 Planungsstudien durch die Gemeinde; jetzt erforderlich Vorplanung durch das Land. Da dies seitens des RP KA aber nicht erfolgte, überlegt die Gemeinde seit Mitte 2017, die Planung auf eigene Kosten fortzuführen.	Keine Planung vor 2030 vorgesehen
B 296	Kernstadtentlastung Calw	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	-	+	ja / wird untersucht	Vordringlicher Bedarf VB	Vordringlicher Bedarf VB	✓	Ca. 1 km, rd. 30 Mio. €; Vorplanung RP KA, mitfinanziert durch die Stadt seit 2006. Vorentwurf vom BMVI 2017 abgesegnet, derzeit Entwurfsplanung RP KA bis Ende 2018.	Gruppe 1
B 462	OU Baiersbronn (Tunnel Kernort)	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	-	+	-	-	-	→	Vorplanung schon vor 2000, Tunnel dann aber von den Bahnübergangs-Maßnahmen, die weiterlaufen, abgekoppelt. Planung der BÜ-Beseitigung seit 2011 beim BMVI zur Erteilung des Sichtvermerks.	-
B 462	OU Baiersbronn-Schwarzenberg (Tunnel)	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	-	-	-	-	-	→	Keine aktuelle Planung durch RP KA.	-
B 462	Freudenstadt (Tunnel)	(siehe oben unter "B 28 / B 462")	-	+	ja	Vordringlicher Bedarf VB	Vordringlicher Bedarf VB	✓	Rd. 86 Mio. €. Vorentwurfsplanung erfolgt 2017, dann Genehmigung des BMVI erforderlich; danach Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens	Gruppe 1
B 463	Westtangente Pforzheim, 1. BA	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	Teil C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum	+	ja / mit Baubeginn indisponibel	1. Teilabschnitt FD, 2. Teilabschnitt VB	1. Teilabschnitt FD, 2. Teilabschnitt VB; 1. TA im Bau	↑ ✓	2015 Mittelfreigabe (20 Mio. €, 1,6 km) für 1. Teilabschnitt bis zur L 562, für Arlinger-Tunnel (56 Mio. €) am 21.09.2016; Spatenstich erster Teilabschnitt: 20.11.2015. Anf. 2017 erfolgte Ausschreibung für die Grünbrücke. Entwurfsplanung für 2. Teilabschnitt (Arlinger-Tunnel) ist vergeben.	Gruppe 1
B 463	Westtangente Pforzheim, 2. BA	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	-	+	ja / wird untersucht	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht WB*	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht WB*	✓	Derzeit keine Planung durch RP KA.	Keine Planung vor 2030 vorgesehen
B 463	OU Unterreichenbach	Weiterer Bedarf	-	-	-	-	-	→	Planungsstudie der Gemeinde Mitte der 90er Jahre; keine Planung durch RP KA.	-
B 463	OU Bad Liebenzell	Weiterer Bedarf	-	+	-	-	-	→	Planungsstudie 2003: Trassierung östlich der Nagold; keine aktuelle Planung durch RP KA.	-

* gemäß PS 4.1.7 R-Plan 2015 einschl. Ergänzung um OU Loßburg (Beschluss 2010); gelb markiert: Maßnahmen noch nicht umgesetzt