



RV Nordschwarzwald | Postfach 10 11 20 | D-75111 Pforzheim

Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Invalidenstraße 44
Referat G12
10115 Berlin

Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030, Beteiligungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Entwurf des BVWP 2030 nehmen wir aus regionaler Perspektive wie folgt
Stellung:

Bereich Straße

Wir begrüßen ausdrücklich, dass viele regional- und überregional bedeutsame Fernstraßenprojekte in unserer Region (Autobahn A 8, B 10 Pforzheim – Niefern, B 294 OU Bauschlott, B 463 Westtangente Pforzheim, B 296 Kernstadtentlastung Calw, B 28n Grünmettstetten – L 355a, B 32 OU Horb - Neckartalquerung) als „Fest disponiert“ oder im „Vordringlichen Bedarf“ Eingang in den Entwurf des BVWP 2030 gefunden haben. Ebenso wird begrüßt, dass der zweite Bauabschnitt der B 463 Westtangente Pforzheim im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft ist. Wir bitten, diese Einstufungen unbedingt beizubehalten.

Leider sind aber einige ebenfalls regional- und überregional bedeutsamen Projekte im Süden der Region nicht so eingestuft worden, wie es ihrer Verkehrsbedeutung entsprechend gerechtfertigt wäre. Hier sind zum einen zu nennen die Maßnahmen im Verlauf der überregional bedeutsamen West-Ost-Verkehrsachse Straßburg/A 5 – Freudenstadt – Horb – A 81 im Zuge der B 28/B 28n, wie die **Tunnel B 28 und B 462 in Freudenstadt** und der Abschnitt **B 28n OU Horb** (L 355a – B 14, OU Horb-Hohenberg). Vor allem für den Tunnelast B 462 Freudenstadt-Baiersbronn sind nach städtischen Angaben zu geringe Verkehrsmengenwerte unterstellt worden. **Für alle drei genannten Projekte beantragen wir die Höherstufung.** Damit würden dann alle vorrangigen Projekte, die im Verlauf dieses durchgehend überregionalen Straßenzuges in direktem verkehrlichen Zusammenhang stehen, gleichwertig entweder als „Fest disponiert“ oder im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft sein und es würde somit keine Planungs- und Realisierungslücke in dieser wichtigen West-Ost-Verbindung verbleiben. Gleichzeitig könnte der nachrangigere der beiden Tunneläste in Freudenstadt dann weitergeplant werden (bisher nur im „Weiteren Bedarf“ ohne Planungsrecht eingestuft).

Der Verbandsdirektor

**Regionalverband
Nordschwarzwald**
Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Datum:
28.04.2016

Unser Zeichen:
Ba

Ihr Schreiben vom:

Ihr Zeichen:

Bearbeiter/in:
Thomas Bahnert
bahnert@rvnsw.de
07231-14784-14

Anschrift:
Westliche Karl-Friedrich-
Straße 29-31
D-75172 Pforzheim

Telefon:
+49-7231-14784-0

Telefax:
+49-7231-14784-11

Homepage:
www.rvnsw.de

Verbandsvorsitzender
Bürgermeister Jürgen Kurz
Verbandsdirektor
Dipl.-Ing. Dirk Büscher
Bankverbindung
Sparkasse Pforzheim Calw
IBAN
DE24 6665 0085 0000 8220 35
BIC PZHSDE66

Ebenfalls unbefriedigend und nicht sachgerecht ist die derzeitige Einstufung der **B 294 OU Loßburg** im Kreis Freudenstadt: Trotz eines schon recht hohen Nutzen-Kosten-Faktors von 3,1 (der nach einer aktuellen Baukostenschätzung der Gemeinde, die deutlich niedriger ausfällt als bisher kalkuliert, also noch höher liegen dürfte), der ausdrücklichen Bestätigung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme und einer (bisher als „mittel“ bezeichneten) städtebaulichen Bedeutung, die aus unserer Sicht aufgrund der sehr hohen Entlastungsfunktion einer OU für den gesamten Ort unbedingt mit „hoch“ angesetzt werden muss, ist nur eine Einstufung in den „Weiteren Bedarf“ erfolgt mit der Begründung „Aufgrund des noch frühen Planungsstandes...“.

Da aber die Einstufung in den „Weiteren Bedarf“ eine weitere Planung gar nicht zulässt, könnte mit dieser Argumentation niemals eine höhere Einstufung erreicht werden. Damit ist diese Einstufung bei der o.g. gegebenen Bewertung und hohen Bedeutung des Projektes geradezu widersinnig und sachwidrig. Hier muss unbedingt eine **Aufstufung in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“** erfolgen, damit das Projekt weiter geplant werden kann. Die Gemeinde hat in den letzten Jahren mit erheblichem Mitteleinsatz bereits eigene Vorplanungen in die Wege geleitet und Verkehrsgutachten beauftragt, auf denen unmittelbar aufgebaut werden kann. Im noch aktuellen Fernstraßenbedarfsplan 2004 ist das Projekt sogar im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft, weshalb die nunmehrige Einstufung lediglich im „Weiteren Bedarf“ noch weniger nachvollziehbar ist.

Des Weiteren ist bedauerlich, dass im BVWP-Entwurf aus unserer Region nur die Projekte bewertet, aufgenommen und in verschiedene Bedarfskategorien eingestuft worden sind, die das Land Baden-Württemberg 2013 angemeldet hat, nicht jedoch weitere Projekte, die der Regionalverband bereits zuvor ebenfalls als regional- oder überregional bedeutsam und prioritär eingestuft und gemeldet hatte. Dies betrifft die B 462 Tunnel Baiersbronn und die B 463 OU Bad Liebenzell.

Wir regen insbesondere für die **B 462 Tunnel Baiersbronn** an, dieses Projekt im Zuge der ebenfalls überregional bedeutsamen Verkehrsachse Freudenstadt – Gernsbach – Rastatt – A 5 doch noch im Rahmen des BVWP zu bewerten und aufzunehmen, da dieses Projekt im Zusammenhang mit dem oben bereits genannten Tunnel Freudenstadt gesehen werden muss. Die Realisierung des B 462-Tunnels Freudenstadt wird Auswirkungen auf die Verkehrsverhältnisse auch in der Nachbargemeinde Baiersbronn haben und dort voraussichtlich zu mehr Durchgangsverkehr führen, so dass der vom Regionalverband ebenfalls als prioritär eingestufte Tunnel Baiersbronn eine noch größere Bedeutung erlangen wird. Außerdem würde durch die völlige Nichtberücksichtigung des Tunnels Baiersbronn der bisherige regionale Konsens im Hinblick auf die Einstufung der Projekte möglicherweise in Frage gestellt. Im Fernstraßenbedarfsplan von 2004 ist das Projekt immerhin noch im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft.

Bezüglich weiterer detaillierterer Argumente zur Einstufung der genannten Projekte im BVWP verweisen wir auf die Ihnen zugegangenen Stellungnahmen der betroffenen Kommunen, die wir ebenfalls zu berücksichtigen bitten.

Bereich Schiene

Forderung des Regionalverbands bei der Anmeldung zum BVWP für die **Strecke Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker – Stuttgart**:

Geschwindigkeitserhöhender Ausbau und signal- und sicherungstechnische Ertüchtigung zwischen Karlsruhe-Durlach und Vaihingen/Enz z.B. durch Erhöhung der V_{max} durch Erhöhung und Begradigung von Kurven, Beseitigung von Langsamfahrstellen und Geschwindigkeitseinbrüchen, um für die Region die derzeit unbefriedigende und oft aufgrund von Zugverspätungen nicht gegebene Anschlusswahrung an die großräumigen Fernverkehrslinien in den Knoten Stuttgart und Karlsruhe sowie Vaihingen/Enz endlich regelmäßig und verlässlich zu gewährleisten.

Im Entwurf des BVWP ist dem nicht gefolgt worden, dagegen sind folgende Einstufungen erfolgt:

1. Unter „Laufende und fest disponierte Projekte“ ist unter der lfd. Nr. 13 (Entwurf BVWP S. 159) die Projekt-Nr. L13 mit der Maßnahme „ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden“ als „vollständig im Bezugsfall“ und „weitgehend fertig“ aufgenommen. Im Kartenteil sind zu diesem Projekt aber nur die Strecken Hof – Leipzig und Hof – Dresden dargestellt. Maßnahmen zwischen Karlsruhe, Nürnberg und Hof sind nicht genannt. Warum bei diesem Projekt überhaupt die Städte Karlsruhe und Stuttgart genannt sind, erschließt sich nicht.

2. In einer Tabelle „Einstufung der Projektvorschläge für den Schienenteil des BVWP 2030“ ist (auf S. 7 von 32) unter der Projektnummer der Anmeldung 1-091 wiederum die „ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg“ aufgeführt, und zwar mit den oben unter „Forderung RVNSW“ genannten Maßnahmen zwischen KA-Durlach und Vaihingen/Enz. Als „gutachterliche Begründung/Bemerkung/Verweis“ wird dazu ausgeführt, dass der Projektvorschlag „in optimiertem Zuschnitt“ unter der Projektnummer PB 2-033-V01 in den ‚Potentiellen Bedarf‘ aufgenommen wurde.

3. Unter „Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB oder WB aufsteigen können“, ist unter der lfd. Nr. 18 (Entwurf BVWP S. 174) die Projekt-Nr. 2-033-V01 tatsächlich auch aufgeführt, hier allerdings bezeichnet als „ABS Stuttgart – Backnang – Nürnberg“ mit den Hinweisen, dass die Projektdefinition noch nicht abgeschlossen sei und die Maßnahme vsl. ein zweites Gleis Backnang – Schwäbisch Hall-Hessental (Murrbahn) und Neigetechnikausrüstung Stuttgart – Backnang – Nürnberg umfasst – zur Strecke Karlsruhe – Stuttgart wird dagegen gar nichts ausgeführt.

4. Da nach der zuvor genannten Projektdefinition der Streckenabschnitt Karlsruhe – Stuttgart nicht enthalten ist, ist die als „gutachterliche Begründung/Bemerkung/Verweis“ oben unter 2. genannte Ausführung falsch.

Fazit:

Ein Ausbau der Strecke Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart (Abschnitt KA-Durlach – Vaihingen/Enz) ist im Entwurf des BVWP nicht verankert, auch wenn die oben unter 2. genannte Tabelle die Aufnahme des Projektvorschlages in den potentiellen Bedarf behauptet. Wir weisen hiermit auf diesen eklatanten Widerspruch hin und fordern nochmals dezidiert die **Aufnahme des Ausbauprojektes Karlsruhe-Durlach – Pforzheim – Vaihingen/Enz in den Vordringlichen Bedarf** des BVWP 2030, und zwar unabhängig von bzw. zusätzlich zu etwaigen Projekten zwischen Stuttgart und Nürnberg oder zwischen Hof und Leipzig/Dresden. Das Land Baden-Württemberg unterstützt diese Forderung ausdrücklich.

Strecke Stuttgart – Horb – Singen – Zürich (Gäubahn):

Forderung des Regionalverbands bei der Anmeldung im Frühjahr 2013:

Ausbau zweier weiterer Doppelspurabschnitte (Wiederherstellung der Zweigleisigkeit) auf der internationalen Korridorstrecke Stuttgart – Zürich (Gäubahn); Wiederherstellung der Zweigleisigkeit (entsprechend dem bereits in der Planung befindlichen Abschnitt Horb – Neckarhausen) in den Abschnitten Rottweil – Neufra und Rietheim-Weilheim – Wurmlingen.

Einstufung im Entwurf BVWP 2030:

Unter „Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB oder WB aufsteigen können“, ist unter der lfd. Nr. 25 (Entwurf BVWP S. 174) die Projekt-Nr. 2-040-V01 mit dem Maßnahmentitel „ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)“ aufgeführt und mit der vorläufigen Beschreibung „Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. 2. Gleis Horb – Neckarhausen, Rottweil – Neufra, Rietheim – Wurmlingen, Singener Kurve, V_{\max} -Erhöhung, Neigetechnikausrüstung“ versehen.

Im Projektinformationssystem PRINS zum BVWP 2030 ist die Maßnahme wie folgt beschrieben: Projektbegründung/Notwendigkeit des Projektes:

Zur Verkürzung der Fahrzeiten im Schienenpersonenfernverkehr zwischen Stuttgart, Singen und Zürich sowie der Erweiterung der Streckenkapazität für Personen- und Güterverkehre sind zweigleisige Ausbauten in den Abschnitten Horb - Neckarhausen, Rottweil - Neufra und Rietheim - Wurmlingen vorgesehen. Beim Güterverkehr zwischen Stuttgart und Zürich führt eine neue 1-gleisige Verbindungskurve zum Entfall des derzeit notwendigen Fahrtrichtungswechsels in Singen. Die Maßnahme wird ggf. aufgrund zusätzlicher Voruntersuchungen in einem angepassten Projektzuschnitt bewertet.

Fazit:

Bekannt ist, dass derzeit sowohl im Auftrag des Bundes als auch des Landes Baden-Württemberg je ein Gutachten zur Beschleunigung der Gäubahn bzw. zur Wiedereinführung der Neigetechnik bearbeitet wird. Die Gutachten sollen im Sommer vorliegen. Der Regionalverband fordert grundsätzlich die **Einstufung in den Vordringlichen Bedarf**. Auf die im Vertrag von Lugano mit der Schweiz vereinbarten Ziele zur Beschleunigung der Gäubahn wird dabei ausdrücklich verwiesen.

Unsere Projektanmeldebögen aus 2013 für die beiden genannten Schienenstrecken sind dieser Stellungnahme nochmals beigelegt. Wir bitten um wohlwollende Prüfung unserer Anträge.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dirk Büscher

Nachrichtlich zur Kenntnis und mit der Bitte um Unterstützung:

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
Abgeordnete des Deutschen Bundestages aus der Region Nordschwarzwald
Betroffene Städte und Gemeinden sowie die Landkreise der Region

Projektanmeldung zum Ausbau von Schienenstrecken durch den Regionalverband Nordschwarzwald

Anmelder	Regionalverband Nordschwarzwald, Habermehlstraße 20, 75172 Pforzheim, http://www.rvnsw.de , E-mail: planung@nordschwarzwald-region.de
Projektbezeichnung	Ausbau der Strecke Karlsruhe - Pforzheim - Vaihingen/Enz - Stuttgart
Beschreibung der Maßnahme	Geschwindigkeitserhöhender Ausbau samt signal- und sicherungstechnische Ertüchtigung der sogenannten "Stammstrecke" zwischen Karlsruhe-Durlach und Vaihingen/Enz über Pforzheim und Mühlacker
Benennung der Ausbauparameter	Z.B. Erhöhung der V_{max} durch Erhöhung und Begradigung von Kurven, Beseitigung von Langsamfahrstellen und Geschwindigkeitseinbrüchen
Abschätzung der Investitionskosten	-
Projektbegründung	Gemäß Planziel 1 PS 4.1.12 des Regionalplans 2015 Nordschwarzwald soll die Region mit ihrem Oberzentrum Pforzheim in die großräumige europäische Schienenfernverkehrsverbindung Magistrale Paris - Strasbourg - Karlsruhe - Stuttgart - München - Wien - Budapest eingebunden werden. Gleichfalls ist die Einbindung der Region mit dem Oberzentrum Pforzheim und dem Mittelzentrum Mühlacker in den innerdeutschen schnellen Fernverkehr beizubehalten. Dazu ist eine mindestens stündliche (in HVZ halbstündlich verdichtete) schnelle und anschlussichernde Anbindung von Pforzheim in die weiterführenden Fernverkehrsknoten Karlsruhe und Stuttgart (über die Schnellfahrstrecke ab Vaihingen/Enz) zwingende Voraussetzung. Zur Gewährleistung dieser Ziele, der Erreichung einer annähernd gleichen Fahrzeit wie bei der Verbindung über Bruchsal und zur Gewährleistung eines weiterhin bedarfsbezogen sehr dichten Nahverkehrsangebotes ist die oben genannte Ertüchtigung und der Ausbau der Strecke erforderlich (siehe auch <u>Anlage</u> "Anforderungskatalog Schienenfernverkehr Region Nordschwarzwald" vom 18.08.2008).
Projekthistorie	Der Ausbau der Strecke Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart ist bereits Bestandteil der Bundesverkehrswegepläne 1985 (damals als „Planung“ für 40 Mio. DM) und 1992 (dort im Zuge der Strecke KA – PF – S – Nürnberg – Leipzig/Dresden; Herrichtung für Neigetechnik-Betrieb) gewesen. Im BVWP 2003 ist diese Strecke ebenfalls im „Vordringlichen Bedarf“ mit den zwei Maßnahmen „Streckensanierung, Neitech“ und Investitionskosten von rund 1 Mrd. Euro von 2001 bis 2015 aufgelistet; allerdings ist in der dazugehörigen Karte nur der Abschnitt Nürnberg – Marktredwitz – Plauen sowie die Strecken Richtung Leipzig und Dresden als „Vordringlicher Bedarf“ bzw. „Realisierung bis 2015“ dargestellt.
Alternativenprüfung	-
Abbau raumordnerischer Defizite	Siehe Projektbegründung oben: Abbau der Defizite für das Oberzentrum Pforzheim und das Mittelzentrum Mühlacker bzgl. der schnellen Einbindung in die innerdeutschen Fernverkehre bzw. die Fernverkehrsknoten Karlsruhe und Stuttgart.
Weitere Projektwirkungen	Damit wäre auch eine ausreichend qualifizierte Alternativstrecke zur Strecke über Bruchsal für die Verbindung Karlsruhe - Stuttgart bei Sperrung der hochbelasteten, teils überlasteten Schnellfahrstrecke zwischen Bruchsal und Vaihingen/Enz gegeben.
Umweltfachliche Gegebenheiten	-
Weitere Hinweise zum Projekt	-

Neuer Bundesverkehrswegeplan 2015:

Projektanmeldung zum Ausbau von Schienenstrecken durch den Regionalverband Nordschwarzwald

Anmelder	Regionalverband Nordschwarzwald, Habermehlstraße 20, 75172 Pforzheim, http://www.rvnsw.de , planung@nordschwarzwald-region.de
Projektbezeichnung	Ausbau der Strecke Stuttgart - Horb - Singen - Grenze D/CH
Beschreibung der Maßnahme	Ausbau zweier weiterer Doppelspurabschnitte (Wiederherrichtung 2Gleisigkeit) auf der internationalen Korridorstrecke Stuttgart - Zürich ("Gäubahn")
Benennung der Ausbauparameter	Wiederherstellung der Zweigleisigkeit (entsprechend dem bereits in der Planung befindlichen Abschnitt Horb - Neckarhausen) in den Abschnitten Rottweil - Neufra und Rietheim-Weilheim - Wurmlingen.
Abschätzung der Investitionskosten	-
Projektbegründung	Vor dem Zweiten Weltkrieg war die Gäubahn ihrer Funktion als wichtige Nord-Süd-Magistrale entsprechend durchgehend zweigleisig trassiert. Nach dem Krieg wurde das zweite Gleis auf dem rund 80 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Horb und Tuttlingen als Reparationsleistung abgebaut. Seither leidet das Verkehrsangebot auf dieser Strecke unter einer zu geringen Streckenkapazität. So werden beispielsweise Verspätungen von einem Zug auf einen entgegenkommenden übertragen, weil auf dem jetzt eingeleisigen Streckenabschnitt zu wenige Kreuzungsmöglichkeiten vorhanden sind. Der Ausbau der Gäubahn ist sowohl im Bundesverkehrswegeplan als auch im Generalverkehrsplan des Landes verankert.
Projekthistorie	Gemäß dem Vertrag von Lugano 1996 wurde vereinbart, zwischen Zürich und Stuttgart durch den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik und gleichzeitigen punktförmigen Linienverbesserungen die Reisezeit auf 2 1/4 Std. zu verkürzen. Dadurch soll die Gäubahn zu einer leistungsfähigen Nord-Süd-Magistrale im internationalen Schienenfernverkehr mit deutlich kürzeren Fahrzeiten ausgebaut werden. Der Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) enthält den ersten Abschnitt Horb - Neckarhausen bereits in der Kategorie "C"; die weiteren Abschnitte befinden sich dort lediglich in der Kategorie "D". Das Projekt ist mit allen Teilabschnitten in den BVWP 2015 aufzunehmen.
Alternativenprüfung	-
Abbau raumordnerischer Defizite	Sicherung der Einbindung des Mittelzentrums Horb in den innerdeutschen/internationalen Schienenfernverkehr
Weitere Projektwirkungen	Schaffung einer weiteren adäquaten Anbindung an die Neue Eisenbahn-Alpen-transversale NEAT mit dem Gotthard-Basistunnel, ergänzend zur Oberrheinstraße
Umweltfachliche Gegebenheiten	werden für den Abschnitt Horb - Neckarhausen derzeit geprüft/bearbeitet.
Weitere Hinweise zum Projekt	-