

TOP 1: Stellungnahme zum Bundesverkehrswege-Plan

Beschlussvorschlag:

1. Der Planungsausschuss nimmt den Bericht zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zustimmend zur Kenntnis.
2. Der Planungsausschuss begrüßt die Aufnahme sämtlicher im Ostalbkreis für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldeten Straßenbaumaßnahmen und unterstützt die Einstufung in den vordringlichen Bedarf.
3. Der Planungsausschuss fordert den umgehenden Start der Umweltverträglichkeitsprüfung und die Beauftragung der Planung für die B 29 Schwäbisch Gmünd-Ost bis Mögglingen.
4. Der Planungsausschuss unterstützt die Planungen der Stadt Aalen für den Abschnitt B 29a Unterkochen - Ebnat.
5. Der Planungsausschuss beauftragt die Verwaltung, entsprechend der nachfolgend dargestellten Fakten eine Stellungnahme für das laufende Beteiligungsverfahren zum Bundesverkehrswegeplan 2030 bezüglich des Schienenverkehrs und des Ausbaus der B466 zu erarbeiten. Es soll darauf hingewirkt werden, dass der Ausbau der Rems-, Jagst- und Brenzbahn sowie der B466 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird. Flankierend hierzu sollen Schreiben an die Spitzen des BMVI in Berlin und das MVI in Stuttgart gerichtet werden.

Sachverhalt

Die folgenden Ausführungen basieren teilweise auf den in Kooperation von den Landratsämtern und der Verbandsverwaltung erarbeiteten Positionen und Sitzungsvorlagen.

1. Rahmenbedingungen Bundesverkehrswegeplanung

In der Bekanntmachung zur Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 vom 8. März 2016 wurde eine Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß §14 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Zeit vom 21. März bis 02. Mai 2016 eingeleitet. Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist die fachliche Überprüfung der im Entwurf des BVWP 2030 getroffenen grundsätzlichen Festlegungen, insbesondere im Hinblick auf die aus dem Gesamtplan resultierenden Auswirkungen auf die Umwelt.

Der Bundesverkehrswegeplan wird vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) mit gutachterlicher Unterstützung auf Basis der von ihm übermittelten Projektvorschläge erarbeitet und von der Bundesregierung im Kabinett beschlossen.

Er steckt den Rahmen für die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes ab. Allerdings ist der vom Bundeskabinett verabschiedete BVWP weder Finanzierungsplan, noch hat er Gesetzescharakter.

Auf Grundlage des BVWP werden die Entwürfe der Bedarfspläne für die einzelnen Verkehrsträger aufgestellt und ebenfalls im Bundeskabinett beschlossen. Als Anlage der jeweiligen Ausbaugesetze werden die Bedarfsplanentwürfe anschließend in den Deutschen Bundestag eingebracht und von diesem verbindlich beschlossen. Der BVWP und die Bedarfspläne sind aufgrund von möglichen Änderungen im Rahmen der Parlamentsbefassung in der Regel nicht vollständig deckungsgleich. Die Bedarfspläne sind es, die abschließend festlegen, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte in welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen.

Als Planungshorizont wird für den BVWP 2030 das Jahr 2030 angesetzt. Alle fünf Jahre werden aufgrund gesetzlicher Regelungen Bedarfsplanüberprüfungen durchgeführt.

Von Ländern und Kommunen, Abgeordneten, dem Bund selbst, Eisenbahninfrastruktur Unternehmen, Bürgern, Verbänden und weiteren Akteuren wurden insgesamt über 2.000 Projektideen zur Bewertung im BVWP 2030 angemeldet. Davon entfielen rd. 1.700 auf Bundesfernstraßen, rd. 400 auf Bundes-schienenwege und rd. 50 auf Bundeswasserstraßen.

Die angemeldeten Projekte von Straße und Schiene wurden nach einer Vorprüfung und ggf. Optimierung einer Plausibilitätsprüfung durch unabhängige Ingenieurbüros unterzogen und anschließend in einem komplexen Bewertungsverfahren verglichen. Das zentrale Bewertungsmodul stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt. Positive wie negative Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht. Diese Ergebnisse sind im Umweltbericht, der als Teil des Bundesverkehrswegeplans die strategische Umweltprüfung bildet, dargestellt.

Da die finanziellen Mittel für die Verkehrsinfrastruktur begrenzt sind, können zahlreiche Vorhaben voraussichtlich nicht bis zum Jahr 2030 begonnen werden. Die bewerteten Vorhaben wurden daher auf Basis fachlicher Kriterien in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingeordnet. Der Bund muss zukünftig zielgerichteter als in der Vergangenheit in die Bundesverkehrswege investieren.

Daher konzentriert sich der Bund bei seinen Investitionen zunächst auf die Bereiche Erhaltung bzw. Ersatz sowie die Engpassbeseitigung. Die bis 2030 notwendigen Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen in die bestehenden Netze wurden zunächst als unverzichtbare Ausgaben vorrangig in das Gesamtbudget eingestellt. Das wichtige Ziel, Erhaltung und Ersatz der Bestandsnetze Vorrang zu geben, wird damit umgesetzt.

Im zweiten Schritt werden die weiteren Mittel für Aus- und Neubaumaßnahmen auf die drei Verkehrsträger verteilt. Dabei werden insbesondere die mit der Aufteilung verbundenen verkehrlichen Effekte und die Umweltwirkungen auf Ebene des Gesamtplans berücksichtigt. Im dritten Schritt erfolgt die Dringlichkeitseinstufung der einzelnen Projekte der drei Verkehrsträger. Zunächst wurden hierbei die Aus- und Neubauvorhaben in laufende bzw. fest disponierte und in neue Vorhaben aufgeteilt.

Alle laufenden und fest disponierten Projekte werden so schnell wie möglich fertiggestellt. Für die neuen Vorhaben gibt es im BVWP 2030 die Dringlichkeitsstufen

- Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)

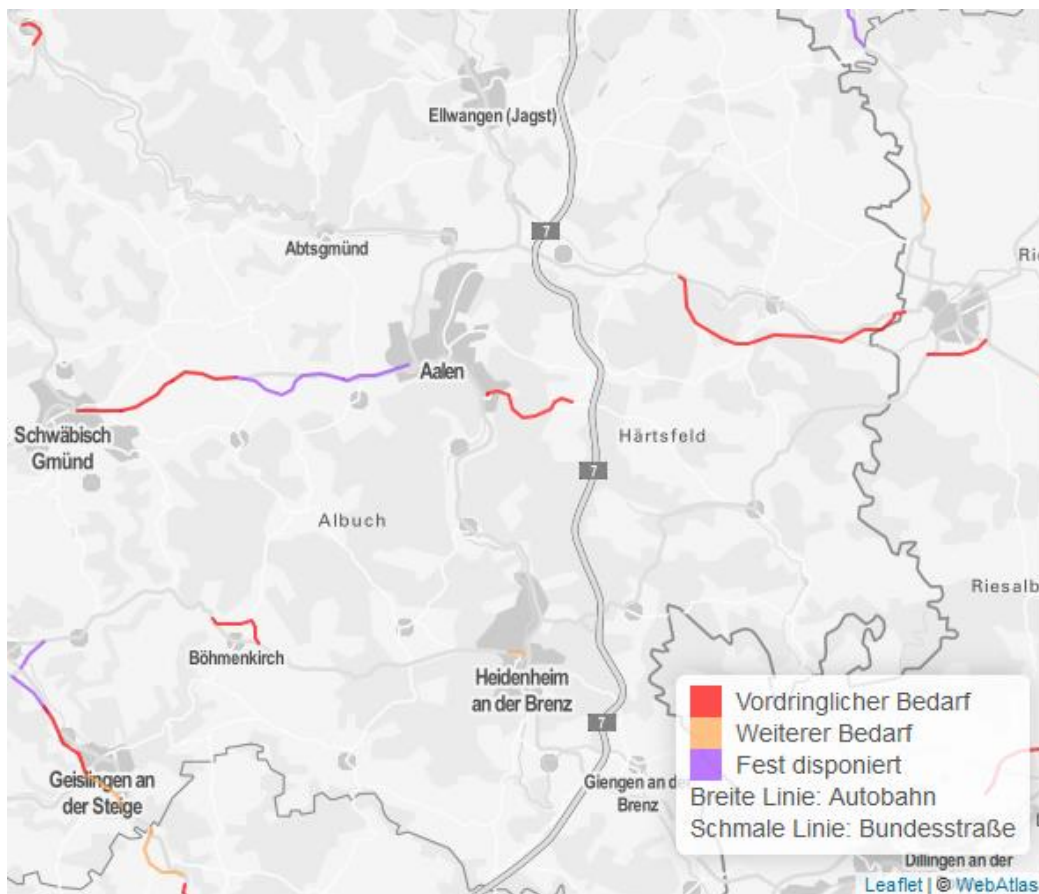
- Weiterer Bedarf (WB) mit Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*).

Vorhaben des VB/VB-E sollen im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umgesetzt bzw. begonnen werden. Im Fokus stehen dabei besonders die Hauptachsen und Knoten der Verkehrsnetze. Der Großteil der Investitionsmittel wird auf großräumig bedeutsame Projekte konzentriert. Beim Verkehrsträger Straße sind dies rund 75 % der Investitionsmittel.

Folgende Projekte sind im Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans für Ostwürttemberg dargestellt.

2. Straßenvorhaben

Folgende Karte gibt einen Überblick zu den im Referentenentwurf des BVWP für Ostwürttemberg vorgesehenen Vorhaben



Im Referentenentwurf aufgenommene Straßenbauprojekte in Ostwürttemberg und Umgebung Quelle:
http://www.bvwp-projekte.de/map_street.html

a. Projekte im „Vordringlichen Bedarf“

Folgende Vorhaben in Ostwürttemberg sind in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft worden. Damit können die Planungen für diese Projekte aufgenommen bzw. weitergeführt werden. Die Maßnahmen tragen die Bezeichnungen

- B 29 Schwäbisch Gmünd - Aalen (1 .1)
- B 29 a Unterkochen - Ebnat (1 .2)
- B 29 n Röttingen - Nördlingen (1 .3)

Dies entspricht den im Regionalplan 2010 formulierten regionalen Ausbauzielen (vgl. PS 4.1.1.4 (Z)), entsprechende Trassierungen sind schon seit 1997 in der Raumnutzungskarte dargestellt.

B 29 Schwäbisch Gmünd – Aalen

zur B 29 zwischen Schwäbisch Gmünd und Aalen gehören die beiden Teilabschnitte

- B 29 Ortsumfahrung Mögglingen mit einer Länge von 7,0 km und Kosten von 65,4 Mio. € als Neubau einer 4spurigen Strecke (Maßnahme ist in Bau)

und

- B 29 Essingen – Aalen mit einer Länge von 3,6 km und Kosten von 32,9 Mio. € als Erweiterung der vorhandenen Strecke auf 4 Spuren (Neubeginn ist zugesagt)

Diese beiden Maßnahmen wurden als „fest disponierte“ Maßnahmen nicht mehr einer Bewertung unterzogen.

Die Strecke zwischen Schwäbisch Gmünd - Mögglingen mit einer Gesamtlänge von 9,6 km und Kosten von 69,5 Mio. € hat in der Bewertung als Gesamtprojekt ein Nutzen Kosten-Verhältnis von 3,9 erreicht (bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis $> 1,0$ ist ein Vorhaben gesamtwirtschaftlich sinnvoll). Sie wird in 3 Teilabschnitte unterteilt, die nach Aussage des Regierungspräsidiums zusammenhängend geplant werden sollen, aber als getrennte Bauabschnitte realisiert werden können.

- Der Teilabschnitt Schwäbisch Gmünd - Hussenhofen hat eine Länge von 2,4 km und wird mit Kosten von 17,4 Mio. € veranschlagt.
- Der Teilabschnitt Hussenhofen - Böbingen ist 3,5 km lang und soll 26,7 Mio € kosten.
- Der Abschnitt Böbingen - Mögglingen umfasst im Wesentlichen den Bereich der Ortsumlage Böbingen vom Verteiler Iggingen bis zum Beginn der Ortsumfahrung Mögglingen

Die B 29 von Schwäbisch Gmünd bis Aalen ist damit wie im BVWP 2003 im Vordringlichen Bedarf. Von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart ist für den Abschnitt Schwäbisch Gmünd Ost bis Mögglingen die zugesagte Umweltverträglichkeitsprüfung zu starten.

B 29 a Unterkochen – Ebnat

Das Vorhaben der B 29 a von der B 1 9 in Unterkochen über die Ebnater Steige bis zur L 1 076 in Ebnat einschließlich der Umfahrung Ebnat hat im neuen BVWP eine Aufwertung erfahren. Im BVWP 2003 war lediglich die Ortsumfahrung Ebnat im Vordringlichen Bedarf und der Bereich Unterkochen nur im Weiteren Bedarf eingestuft. Nun wird die Gesamtstrecke zwischen der B 1 9 und der L 1 076 als vordringliche Maßnahme gesehen. Das Vorhaben ist mit einer Gesamtlänge von 6,2 km und Kosten von 25,4 Mio. € und einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 6,5 im BVWP berücksichtigt. Damit liegen die Voraus-

setzungen vor, dass nach Herstellung des Baurechts durch die Stadt Aalen die Ortsumfahrung Ebnat rasch realisiert werden kann. Für den Bereich Unterkochen können die Planungen jetzt Fahrt aufnehmen.

Röttingen – Nördlingen

Von ganz neuer Qualität ist die Aufnahme der B 29 neu als 3spurige Neubaustrecke zwischen der Röttinger Höhe und der Landesgrenze in den Vordringlichen Bedarf. Bislang waren nur die Ortsumfahrungen von Trochtelfingen und Pflaumloch als Maßnahmen des Weiteren Bedarfs sehr weit auf die lange Bank geschoben und ohne Realisierungschancen. Die Argumentation der Raumschaft mit der großräumigen Verbindungsfunktion der B 29 hat das BMVI zur Grundlage seiner Entscheidung gemacht und die hohe Dringlichkeit der Maßnahme anerkannt. Für das ca. 16 km lange Projekt mit Kosten von 105,5 Mio. € wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,2 ermittelt. Für die Bewertung hat das BMVI die südliche Variante zugrunde gelegt.

Das BMVI betont aber, dass damit noch keine Trassenentscheidung gefallen ist. Zitat: „Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf ändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt“. Das BMVI sieht das Vorhaben im Zusammenhang mit einer Verbindung zur Anschlussstelle Aalen-Oberkochen, für die er die Finanzierung durch Dritte unterstellt. Von den 105,5 Mio. € Projektgesamtkosten will der Bund 96,3 Mio. € übernehmen. 9,2 Mio. € entfallen auf die Verbindung zur BAB A 7. Mit der Aufnahme der B 29 neu in den Vordringlichen Bedarf können nun die vom Landkreis angestellten Überlegungen und Untersuchungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie weiterentwickelt werden.

B 29 Bereich Westhausen Ausbau und Lärmschutz

Eine Ertüchtigung der B 29 im Bereich Westhausen ist nicht Teil des BVWP, dies gilt ebenso für ggf. zukünftig notwendige Lärmschutzmaßnahmen entlang der B 29 in Westhausen. Sie können als Maßnahmen der Lärmsanierung realisiert werden, wenn die Anspruchsvoraussetzungen vorliegen.

Umweltbericht

Die Auswirkungen der Vorhaben des BVWP auf die Umwelt wurden im einem Umweltbericht zum BVWP untersucht. Dieser Umweltbericht stellt die Strategische Umweltprüfung (SUP) dar. Die Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein durch eine EG-Richtlinie (2001 /42/EG) vorgesehene, systematisches Prüfungsverfahren, mit dem die Umweltaspekte bei strategischen Planungen und dem Entwurf von Programmen untersucht werden. Der BVWP ist als strategische Planung einer der Fälle, bei dem sie notwendig wird. Für diese SUP wurde eine komplexe Methodik erarbeitet, mit der die Umweltauswirkungen der in den BVWP eingestellten Bundesverkehrswegeprojekte ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Dazu wurde ein Katalog an Beurteilungskriterien aufgestellt. Teil 1 der Beurteilungskriterien besteht aus den umweltbezogenen Kriterien der Nutzen-Kosten-Analyse. Teil 2 umfasst die ergänzenden nicht monetarisierten Kriterien, die die Betroffenheit von Flächen mit besonderer Bedeutung oder Empfindlichkeit gegenüber Eingriffen durch die Infrastrukturvorhaben abbilden. Eine Prüfung eines Einzelvorhabens auf seine umweltrechtliche Zulässigkeit nimmt die SUP nicht vor. Diese

Prüfung bleibt im Rahmen einer Einzelfallprüfung den weiteren Planungsschritten für das Vorhaben vorbehalten. Bei der Umweltbetroffenheit werden nur 3 verbale Einstufungen vorgenommen: hoch, mittel und gering. Die B 29 Schwäbisch Gmünd - Aalen ist als „Erweiterung“ mit „gering“ bewertet, die beiden anderen Projekte B 29 a und B 29 neu sind als Neubau mit „hoch“ eingestuft. Das ist nachvollziehbar, da eine Erweiterung in der Regel ein geringerer Eingriff als ein völliger Neubau ist.

b. Projekte im weiteren Bedarf

Folgendes Vorhaben in Ostwürttemberg wurde in den „weiteren Bedarf“ eingestuft. Diesem Projekt wird ein grundsätzlicher verkehrlicher Bedarf zugeschrieben, dessen Investitionsvolumen wird jedoch den voraussichtlich bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreiten. Die Maßnahme trägt die Bezeichnungen

- B 466 Heidenheim (Tunnel)

Ziel des Projektes ist die Entlastung der Ortsdurchfahrt für eine Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen durch 2 streifigen Neubau. Die Bundesstraße 466 dient der überregionalen Verbindung der Region Filstal und der Ostalb mit den Zentren Göppingen und Heidenheim. Als Verkehrsbelastung im Zieljahr 2030 werden 16.000 KFZ pro Jahr prognostiziert. Die Baukosten wurden mit 25,3 Mio. Euro dargestellt und ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,7 festgestellt. Die Umweltbetroffenheit wird als gering betrachtet. Eine Begründung für die Zuordnung zum weiteren Bedarf ist in den Unterlagen nicht weiter ausgeführt.

c. Nicht aufgenommene Projektvorschläge

Trotz Meldung des Landkreises Heidenheim an das Land Baden-Württemberg im Vorfeld der Erstellung der Projektlisten zur Prüfung der Maßnahmen für den BVWP wurde der Ausbau der B 466 einschließlich Ortsumfahrung von Söhnstetten nicht weiter berücksichtigt

Die verkehrliche Notwendigkeit und technische Machbarkeit eines Ausbaus der B 466 einschließlich Umfahrung von Söhnstetten und Innenstadttunnel Heidenheim ist in mehreren Gutachten nachgewiesen, die auch dem Land Baden-Württemberg vorliegen. Jedoch wurde nur der Innenstadttunnel Heidenheim für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Auch die Umfahrung der rd. 4 km entfernten Gemeinde Böhmenkirch (Landkreis Göppingen) im Zuge der B 466 ist vom Land nicht angemeldet worden.

Im Referentenentwurf des BVWP wurde jedoch die Umfahrung von Böhmenkirch im Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum in diesem Zusammenhang nicht auch eine Prüfung der am selben Streckenzug liegenden, unmittelbar benachbarten Umfahrung von Söhnstetten erfolgt ist. Berücksichtigt werden muss in diesem Zusammenhang auch, dass die B 466 ab Heidenheim über die B 10 die zentrale Verbindung zur Landeshauptstadt Stuttgart darstellt. Zwischen Heidenheim und der B 10 ist im Zuge der B 466 die Umfahrung von Donzdorf bereits realisiert, die Umfahrung von Süßen im Bau und die Umfahrung von Böhmenkirch im Vordringlichen Bedarf. Söhnstetten würde entsprechend als „Nadelöhr“ verbleiben.

3. Schienenvorhaben

In der Region Ostwürttemberg hat keines der vom Land angemeldeten Schienenvorhaben Berücksichtigung im BVWP 2030 gefunden. Somit muss die Zeit des laufenden Beteiligungsverfahrens bis 2. Mai 2016 genutzt werden, um in Berlin für die wichtigen Schieneninfrastrukturmaßnahmen der Region zu werben.

Es handelt sich dabei um folgende Maßnahmen:

a. Obere Jagstbahn und Ertüchtigung der Remsbahn (i. V. m. Residenzbahn)

Sachstand:

Verschiedene Linienführungen für Projekte zum Ausbau der eingleisigen Strecke Goldshöfe Crailsheim wurden zur Überprüfung im Rahmen der Arbeiten zum BVWP als Projektvorschläge seitens des BMVI zu Grunde gelegt. Ebenfalls wurde der Neigetechnikausbau auf Rems- und Jagstbahn in die Prüfung mit einbezogen, welcher die Grundlage für eine zukünftige Beschleunigung der IC-Linie Stuttgart-Nürnberg durch den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen und damit guten Anschlüssen insbesondere auf die Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt (nach Berlin und Leipzig) aber auch in Stuttgart nach Mannheim und Frankfurt ist.

Vom Land Baden-Württemberg wurde dazu der Ausbau der Residenzbahn (Karlsruhe-Pforzheim-Stuttgart), der Remsbahn (Stuttgart - Aalen) und der Jagstbahn (Goldshöfe - Crailsheim) zur Beschleunigung der Strecke, optional durch Neigetechnikausrüstung sowie einem zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Crailsheim - Goldshöfe beantragt. Dies wurde seitens des BVWP als ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg (Variante Crailsheim) (Projektvorschlag 1-093) geprüft. Parallel wurde auch die Führung über die Murrbahn via Backnang alternativ als Projektvorschlag 1-094 geprüft.

Ebenfalls wurden über die Anmeldungen des Landes weitere Varianten (jedoch ohne Neigetechnikausbau) einer Linienführung Ulm - Aalen-Crailsheim - Bad Mergentheim (Projektvorschläge 1-045 und 1-046) sowie Donauwörth - Goldshöfe - Crailsheim (Projektvorschläge 1-052 und 1-053) geprüft. Letzte wurden mit der Begründung, dass trotz erheblicher Investitionskosten in die geplante Ausbaustrecke nur eine geringe Nachfrage durch SPfV (Schienenpersonenfernverkehr) und SGV (Schienengüterverkehr) besteht, ausgeschlossen.

Die geprüften Alternativen über Murrbahn und Remsbahn sind in der Liste der Einstufung der Projektvorschläge für den Schienenteil des BVWP 2030¹ als „potenzieller Bedarf“ aufgenommen worden.

Im Referentenentwurf zum BVWP 2030 wird jedoch die Variante über Murrbahn (Backnang) dem weiteren Bedarf zugeschieden, während für die Führung über die Mittelzentren Schwäbisch Gmünd – Aalen – Ellwangen, welche gemäß des Landesentwicklungsplan gemeinsam die oberzentralen Funktionen für die Region Ostwürttemberg übernehmen, ausgeschieden wird.

Das BMVI trägt zur Begründung vor, dass zur Beschleunigung der Fernverkehrsrelation Zürich - Stuttgart - Nürnberg zwischen Stuttgart und Nürnberg eine Ausrüstung für Neigetechnik vorgesehen ist. Da zwischen Waiblingen und Crailsheim die Führung über Backnang rund 13 km kürzer ist, als die derzeit vom Fernverkehr genutzte Führung über Aalen, solle dieser Streckenzug ausgebaut werden. Entsprechend wäre ein optionaler zweigleisiger Ausbau Backnang - Schwäbisch Hall-Hessental Be-

¹ Vgl

<http://init.pro.contentstream.de/18004initag/ondemand/3706initag/bmvi/bvwp2030/anmeldung/bvwp-projektliste-schiene.pdf>

standteil der Maßnahme. Durch die verbesserte Verknüpfung der Achsen Zürich - Stuttgart und München - Berlin verbessere sich die Verbindungsqualität von Stuttgart in Richtung Berlin, da die Führung über Nürnberg dann die schnellste Route darstelle. Erreichbarkeitsdefizite zwischen Württemberg und Franken könnten laut dem BMVI abgebaut werden.

Bewertung

Der Bund konzentriert die Ausbaubetrachtungen auf einen Teil des Schienenkorridors Stuttgart-Nürnberg einseitig auf die Murrbahn. Dies widerspricht sowohl der aktuellen Situation hinsichtlich der Führung der IC Verkehre, wie auch der von der DB AG geplanten Bedienung des Schienenkorridors Stuttgart-Nürnberg ab Ende 2017 mit IC-Verkehren auf beiden Strecken.

Diese vom Bund erfolgte Bevorzugung der Strecke Stuttgart - Nürnberg via Crailsheim über die Murrbahn mit einem Verweis auf den kürzeren Streckenverlauf von 13 Kilometer ist daher schwer nachzuvollziehen, zumal der eingleisige, die Kapazität beschränkende Anteil im Bereich Goldshöfe-Crailsheim (ca. 30km) 14km kürzer ist als auf der Murrbahn (ca. 42km), weniger Ortslagen in den eingleisigen Bereichen betroffen sind und keine Tunnelbauwerke berücksichtigt werden müssen.

Im Konzept der Transeuropäischen Netze Verkehr Schiene (TEN-T)² wird die Verbindung über Rems- und Jagstbahn explizit dem Transeuropäischen Kernnetz zugeordnet. Entsprechend gilt dies auch für die am 9. März 2016 durch die Ministerkonferenz für Raumordnung beschlossenen Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumordnung. Im Leitbild 1 „Wettbewerbsfähigkeit stärken“ wird diese Linienführung deutlich in der Leitbildkarte dargestellt.

Das Land Baden-Württemberg hat in seiner Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan³ die Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden über die Residenzbahn, Remsbahn und Jagstbahn in die Gruppe der Achsen des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes (TEN) und übriger internationale Strecken zugeordnet und damit der Achse eine herausragende Bedeutung zugemessen. Veranschlagt wurden für die 205 km lange Strecke 108 Millionen Euro Ausbaukosten.

Das Land begründete den Ausbau damit, dass diese Strecke die optimale Anbindung Baden-Württembergs an die Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt (- Berlin) durch Verknüpfung der Achsen München - Berlin und Zürich - Stuttgart - Nürnberg darstellt. Nach Eröffnung der Neubaustrecke stelle diese Strecke die schnellste Verbindung vom Raum Stuttgart nach Berlin dar. Demnach meldete das Land für den Ausbau zur Beschleunigung der Strecke Neigetechnikausrüstung sowie den zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Crailsheim – Goldshöfe an.

Die kürzere Strecke über die Murrbahn fällt laut der Anmeldung des Landes nur in die Gruppe 2 „Achsen zwischen Oberzentren“ und soll unter dem Namen „ABS Stuttgart – Crailsheim“ zur Beseitigung von Güter- und Personenverkehrsempässen für 180 Mio. Euro zwischen Backnang und Schwäbisch Hall-Hessental auf 42 Kilometer zweigleisig ausgebaut werden. Eine Neigetechnikausrüstung wird als optional erwähnt.

Das Land führt dabei für die Verbindung Karlsruhe - Stuttgart - Aalen - Crailsheim - Nürnberg aus, dass diese bereits im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2003 beinhaltet ist. Zudem

² VERORDNUNG (EU) Nr. 1315/2013 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU

³ https://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/BVWP/BVWP_Schiene-BVWP_2015-Tabelle-Kurzfassung.pdf

sei die Strecke Bestandteil des TEN-Kernnetzes. Im derzeit noch gültigen Bundesverkehrswegeplan 2003 werden die ABS Stuttgart—Singen—Grenze D / CH und die ABS Nürnberg—Passau—Grenze D / A als „Internationale Maßnahmen“ geführt. Für diese Maßnahmen stellt der Lückenschluss durch den Ausbau der Rems- und Jagstbahn die kostengünstigste Variante dar.

Außer Acht gelassen wird im Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2030 hierbei jedoch das deutlich höhere Fahrgastpotential der Einzugsgebiete der heutigen Fernverkehrshalte im Ostalbkreis sowie deren deutlich zentral gelegeneren Haltestellen in Schwäbisch Gmünd, Aalen und Ellwangen sowie z.T. zusätzlich in Schorndorf. Allein aus diesen vier Städten ergibt sich eine Bevölkerungszahl von ca. 190.000 Menschen im direkten Umfeld der Fernverkehrshaltestellen. Im Falle der Murrbahn sind dies lediglich etwa 74.000 Menschen (Backnang, Schwäbisch Hall). Bei diesen ist außerdem im Augenblick nicht abschätzbar, ob überhaupt Halte vorgesehen sind, bzw. die Infrastruktur (Bahnhöfe) für Fernverkehrshalte ausreichend ist.

Diese Haltestellensituation ist auch im Gegensatz zu den jüngst sanierten und sich derzeit in der Aufwertung befindlichen Bahnhöfen in Schwäbisch Gmünd, Ellwangen und dem in der Sanierung befindlichen künftigen Hauptbahnhof Aalen zu betrachten.

Gerade der Hauptbahnhof Aalen bietet durch seine Knotenfunktion eine wichtige Zuführefunktion von Fahrgastpotentialen z.B. auch aus dem bayerischen Umland sowie dem Mittelzentrum Heidenheim sowie dem Oberzentrum Ulm und damit der nutzerstarken Brenzbahn. Auch diese würden von einem entsprechenden Ausbau direkt profitieren. Über die schnelle IRE-Verbindung Aalen-Ulm ergeben sich attraktive Reisezeiten über Aalen aus dem Großraum Ulm, die im Vergleich mit konkurrierenden Verbindungen in Richtung Berlin über Stuttgart oder München bei einer guten Knoteneinbindung der IC-Züge auf Rems- und Jagstbahn in Nürnberg konkurrenzfähig sind.

Ebenfalls wird der Bahnhof Aalen von der Deutschen Bahn als einer von 32 „Knotenbahnhöfen mit Fernverkehrsanschluss“ in Baden-Württemberg geführt. Während auf dem Streckenabschnitt von Waiblingen - Crailsheim über die Murrbahn kein Bahnhof dieser Kategorie liegt, liegen im Bereich der Remsbahn mit Schwäbisch Gmünd und Aalen gleich zwei dieser Bahnhöfe.

Besonders der geplante und durch Land und Landkreis gemeinsam finanzierte Halbstundentakt auf der Remsbahn ab 2019 führt einem die Rems- und Jagstbahn nutzenden Fernverkehr zusätzliche potentielle Nutzergruppen zu.

Die im Jahr 2013 etablierte Interessengemeinschaft „Schienenkorridor Stuttgart-Nürnberg“, an der die regionalen Institutionen (Verbände, Landkreise, Städte) tatkräftig mit der konkreten Zielsetzung: „Mehr Fahrgäste für den Fernverkehr!“ mitarbeiten, dokumentiert den Stellenwert und die lokal verankerte Wertschätzung für ein Ausbauprojekt Goldshöfe-Crailsheim .

Die Zuführung von Fernverkehrsreisenden ist zudem für die Deutsche Bahn interessant. Diese beklagt aktuell Einbrüche in ihrem Kerngeschäft dem Fernverkehr. Eine „DB-Fernverkehrsoffensive“ soll der negativen Entwicklung begegnen. Es liegt daher nahe, von Seiten des Bundes dort auch den Ausbau der Infrastruktur voranzutreiben, wo die größten Fahrgastpotenziale und Knotenpunkte sich befinden.

b. Brenzbahn

Sachstand

Das Land Baden-Württemberg beantragte für den Bundesverkehrswegeplan 2030 auch die Aufnahme des Ausbaus der Brenzbahn.

Für die Brenzbahn wurde konkret die Elektrifizierung und der partielle zweigleisige Ausbau sowie die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Angebotsqualität des Schienenpersonen- und Güterverkehrs auf 73 Kilometern mit einem Volumen von 100 Millionen Euro beantragt. Der zweigleisige Ausbau ist zwischen Langenau – Rammingen und Bergenweiler – Sontheim-Brenz geplant. Die Elektrifizierung umfasst die gesamte Strecke zwischen Ulm und Aalen samt geschwindigkeitserhöhendem Ausbau durch Beseitigung von Langsamfahrstellen.

Der Bund lehnte die Aufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan ab, da trotz einer erwarteten Zunahme des SGV auf der Strecke, der Nutzen einer Elektrifizierung und eines Ausbaus für den überregionalen Verkehr die Investitionskosten nicht decken kann. Da das Projekt deshalb nicht wirtschaftlich ist, ist es nicht in den BVWP aufzunehmen.

Bewertung:

Auch diese Maßnahme des Ausbaus der Brenzbahn ist im Zusammenhang mit dem Ausbau der Jagstbahn zu sehen. Das Land kategorisierte die Maßnahme im Bereich „Achsen zwischen Oberzentren / Beseitigung von Engpässen im Güter- und Personenverkehr“. Hierbei geht es darum, Vorhaben zu fördern, mit denen der Nachholbedarf Baden-Württembergs beim Verkehrsträger Schiene (Eisenbahnen des Bundes - EdB) gedeckt werden soll. Die Verknüpfungsfunktion der Brenzbahn erkennt man auch daran, dass sie Bestandteil des Nahverkehrskonzepts „Donau-Iller“ ist. Damit ist die Verknüpfung in den Alb-Donau-Kreis, länderübergreifend im Landkreis Neu-Ulm und in der Stadt Ulm möglich.

Es wurden nur Linienführungen untersucht, die nicht an große Knotenbahnhöfe wie Nürnberg anbinden, so dass maßgebliche Potenziale nicht betrachtet wurden.

Gerade die Verknüpfung der Wissenschaftsstadt Ulm über Aalen, Crailsheim nach Nürnberg ist mit Blick auf die transeuropäischen Eisenbahnverbindungen interessant. So ergab eine Studie der EU-Kommission zum Verkehrskorridor zwischen Rhein und Donau vom Dezember 2014 (Rhine-Danube Core Network Corridor Study), dass auf deutscher Seite zwischen Karlsruhe und der deutsch/österreichischen Grenze via Nürnberg eine Lücke besteht. Mit einer Verknüpfung der beiden Stränge über Stuttgart - Aalen - Crailsheim - Nürnberg sowie über Ulm - Aalen - Crailsheim - Nürnberg kann diese Lücke geschlossen werden.

4. Schlussfolgerung und weiteres Vorgehen

Die regionalen Akteure haben nunmehr im laufenden Beteiligungsverfahren zum Bundesverkehrswegeplan 2030 bezüglich der oben aufgezeigten Diskrepanzen im Straßenbau und Schienenverkehrs die Aufgabe Argumente darzulegen um darauf hinzuwirken werden, dass der Ausbau der Rems-, Jagst- und Brenzbahn in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird. Flankierend hierzu sollen Schreiben an die Spitzen des BMVI in Berlin und des MVI in Stuttgart gerichtet werden.

Der Regionalverband Ostwürttemberg wird federführend die regionalen Stellungnahmen der Kreise, Städte und Kommunen wie auch der IHK zusammenführen, so dass eine regionale Stellungnahme an Bund und Land zum Beteiligungsverfahren zum BVWP abgegeben wird.