

**TOP 1: Bundesverkehrswegeplan 2003
Neubewertung von Bundesfernstraßenprojekten**

Beschlussvorschlag:

- 1) Der Regionalverband Ostwürttemberg begrüßt, dass bei der vorgesehenen Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes die in Bau befindlichen oder planfestgestellten Maßnahmen

- Tunnel in Tallage in Schwäbisch Gmünd (B 29)
- Umfahrung Mögglingen (B 29)

nicht neu bewertet worden sind und daher für den Bund offenbar auch in finanzieller Hinsicht vorrangig weitergebaut bzw. verwirklicht werden sollen.

Der Regionalverband Ostwürttemberg fordert darüber hinaus, dass die seit Oktober 2001 planfestgestellte

- Ortsumfahrung Lorch (B 297) als wichtige Verknüpfung des Remstales mit dem Filstal und
- der vor der Planfeststellung stehende Abschnitt Essingen – Aalen (B 29) als wesentliche Verbesserung der Ost-West-Verbindung zwischen Stuttgart und der A 7

nicht neu bewertet und damit auch zeitlich und finanziell prioritär umgesetzt werden.

- 2) Zu der Methodik der vorgesehenen Neubewertung weist der Regionalverband Ostwürttemberg darauf hin, dass Lage und Topographie besondere Berücksichtigung bei der Beurteilung von Straßenbaumaßnahmen in Ostwürttemberg erfordern. Nicht zuletzt aufgrund der erheblichen zu überwindenden Höhenunterschiede ergeben sich bei der wirtschaftlichen Beurteilung ebenfalls Nachteile für die Straßenmaßnahmen in Ostwürttemberg, die bei der Methodik der Bewertung zu beachten sind. Darüber hinaus sind durch die starke Zunahme des Ost-West-Verkehrs nach der Öffnung der Grenzen zum Osten die Verkehrsachsen in Ostwürttemberg durch stetig zunehmenden Verkehr belastet. Dies wird sich voraussichtlich nach Einführung der LKW-Maut auf Autobahnen durch die Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Bundesstraßen verstärken. Diese nicht berücksichtigten Effekte führen zu benachteiligenden Beurteilungen in der vorliegenden Raumwirksamkeitsanalyse.
- 3) Der Regionalverband Ostwürttemberg fordert darüber hinaus bei der Bewertung der weiteren dringend notwendigen Straßenbauvorhaben in der Region die Berücksichtigung der im folgenden dargestellten Maßnahmen insbesondere unter den Aspekten der besonderen Verkehrsbelastung der Ost-West-Verbindungen,

der hohen Raumwirksamkeit von Ausbaumaßnahmen an der B 29 sowie B 466 von der jeweiligen Kreisgrenze bis zur A 7 sowie bis zur Landesgrenze zu Bayern sowie der Beseitigung besonders unfallträchtiger Strecken und nicht zuletzt der hohen Bedeutung der Verwirklichung der weiteren Ortsumfahrungen.

4) Zusätzlich fordert der Regionalverband Ostwürttemberg, folgende Maßnahmen zu untersuchen und zu bewerten:

- Lauchheim – Röttinger Höhe 2. Fb (B 29)
(BVWP92: *nicht enthalten*)
- Ebnater Steige – oder Ersatz (B 29 a)
(BVWP92: *weiterer Bedarf*)
- Ortsumgehung Neresheim (B 466)
(BVWP92: *nicht enthalten*)
- Ortslage Bopfingen (B 29)
(BVWP92: *nicht enthalten*)
- Hermaringen – Brenz (B 492)
(BVWP92: *vordringlicher Bedarf*)
- Heidenheim – Kreisgrenze zu Göppingen (B 466)
(BVWP92: *nicht enthalten*)

5) Zu den zu bewertenden Projekten macht der Regionalverband Ostwürttemberg folgende Anmerkungen:

Zu 1): Die **Ortsumgehung Untergröningen (B 19)** war bereits im BVWP 92 enthalten und sollte weitergeführt werden.

Zu 2): Die **Ortsumgehung Schwäbisch Gmünd bis Aalen-West (B 29)** sollte wie im BVWP 92 in mehrere für eine Bewertung sinnvolle Abschnitte aufgeteilt werden. Insbesondere sollte zwischen der Maßnahme „2. Tunnelröhre Schwäbisch Gmünd“ und dem weiteren zweibahnigen Ausbau der B 29 und Mögglingen-West unterschieden werden. Essingen – Aalen sollte nicht neu bewertet werden, da im Planfeststellungsverfahren

Zu 3): Der Projektbeurteilung der **Ortsumfahrung Aufhausen (B 29)** kann im wesentlichen zugestimmt werden. Sie war auch im BVWP 92 nicht enthalten.

Zu 4): Der Projektbeurteilung der **Ortsumfahrung Pflaumloch (B 29)** kann im wesentlichen zugestimmt werden. Ein Umweltrisiko im Sinne der Neubewertung kann ohne nähere Angaben nicht nachvollzogen werden.

Zu 5): Der Umweltrisikoeinschätzung (URE) der **Ortsumfahrung Trochtelfingen (B 29)** kann nicht zugestimmt werden, die Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) kann nicht erheblich von der Bewertung der Ortsumfahrung Pflaumloch abweichen.

Zu 6): Die RWA der **Ortsumfahrung Ebnat** ist abhängig von der Verwirklichung eines Autobahnzubringers zwischen A 7 und Kocher/Brenz-Tal und kann in der vorliegenden Weise nicht nachvollzogen werden.

- Zu 7): Der Projektbeurteilung der **Ortsumfahrung Jagstzell (B 290)** kann im wesentlichen zugestimmt werden.
- Zu 8): Die **Ortsumfahrung Lorch (B 297)** sollte nicht neu bewertet werden, da planfestgestellt.
- Zu 9): Die **Ortsumfahrung Ohmenheim (B 466)** war bisher im weiteren Bedarf und sollte im neuen BVWP im weiteren Bedarf verbleiben.
- Zu 10): Die RWA der **Ortsumfahrung Brenz bis B 16 bei Gundelfingen** berücksichtigt nicht die Bedeutung der Maßnahme für die Landesentwicklungsachse insbesondere in ihrer Funktion der Verbindung mit der A 7 und der Verknüpfung mit dem bayerischen Raum.
- 6) Nach Vorliegen umfassender Bewertungen der vom Land Baden-Württemberg angemeldeten Projekte in Ostwürttemberg kann der Regionalverband Ostwürttemberg die Projektbeurteilungen erneut überprüfen und zusätzliche Entscheidungskriterien vortragen. Dies wird in der Anhörung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes geschehen.

Erläuterungen

Die Vorlage stellt die wesentlichen Inhalte der ersten Bewertungsergebnisse der Überprüfung und Neubewertung der zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Straßenbauvorhaben dar. Sie entspricht dem bereits in der Versammlung vom 27.07. mündlich Vorgetragenen und stellt darüber hinaus gehende Bewertungen des Regionalverbands Ostwürttemberg vor.

Der Regionalverband Ostwürttemberg hat sich zuletzt am 24.11.2000 mit den Bundesfernstraßenbaumaßnahmen in der Region befasst. Auf die DS 37/2000 VV wird verwiesen.

1. Das Verfahren

Die Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 (BVWP'92) soll 2003 abgeschlossen werden. Die „Rohdaten“ der Bewertungsergebnisse wurden vom Bund den Landesverkehrsministerien und den Mitgliedern des Deutschen Bundestages zur Verfügung gestellt. Die Länderverkehrsministerien haben jetzt die Ergebnisse auf Plausibilität zu prüfen.

Anschließend erarbeitet der Bund einen Entwurf für den neuen Bundesverkehrswegeplan, der danach mit den Ländern und den Verbänden in einem Anhörungsverfahren abgestimmt und von der Bundesregierung beschlossen wird. Danach entscheiden Bundestag und Bundesrat über die Bedarfsgesetze für Straße, Schiene und Wasserstraße, die die Listen mit den Verkehrsprojekten enthalten, welche bis 2015 realisiert werden sollen. Im Bereich des Schienenpersonenverkehrs sind in Ostwürttemberg keine Projekte vorgesehen, da nur 27 Großprojekte zum Neu- oder Ausbau aufgenommen sind. Die vorgesehenen Modernisierungsmaßnahmen auf der Brenzbahn sollen außerhalb des Bundesverkehrswegeplanes vorgenommen werden. Ein eventuell in Betracht kommender weiterer Ausbau (zweigleisig) könnte ohne Auf-

nahme in den BVWP gefördert werden. Zu beachten ist, dass die Strecke Stuttgart (Murrbahn) – Nürnberg – Dresden zum Ausbau vorgesehen ist. Es ist darauf hinzuweisen, dass ein solcher Ausbau nicht zu einer Verschlechterung der (Alternativ-)Strecke der Reimbahn führen darf.

Das Bundesverkehrsministerium hat eine 70seitige Broschüre veröffentlicht, in der die Grundzüge der überarbeiteten Methodik für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2003 vorgestellt werden.

Außerdem hat das Bundesverkehrsministerium mittlerweile die ersten Ergebnisse der Bewertung der insgesamt 2000 Verkehrsprojekte herausgegeben. Diese Rohdaten werden im Weiteren dargestellt.

Die Bewertungen insbesondere der Umweltrisikoeinschätzung (URE) und Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) sind jedoch auch mit der vorliegenden Broschüre nicht nachvollziehbar, was eine Überprüfung der Teilergebnisse z.T. nicht möglich macht.

2. Die Einstufung der Projekte

Die „Rohdaten“ der ersten Bewertungsergebnisse erhalten noch keine abschließenden Vorschläge für die Einstufung der Projekte. Damit hat der Bund den Ablauf der Bundesverkehrswegeplanung leicht verändert. Denn bisher bekamen die Länder die Bewertungsergebnisse erst zusammen mit einem Vorschlag des Bundes für die Einordnung der einzelnen Projekte in die drei Kategorien:

- **Vordringlicher Bedarf:**
Das Projekt wird als vordringlich angesehen und kann gebaut werden. Auch mit der Planung dafür kann begonnen werden.
- **Weiterer Bedarf:**
Projekt wird zwar in den BVWP aufgenommen, ist aber nicht vordringlich und kann nur weiter geplant oder realisiert werden, wenn zusätzliche Gelder zur Verfügung gestellt werden.
- **Kein Bedarf:**
Projekt wird nicht in den BVWP aufgenommen.

Grundlage für die endgültige Einstufung der Projekte wird der voraussichtlich zur Verfügung stehende Finanzrahmen bis 2015 sein.

Die Länder haben zunächst die Möglichkeit, die Daten der Bewertungsergebnisse zu prüfen, z.B. ob die Kosten richtig dargestellt sind, die prognostizierten Verkehrszahlen realistisch sind oder die Naturschutz- und FFH-Gebiete zutreffend ausgewiesen sind.

Nach Klärung der offenen Fragen zwischen Bund und Ländern, Vervollständigung der Daten und Verknüpfung der Einzelergebnisse wird der Bund einen Entwurf für den neuen Bundesverkehrswegeplan erstellen. Dieser wird dann konkrete Einstufungsvor-

schläge enthalten. Zu diesen Vorschlägen wird der Regionalverband Ostwürttemberg nach Vorlage des Anhörungsentwurfs erneut Stellung nehmen.

3. Die Bewertung der Projekte im Überblick

Nicht neu bewertet wurden alle Projekte, die bereits in Bau sind oder bei denen in absehbarer Zeit mit dem Bau begonnen werden soll. Dies betrifft alle Projekte, die in einem der zahlreichen Investitionsprogramme des Bundes enthalten sind sowie – evtl. bis auf einige Ausnahmen – Projekte, für die am 1.1.2000 ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorlag. Diese werden also nicht in den BVWP'03 aufgenommen. Darunter fallen in Ostwürttemberg insbesondere der Tunnel in Tallage in Schwäbisch Gmünd (B 29) sowie die Umfahrung Mögglingen.

a) In der Region Ostwürttemberg wurden folgende Projekte untersucht:

1. B 19 **Ortsumfahrung Untergröningen**
(BVWP92: *Vordringlicher Bedarf*)
2. B 29 **Ortsumfahrung Schwäbisch Gmünd (2. FB), bis vor Mögglingen (ohne Ortsumfahrung Mögglingen), sowie von Essingen bis Aalen-West** (bisher Einzelmaßnahme, jetzt großräumiges Gesamtprojekt)
(BVWP92: *Vordringlicher Bedarf*)
Zu 2): Das bisher in mehrere Abschnitte aufgeteilte Projekt wird in seiner Gesamtheit bewertet. Dies führt vermutlich zu einer Herabstufung. Dagegen wendet sich der Regionalverband Ostwürttemberg. Verschiedene Abschnitte wie die Situation in Böbingen oder des Teilbereichs zwischen östlichem Tunnelauslass in Schwäbisch Gmünd und Schwäbisch Gmünd-Ost und vor allem Essingen – Aalen müssen getrennt geplant, bewertet und finanziert werden. Eine abschnittsweise Bewertung ist unerlässlich.
3. B 29 **Ortsumfahrung Bopfingen/Aufhausen**
(BVWP92: *Nicht enthalten*)
4. B 29 **Ortsumfahrung Pflaumloch**
(BVWP92: *Vordringlicher Bedarf*)
5. B 29 **Ortsumfahrung Trochtelfingen**
(BVWP92: *Vordringlicher Bedarf*)
6. B 29 a **Ortsumfahrung Ebnat (westlich Ebnat – A 7)**
(BVWP92: *Vordringlicher Bedarf*)
7. B 290 **Ortsumfahrung Jagstzell**
(BVWP92: *Vordringlicher Bedarf*)
8. B 297 **Ortsumfahrung Lorch**
(BVWP92: *Vordringlicher Bedarf*)
Zu 8): Die Maßnahme ist planfestgestellt seit Oktober 2001 und sollte nicht neu bewertet werden.
9. B 466 **Ortsumfahrung Ohmenheim**
(BVWP92: *Weiterer Bedarf*)
10. B 492 **Ortsumfahrung Brenz bis B 16 bei Gundelfingen**
(BVWP92: *Vordringlicher Bedarf*)

b) Nicht enthalten sind darüber hinaus:

- Lauchheim – Röttinger Höhe 2. Fb (B 29)
(BVWP92: *nicht enthalten*)
- Ebnater Steige – oder Ersatz (B 29 a)
(BVWP92: *weiterer Bedarf*)
- Ortsumgehung Neresheim (B 466)
(BVWP92: *nicht enthalten*)
- Ortslage Bopfingen (B 29)
(BVWP92: *nicht enthalten*)
- Hermaringen – Brenz (B 492)
(BVWP92: *vordringlicher Bedarf*)
- Heidenheim – Kreisgrenze zu Göppingen (B 466)
(BVWP92: *nicht enthalten*)

Der Regionalverband Ostwürttemberg fordert daher nachdrücklich die Bewertung der im Beschlussvorschlag unter 4. genannten Maßnahmen.

4. Gesamtwirtschaftliche und verkehrliche Bewertung (Kosten-Nutzen-Analyse)

(siehe Anlage: Verteilung der Nutzen/Lasten-Relation in Baden-Württemberg)

Der Vergleich der Nutzen- und Kostensituation mit und ohne Maßnahme wird hier bis zum Zieljahr 2015 gegenübergestellt. Hierbei spielen folgende Komponenten eine Rolle:

- Beförderungskosten,
- Erhaltung der Verkehrswege,
- Verkehrssicherheit,
- Erreichbarkeit,
- Räumliche Wirkungen,
- Umwelteffekte,
- Induzierter Verkehr,
- Anbindung von See- und Flughäfen,
- Investitionskosten.

Danach ergibt sich für die Projekte in Ostwürttemberg folgende Bewertung:

Zu 1): Jährlicher Nutzen: 0,026 Mio. €, jährliche Kosten: 0,159 Mio. €

Zu 2): Jährlicher Nutzen: 27,485 Mio. €, jährliche Kosten: 7,051 Mio. €

Zu 3): Jährlicher Nutzen: 0,668 Mio. €, jährliche Kosten: 0,608 Mio. €

Zu 4): Jährlicher Nutzen: 1,391 Mio. €, jährliche Kosten: 0,423 Mio. €

Zu 5): Jährlicher Nutzen: 1,902 Mio. €, jährliche Kosten: 0,434 Mio. €

Zu 6): Jährlicher Nutzen: 0,809 Mio. €, jährliche Kosten: 0,162 Mio. €

Zu 7): Jährlicher Nutzen: 0,168 Mio. €, jährliche Kosten: 0,245 Mio. €

Zu 8): Jährlicher Nutzen: 1,143 Mio. €, jährliche Kosten: 0,222 Mio. €

Zu 9): Jährlicher Nutzen: 0,492 Mio. €, jährliche Kosten: 0,145 Mio. €

Zu 10): Jährlicher Nutzen: 2,334 Mio. €, jährliche Kosten: 0,421 Mio. €

Die Maßnahme ist in der Kosten-Nutzen-Relation damit die best bewertete in Ostwürttemberg.

Nicht dargestellt und daher nicht überprüft werden können die Kriterien, die diese Komponenten bestimmen. Die Kosten-Nutzen-Analyse kann mangels detaillierter Angaben hier nicht nachvollzogen werden.

5. Umweltrisikoeinschätzung

Hier sollen zusätzliche qualitativ raumbezogene Umweltrisiken und -konflikte berücksichtigt werden, insbesondere die Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tier, Pflanze, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter.

Die Bewertungsskala der Umweltrisikoeinschätzung ist in vier Schritte eingeteilt: sehr gering/gering, mittel, hoch und sehr hoch.

Danach ergibt sich für Ostwürttemberg folgende Bewertung:

Zu 1): (noch) nicht vorhanden

Zu 2): (noch) nicht vorhanden

Zu 3): Hohes Umweltrisiko

Zu 4): (noch) nicht vorhanden

Zu 5): Mittleres Umweltrisiko

Zu 6): (noch) nicht vorhanden

Zu 7): (noch) nicht vorhanden

Zu 8): (noch) nicht vorhanden

Zu 9): (noch) nicht vorhanden

Zu 10): (noch) nicht vorhanden

Festzustellen ist, dass die Angaben unvollständig sind und die Einschätzungen, soweit überhaupt vorhanden, mangels Angaben nicht überprüft oder nachvollzogen werden können.

6. Raumwirksamkeitsanalyse

Die Raumwirksamkeitsanalyse berücksichtigt die raumordnerischen Belange wie **Verteilungs- und Entwicklungsziele:**

- Stärkung des Systems der Zentralen Orte
- Verbesserung der Erreichbarkeit auf raumordnerischen Präferenzrelationen (Gewichtung mittels Erreichbarkeit und Strukturschwäche)

und **Entlastungs- und Verlagerungsziele:**

- Entlastung verkehrlich hoch belasteter Räume
- Verlagerung von Kfz-Verkehr auf Schiene und Wasserstraße
- Verminderung des Verkehrs auf Ortsdurchfahrten (Gewichtung mittels Verkehrsbe- und entlastung).
Die Entlastung im lokalen Bereich (Städtebauliche Effekte) wurden z.B. mit einem Punktesystem von 1 (Projekt mit geringer Bedeutung) bis 5 Punkten (Projekt mit sehr hoher Bedeutung) bewertet.

Daraus ergibt sich für die Projekte in Ostwürttemberg folgende Bewertung:

Zu 1): RWA noch nicht vorhanden

Zu 2): Projekt von geringer Bedeutung

Zu 3): Projekt von mittlerer Bedeutung

Zu 4): Projekt von mittlerer Bedeutung

Zu 5): Projekt von hoher Bedeutung

Zu 6): Projekt von geringer Bedeutung

Zu 7): Projekt von geringer Bedeutung

Zu 8): RWA noch nicht vorhanden

Zu 9): RWA noch nicht vorhanden

Zu 10): RWA von geringer Bedeutung. Zweifelhaft ist, ob die Bedeutung der Maßnahme für die Verknüpfung des Landkreises Dillingen-Lauingen (B 16) mit der A 7 sowie die Landesentwicklungsachse Giengen – Dillingen überhaupt gewürdigt worden ist.

Festzustellen ist, dass die RWA zu offenbar unrichtigen Ergebnissen kommt. Da hierfür keine Begründungen gegeben werden, muss offen bleiben, inwieweit in die Bewertung das System der Zentralen Orte, die Funktion der Mittelzentren in Ostwürttemberg, die Landesentwicklungsachsen und die besonderen Entwicklungsaufgaben Ostwürttembergs nach Landesentwicklungsplan in die Bewertung eingeflossen sind.

7. Zusätzliche Entscheidungskriterien

(bisher liegen keine Daten vor)

Sobald hierfür Bewertungsgrundlagen vorliegen, kann der Regionalverband Ostwürttemberg zur weiteren Einstufung der Maßnahmen, die auch das finanziell Machbare berücksichtigt, Stellung nehmen.

8. Die Projekte in Ostwürttemberg im einzelnen

(siehe nachfolgende Kartenausdrucke)