



29.03.2016

Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten

Bundesverkehrswegeplan 2030

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Verwaltungs- und Finanzausschuss	13.04.2016	öffentlich	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

Der Verwaltungs- und Finanzausschuss stimmt dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 hinsichtlich der Projekte, die den Landkreis Waldshut unmittelbar betreffen, zu.

Sachverhalt:

Der neue Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) liegt aktuell im Referentenentwurf vor. Er stellt als wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes die verkehrspolitischen Weichen für die kommenden 10-15 Jahre und auch darüber hinaus. Er umfasst den Bestand, aber auch Aus- und Neubauprojekte auf Straßen, Schienen und im Bereich Wasserstraßen.

Die Maßnahmen wurden einer Kosten-/Nutzen-Analyse unterzogen und umwelt- und naturschutzfachlich, raumordnerisch und städtebaulich beurteilt. Die Maßnahmen sind in verschiedenen Dringlichkeitskategorien eingruppiert.

Was nicht Bestandteil des neuen Planes ist, hat in der Regel keine Aussicht auf Realisierung.

Der neue BVWP setzt auf eine klare Finanzierungsperspektive. Es gilt der Grundsatz Erhalt vor Aus- und Neubau, die Hauptachsen und Knoten sollen gestärkt, eine Engpassbeseitigung soll erfolgen. Ziel ist ebenfalls, die Öffentlichkeit breiter als bisher zu beteiligen.

Mit Spannung wurde erwartet, welche Projekte im Landkreis Waldshut „gelistet“ sind bzw. welche Veränderungen sich verglichen mit dem alten Bundesverkehrswegeplan 2003 ergeben.

Der derzeitige Referentenentwurf sieht vor, dass die bisher „gelisteten“ Ortsumfahrungen von Jestetten (B 27) und Grimmelschhofen (B 314) weiter im Vordringlichen Bedarf sind und erfreulicherweise nun die Ortsumfahrung Oberlauchringen B 34 ebenfalls in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen wurde, nachdem der Planfeststellungsbeschluss nunmehr fertiggestellt und der Gemeinde Lauchringen übergeben wurde.

Die A 98 ist nunmehr als einheitlicher Abschnitt Schwörstadt-Tiengen mit der ersten Fahrbahn wieder im Vordringlichen Bedarf enthalten, die zweite Fahrbahn ist entsprechend mit ihrer gesamten Länge im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht aufgeführt. Damit ist die Kontinuität der A 98 als leistungsfähige West-/Ost-Verbindung gewahrt. Ziel ist, dass der neue Bundesverkehrswegeplan, so wie im Referentenentwurf ausgeführt, vom Bundestag beschlossen wird und damit die Zielrichtung für die verkehrliche Entwicklung in der Zukunft vorgibt.

Zum Referentenentwurf kann bis zum 2.5.2016 direkt gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Stellung genommen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der ländlich strukturierte Landkreis Waldshut ist auf leistungsfähige Verbindungen angewiesen, die zukünftige Entwicklung erfordert es, dass die Raumschaft mit einer leistungsfähigen West-/Ost-Verbindung angebunden ist. Dies, da der Verkehr tendenziell zunehmen wird und die regionale Entwicklung weiterhin davon abhängig ist, wie gut die straßenseitige Anbindung und wie leistungsfähig ein guter SPNV/ÖPNV ist.

Aus Sicht der Verwaltung war es richtig, an der A 98 so festzuhalten und entsprechende Überlegungen, (teilweise) auf eine Bundesstraße „umzuschichten“ zu verwerfen. Auch die bisherige Option, an einer längsgeteilten Dringlichkeit als Einstufung festzuhalten, wird begrüßt. Dies eröffnet weiterhin die Möglichkeit, zweibahnig „zu denken und zu planen“, als Vordringlichen Bedarf aber erst eine Fahrbahn (möglichst mit umfangreichem wechselseitigem drei-streifigen Ausbau) zu verwirklichen. Damit sind Optionen in die Zukunft gewahrt, die bei Realisierung einer Bundesstraße ggf. zurückgestellt hätten werden müssen.

Ziel muss es sein, eine leistungsfähige, den Verkehrsbedürfnissen und der zukünftigen Entwicklung entsprechende Hochrheinverbindung zu realisieren, die mit der planerisch berücksichtigten zweiten Fahrbahn es ermöglicht, auch die weitere Entwicklung anzugehen und die entsprechenden Notwendigkeiten umzusetzen.

Auch die weitere Entlastung der Ortsdurchfahrten muss zukünftig angegangen werden. Gerade die Ortsdurchfahrt in Jestetten muss entlastet, sowie das Nadelöhr auf der B 314 in Grimmelschhofen muss beseitigt werden, um einerseits die dort lebende Bevölkerung zu schützen und andererseits eine leistungsfähige Verbindung (B 314) zukünftig durchgängig sicherzustellen, die den verkehrlichen Erfordernissen gerecht wird.

Die Verwaltung wird eine entsprechende positive Stellungnahme zum Referentenentwurf mit dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee abstimmen und diese sodann an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur übersenden.

Auch die Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke ist für den Landkreis von immenser Bedeutung. Maßnahmen die über das Bundesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (BGVFG) finanziert werden sollen, sind grundsätzlich nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. Da im Bundesverkehrswegeplan grundsätzlich nur Fernverkehrsstrecken aufgenommen sind, musste damit gerechnet werden, dass der entsprechenden Anmeldung des Landes Baden-Württemberg nicht gefolgt wird. Im Unterschied bspw. zur Südbahn, auf der teilweise Fernverkehr und auch Güterverkehr abgewickelt wird, ist dies auf der Hochrhein-Strecke so nicht der Fall.

Nachdem die Absichtserklärung zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Bundesamt für Verkehr in Bern sowie den beteiligten Landkreisen und Kantonen vereinbart wurde, geht die Verwaltung davon aus, dass die Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke weiter an Fahrt gewinnen wird. Ein Einplanungsbescheid, die Planungsphasen 3 und 4 mit Interregmitteln zu fördern, liegt bereits vor. Wir hoffen, dass in der Aprilsitzung des Lenkungsausschusses „grünes Licht“ dafür gegeben wird, dass die konkrete Förderzusage in Höhe von 5 Mio. Euro erteilt wird. In der Folge kann dann die Beauftragung für die Planungsphase 3 und 4 erfolgen und eine standardisierte Bewertung für die Ertüchtigung der Strecke sodann in Auftrag gegeben werden, damit diese gleichzeitig fertiggestellt ist. Die Zukunft wird zeigen, ob eine Förderung der Baumaßnahme über das Bundesverkehrsfinanzierungsgesetz (Nachfolgeprogramm) möglich ist oder die bereits angedachten Wege einer PPP-Finanzierung aufzugreifen sind.

Finanzierung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Hinsichtlich der Kofinanzierung der Elektrifizierung sind bzw. werden entspr. Mittel eingestellt. Im Übrigen besteht keine direkte Finanzverantwortung bzw. Einstandspflicht.

Demografische Entwicklung:

Ländlich strukturierte Gebiete werden im Vergleich zu den Ballungszentren im Zuge der demografischen Entwicklung das Nachsehen haben. Nur dann, wenn die verkehrliche Infrastruktur leistungsfähig und stimmig ist, wird der ländliche Raum zukünftig auch noch als Lebens- und Wirtschaftsraum seiner Bedeutung entsprechend wahrgenommen. Nur mit dieser infrastrukturellen Unterstützung können die bestehenden Nachteile überwunden bzw. einer negativen Entwicklung gegengesteuert werden.

Dr. Martin Kistler
Landrat