



Datum: 05.11.2013  
Dezernat/Amt: Straßenbauamt  
AZ/Bearbeiter.: 32/6541-11 / Gähr, Tobias  
Vorlage: 379/2013/1

## SITZUNGSVORLAGE

<b>Thema:</b>	<b>Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015</b>		
frühere Beratungen:	Ausschuss für Umwelt und Technik am 24.04.2013 Kreistag am 15.05.2013 mündliche Information		
Anlagen:	Anlage 1: Anmeldung von Straßenbauprojekten in Baden-Württemberg für den Bundesverkehrswegeplan 2015 - Maßnahmenliste - Stand 30.09.2013 Anlage 2: Bundesverkehrswegeplan Karte Baden-Württemberg – Stand 30.09.2013		
Sachvortrag :	Herr Landrat Wölfle, Herr Gähr	Zeitdauer (ca.):	15 Min.
<b>Beschlussvorschlag:</b>	<b>Der Kreistag nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.</b>		

Gremium	Zuständigkeit	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
Kreistag	Kenntnisnahme	19.11.2013	öffentlich

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	
<b>Kosten:</b>	<input type="checkbox"/> einmalige Kosten	Betrag:	Euro
	<input type="checkbox"/> jährliche Folgekosten	Betrag:	Euro
	<input type="checkbox"/>		
<b>Einnahmen:</b>	<input type="checkbox"/> einmalige Einnahme(n)	Betrag:	Euro
	<input type="checkbox"/> laufende (jährlich)	Betrag:	Euro
	<input type="checkbox"/>		
<b>Mittelbereitstellung im Haushalt:</b>	<input type="checkbox"/> VWH	<input type="checkbox"/> VMH	
	HHSt.:		
	Bez. HHSt.:		
Zur Verfügung stehende Mittel (Planansatz und Haushaltsausgabenrest lfd. Jahr):			Euro
<b>ggf. noch bereit zu stellen:</b>			<b>Euro</b>
<b>Deckungsvorschlag:</b>	<input type="checkbox"/> VWH	<input type="checkbox"/> VMH	
	<input type="checkbox"/>		
	HHSt.:		
	Bez. HHSt.:		

<b>Medien:</b>	<input type="checkbox"/> PowerPoint	<input type="checkbox"/> pdf-Datei	<input type="checkbox"/> CD/DVD	<input type="checkbox"/> Stick
Sofern Präsentationen erforderlich werden, teilen Sie dies der Geschäftsstelle Kreistag bitte spätestens einen Arbeitstag vor der jeweiligen Sitzung mit.				

<b>Elektronisch mitgezeichnet von:</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> Landrat	<input type="checkbox"/> Dezernat 1	<input type="checkbox"/> Dezernat 2
<input checked="" type="checkbox"/> Dezernat 3	<input type="checkbox"/> Dezernat 4	<input type="checkbox"/>

## 1. Ausgangslage:

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan (BVWP) stammt aus dem Jahr 2003 und hat eine Gültigkeit bis 2015. Er wird aktuell vom Bund fortgeschrieben und soll nach Kabinettsbeschluss im Jahr 2015 als „BVWP 2015“ veröffentlicht werden.

Der BVWP bildet die Grundlage für die Bedarfspläne der Bundesfernstraßen und Bundes-schienenwege, die als Anlage der jeweiligen Ausbaugesetze vom Bundestag beschlossen werden. Die Bedarfspläne legen fest, welche Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene) in welcher Dringlichkeit (Vordringlicher Bedarf (VB), Weiterer Bedarf (WB)) geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden soll. Der aktuelle Bedarfsplan stammt aus dem Jahr 2004.

Der BVWP führt alle beabsichtigten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte auf und trifft diesbezüglich Aussagen sowohl zur Erhaltung, als auch zu den beabsichtigten Aus- und Neubaumaßnahmen in den jeweiligen Verkehrsnetzen. Gleichzeitig wird durch den BVWP nachgewiesen, dass die dort enthaltenen Projekte unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig sind (Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) über 1,0).

## 2. Sachverhalt:

### 2.1 Verfahrensschritte zur Aufstellung des BVWP 2015

Zur Aufstellung des neuen BVWP wird ein mehrstufiges Verfahren mit zeitlich abgestuften Phasen durchlaufen (siehe Abb. 1). Bis Ende des Jahres wird im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) die **neue Grundkonzeption (A.)** und die bundesweite **Verkehrsprognose (B.)** für das Zieljahr **2030** erstellt.

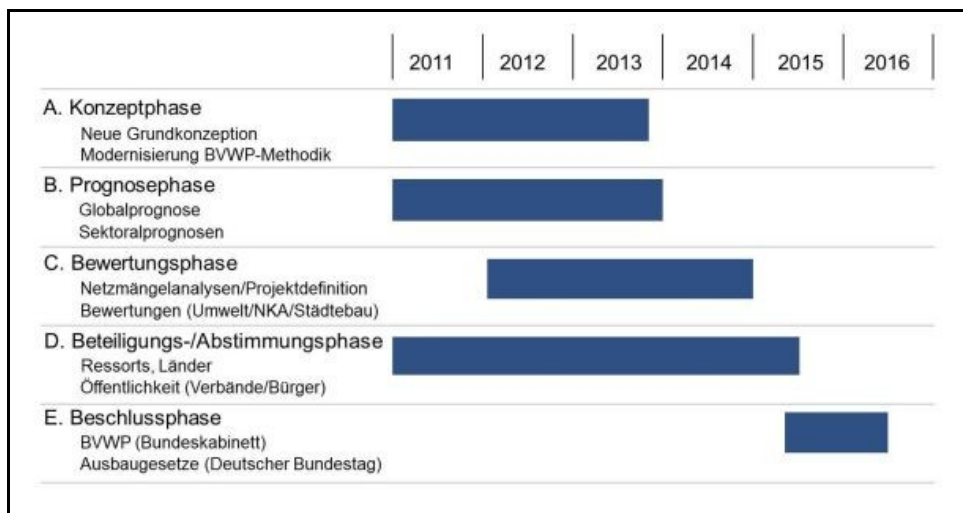


Abb. 1: Die verschiedenen Prozessphasen beim BVWP 2015 und ihr geplanter zeitlicher Ablauf (Quelle: BMVBS)

Im Rahmen der Grundkonzeption werden auch **Engpass- und Netz-mängelanalysen (C.)** (nur für Autobahnen und autobahnähnliche Bundesstraßen) erarbeitet, bei denen durch die Überlagerung der prognostizierten Verkehrsentwicklungen mit den bestehenden Verkehrsnetzen die größten Engpässe identifiziert werden. Neben der Nutzen-Kosten-Untersuchung werden die Engpassanalysen ein entscheidendes Kriterium für die Projektauswahl sein.

Der BVWP 2015 strebt eine Kombination aus Einzelprojektbetrachtungen und Gesamtnetzplanung an. Die Grundkonzeption enthält die langfristigen Ziele der Bundesverkehrswegeplanung, die zu lösenden Probleme und die Strategien und Kriterien, wie die vielen Projekte einheitlich bewertet und nach Dringlichkeit sortiert werden können. Ausgangslage und bestimmendes Element für den zukünftigen BVWP sind

- der hohe Erhaltungsaufwand für Straßen und Brücken,
- die begrenzten finanziellen Mittel für Aus- und Neubau
- und die zunehmenden Engpässe in den Netzen.

Mit dem Ziel einer stärkeren Priorisierung im Bereich der Neu- und Ausbautvorhaben soll künftig eine zusätzliche Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf Plus“ (VB+) eingeführt werden (nur für Autobahnen und autobahnähnliche Bundesstraßen), die zusätzlich zu den bisherigen Dringlichkeitsstufen „Vordringlicher Bedarf“ (VB), „Weiterer Bedarf“ (WB) und „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB\*)“ hinzutritt“.

Zur Verteilung der für den BVWP 2015 zur Verfügung stehenden Investitionsmittel soll daher in einem ersten Schritt die für die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur notwendigen Finanzmittel ermittelt werden. Dies sind künftig voraussichtlich mindestens 7 Mrd. Euro. Die verbleibenden Mittel sollen dann in einem zweiten Schritt für Aus- und Neubauvorhaben auf die drei Verkehrsträger aufgeteilt werden. In einem dritten Schritt soll die Zuordnung von Vorhaben in die verschiedenen Dringlichkeitskategorien innerhalb der Verkehrsträger erfolgen (siehe Abb. 2).



Abb. 2: Priorisierungsschritte im BVWP 2015 (Quelle: BMVBS)

## 2.2 Aufteilung des Investitionsvolumens

Die Aufteilung des Investitionsvolumens für VB+ und VB wird in starkem Maße davon abhängen, wie viele Mittel insgesamt für die Finanzierung des neuen BVWP zur Verfügung stehen. Bei einer bloßen Fortschreibung der derzeitigen Finanzierungslinie dürften die Mittel nach Einschätzung des BMVBS allerdings nicht einmal zur Umsetzung der VB+-Vorhaben ausreichen.

Gleichzeitig sollen beim Neu- und Ausbau die „Hauptachsen“ (= Bundesautobahnen) im Vordergrund stehen. In der Vergangenheit war das Verhältnis der Investitionsmittelverteilung zwischen Autobahnen und Bundesstraßen etwa 50:50. Bereits im Investitionsrahmenplan

2011-2015 ist jedoch vorgesehen, rund 2/3 der verfügbaren Mittel in den Autobahnaus- und -neubau zu investieren. Dies soll auch die Richtschnur für den BVWP 2015 sein (Abb. 3).

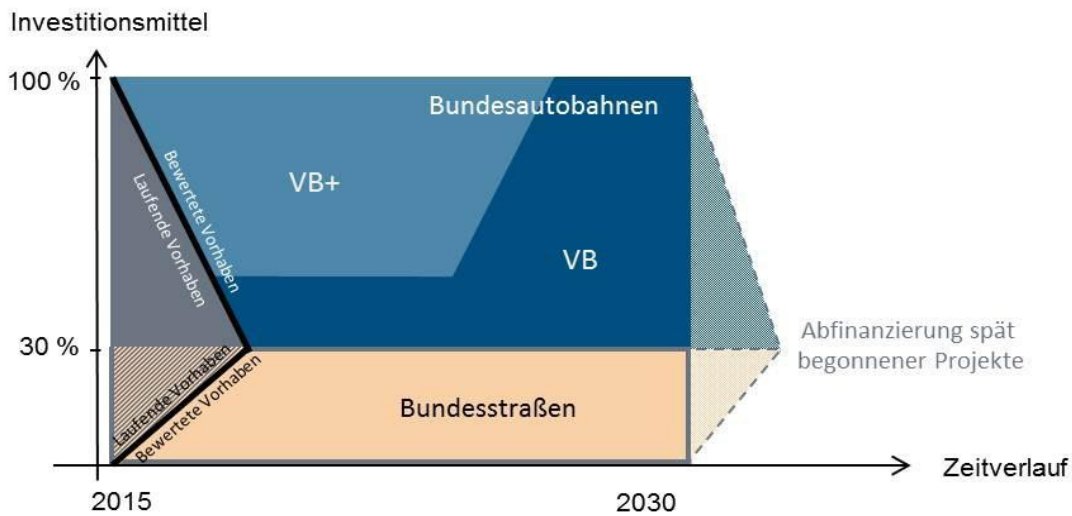


Abb. 3: Mögliche Struktur der Aus- und Neubaumaßnahmen Straße (Quelle: BMVBS)

### 2.3 Beteiligung des Landkreises, der Region und der Öffentlichkeit

Grundlage der Anmeldung für die Straßenprojekte sind zunächst die noch nicht realisierten Maßnahmen des Bedarfsplans 2004. Das Land hat auf dieser Grundlage für die Regierungsbezirke im März dieses Jahres einen Entwurf der Maßnahmenliste veröffentlicht. Die Landkreise, die Regionalverbände sowie die Öffentlichkeit hatten anschließend im Rahmen einer Anhörung bzw. bei einer der vier, vom MVI abgehaltenen Regionalkonferenzen, Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat in seiner Sitzung vom 24. April 2013 die Verwaltung ermächtigt die folgende Maßnahmenliste im Rahmen der Anhörung an das Land zu melden:

Maßnahmenbezeichnung	Länge [km]	Kosten [Mio. €]
<b>Block 1: Vordringlicher Bedarf</b>		
B 31, 4-sp. Immenstaad – Friedrichshafen/Waggershausen	7,1	108,3
B 31, 3-sp. Überlingen/W – Überlingen /O	3,3	32,3
B 30, 4-sp. Friedrichshafen (B31) – Ravensburg/Eschach	11,0	47,1
B 31, 4-sp. Meersburg/W - Immenstaad	10,2	60,0
B 31, 4-sp. Überlingen/O – Oberuhldingen (Ausbau)	5,0	27,9
B 31, 4-sp. Oberuhldingen – Meersburg/W (Ausbau)	4,7	48,7
B 31, 4-sp. Friedrichshafen/Waggershausen – FN/B30alt (Ausbau)	2,5	26,4
<i>B 31, 4-sp. Friedrichshafen – A 96 (LGr. BaWü/Bay) (Ausbau) *</i>		

\*) Maßnahme war nicht in der Liste des Landes enthalten.

**Block 2: je nach Einstufung durch den Bund ggf. weiterer Bedarf**

B 467, 2-sp. Neubau Querspange Tettang	15,1	24,1
B 33, 2-sp. Neubau/Verlegung bei Meersburg	1,2	22,7

Die Maßnahmenliste des Bodenseekreises berücksichtigt zum einen den Planungsstand, insbesondere die Rechtkraft von Planfeststellungsbeschlüssen, sowie das Entlastungspotential von Anwohnern hinsichtlich Lärm- und Luftschadstoffimmissionen.

Aufgrund der Finanzierung der Mühlbachverlegung für die B 31 OU Friedrichshafen BA IIb (B 31 Immenstaad – Friedrichshafen/Waggershausen) in diesem Jahr geht die Verwaltung davon aus, dass diese Maßnahme als laufendes Vorhaben gewertet wird (siehe Abb. 3).

**2.4 Bearbeitungsstand beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI)**

Insgesamt sind über 350 Stellungnahmen bei MVI eingegangen. An den Regionalkonferenzen in den Regierungsbezirken haben jeweils 150 bis 500 Interessierte teilgenommen. Das MVI hat die Stellungnahmen und Beiträge zwischenzeitlich ausgewertet. Die daraus resultierende und vom Ministerrat bereits gebilligte Anmelde- und Anmeldeliste der Straßenprojekte für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans hat ein Finanzvolumen von ca. 11,2 Mrd. Euro. Die Liste enthält 158 Projekte (darunter 103 Neubau- und 55 Ausbauprojekte).

Maßnahmen im Bodenseekreis

Die vom Bodenseekreis gemeldeten Projekte sind – bis auf den neu angemeldeten vierspurigen (= zweibahnigen) Ausbau der B 31 zwischen Friedrichshafen und der bayerischen Landesgrenze – in der Anmeldeliste berücksichtigt (Anlage 1).

Dass dieser Abschnitt nicht im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt werden soll, begründet das Land damit, dass mit einer möglichen „Zwischenlösung (z.B. dreistreifiger Ausbau) im Gültigkeitszeitraum des BVWP 2015 auf einen zweibahnigen Ausbau verzichtet werden kann.“

Die Maßnahmen im Bodenseekreis (gemäß Anlage 1) fallen nach Auskunft des MVI unter die Kategorie autobahnähnliche Bundesstraßen und könnten damit ggf. auch unter die Kategorie Vordringlicher Bedarf Plus (VB +) fallen.

**2.5 Weiteres Vorgehen**

Das erforderliche Finanzvolumen übersteigt die realistischer Weise zu erwartenden Mittel (in den letzten Jahren 230 Mio. Euro/a) zwischen 2015 und 2030 um ein Mehrfaches. Das Land hält daher eine Priorisierung der Maßnahmen für erforderlich. Von Seiten des Landes wird daher bereits eine Priorisierung im Laufe des Novembers erfolgen. Die Ergebnisse sollen bei einer Straßenkonferenz am 20. November 2013 bekannt gegeben werden. Anschließend soll die Priorisierung an dem Bund weitergeleitet werden.

Welche Auswirkungen dies auf die Einordnung in die Bedarfskategorien seitens des Bundes haben wird ist jedoch nicht abzuschätzen.

**3. Beschlussvorschlag:**

**Der Kreistag nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.**