Regionalverband
Südlicher Oberrhein
Planen. Beraten. Entwickeln.

DS PIA 07/16
(Anlage)

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Freiburg i. Br., 14.04.2016

Unser Zeichen: 5141

Planungsausschuss am 28.04.2016

TOP 4 (öffentlich)
Entwurf des Bundesverkehrswegeplan 2030
hier: Stellungnahme des Regionalverbands Südlicher Oberrhein

– *beschließend* –

1. Beschlussvorschlag der Verbandsgeschäftsstelle

Der Planungsausschuss beschließt in Kenntnis der im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) enthaltenen Verkehrsprojekte in der Region Südlicher Oberrhein die beigefügte Stellungnahme. (Anlage)

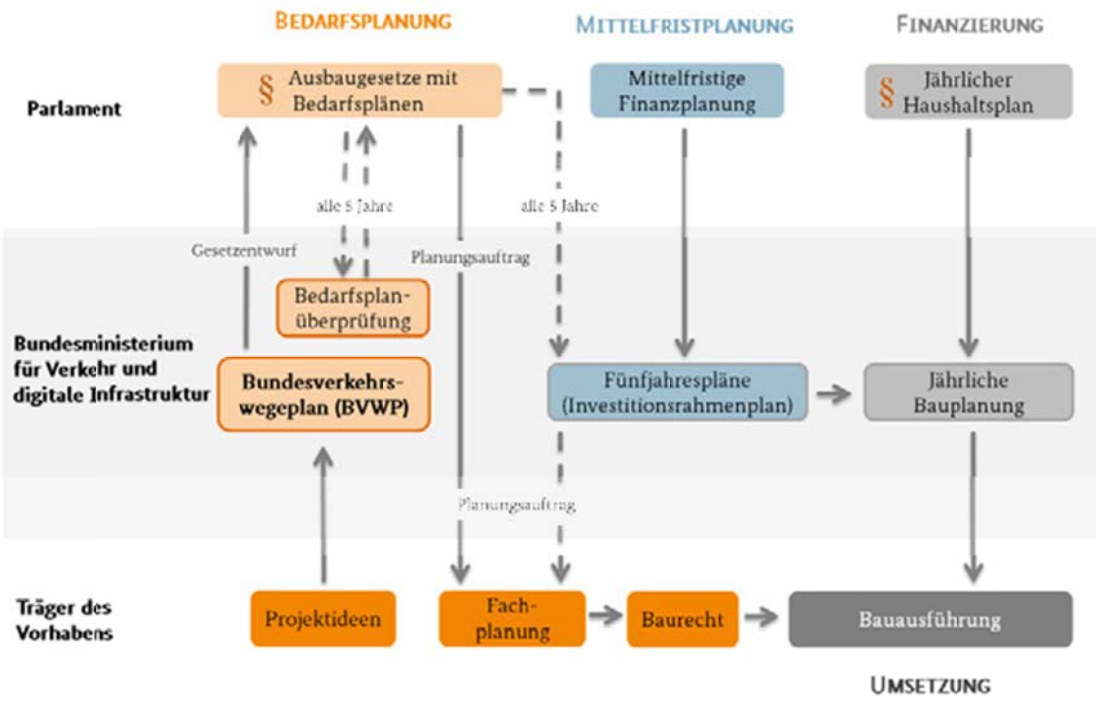
2. Anlass und Begründung

2.1 Allgemeines

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat den Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (nachfolgend BVWP 2030) erarbeitet und am 16. März 2016 der Öffentlichkeit vorgelegt. Die sechswöchige Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung dauert vom 21. März bis zum 02 Mai 2016. In dieser Zeit besteht die Möglichkeit zum BVWP 2030 Stellung zu nehmen.

Der Bund ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für die Finanzierung von Bau und Erhalt der bundeseigenen Verkehrsinfrastruktur (Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege, Bundeswasserstraßen). Grundlage für die Entwicklung und den Ausbau der Bundesverkehrswege ist der jeweils gültige Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Er wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für einen Zeitraum von zehn bis fünfzehn Jahren aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen.

Der BVWP beinhaltet alle Investitionen des Bundes in die Bundesverkehrswege, sowohl für Aus- und Neubauprojekte als auch für anfallende Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen. Er ist demnach entscheidend dafür, welche Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen geplant und gebaut werden können. Gleichwohl besitzt der BVWP keinen Gesetzescharakter. Er ist Ausgangsbasis für die Gesetzesentwürfe der Bedarfspläne, welche als Anlage der jeweiligen Ausbaugesetze vom Deutschen Bundestag verbindlich beschlossen werden und abschließend festlegen, welche bundeseigenen Verkehrsinfrastrukturprojekte in welcher Dringlichkeit geplant und finanziert werden.



Der BVWP 2030 konzentriert sich bei Aus- und Neubaumaßnahmen auf die Bewertung von großräumig wirksamen Vorhaben, die eine wesentlich kapazitätssteigernde bzw. qualitätsverbessernde Wirkung entfalten. Noch nicht realisierte Verkehrsprojekte aus dem BVWP 2003 wurden im BVWP 2030 einer Neubewer-

tung unterzogen. Lediglich Maßnahmen, die bereits im Bau sind sowie Maßnahmen bei denen bis März 2016 mit dem Bau begonnen wurde, wurden nicht erneut bewertet. Güterverkehrszentren sind nicht Teil der Bundesverkehrswege, jedoch ist der Bund für deren Anbindung an das Netz der Bundesverkehrswege zuständig.

Um die Investitionsmittel möglichst wirtschaftlich und bedarfsgerecht einzusetzen, wurden im Rahmen der sog. Priorisierungsstrategie drei Schritte unternommen. In einem ersten Schritt wurden die notwendigen Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße in das Gesamtbudget eingestellt. Anschließend wurde jedem der drei Verkehrsträger ein Finanzvolumen für die Aus- und Neubaumaßnahmen zugewiesen. Im letzten Schritt wurden die einzelnen Verkehrsprojekte anhand einer Dringlichkeitseinstufung priorisiert und wie bereits im BVWP 2003 in laufende bzw. fest disponierte (FD) und neue Vorhaben unterteilt. Für die neuen Vorhaben unterscheidet der BVWP 2030 die Dringlichkeitsstufen Vordringlicher Bedarf (VB), Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E), Weiterer Bedarf (WB) und Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*). Wesentliche Komponente für die Priorisierung stellt die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse dar. Als weitere Komponenten fließen umwelt- und naturschutzfachliche sowie raumordnerische und städtebauliche Belange in die Bewertung mit ein. Im Geltungszeitraum des BVWP 2030 sollen die Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (VB und VB-E) begonnen bzw. umgesetzt werden. Die einzelnen Vorhaben werden einschließlich der Priorisierungsschritte in einem webbasierten Projektinformationssystem „PRINS“ dargestellt, dies soll die zustanden gekommenen Bewertungsergebnisse nachvollziehbar machen.

2.2 Inhalte des BVWP 2030

Im Entwurf des BVWP 2030 sind nachfolgende regionalbedeutsame **Straßenprojekte** in unterschiedlicher Dringlichkeitseinstufung enthalten:

Projektbezeichnung		Dringlichkeit	Länge (km)	Kosten (Mio. €)	NKV	Bemerkungen
A 5	AS Offenburg – AS Baden-Baden	FD	-	574,2		Refinanzierung ÖPP-Projekt
A 5	AS Offenburg – AS Freiburg-Mitte	WB	53,0	499,1	1,3	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
A 5	AS Freiburg-Mitte – AS Bad Krozingen	WB	12,1	119,5	1,5	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
A 860	Freiburg – AS Freiburg-Mitte	VB	2,0	325,5	1,9	4-streifiger Neubau (Stadttunnel)
B 31	Breisach – Freiburg	VB	11,6	49,5	3,6	2-streifiger Neubau
B 31	Kirchzarten – Buchenbach	VB	3,0	12,9	>10	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
B 31	OU Hinterzarten	WB	3,8	224,1	1,2	
B 33	OU Elgersweier	VB	2,9	21,8	5,9	3-streifiger Neubau
B 33	OU Gutach	WB	3,1	83,9	1,0	
B 33	OU Haslach	VB	3,4	45,1	>10	2-streifiger Neubau / 3-streifiger Neubau
B 294	OU Winden	FD	3,9	66,0		zugesagter Neubeginn
B 415	OU Lahr	VB	4,0	34,5	7,2	2-streifiger Neubau

Tabelle 1: regionalbedeutsame Straßenprojekte BVWP 2030

Im Entwurf des BVWP 2030 sind nachfolgende regionalbedeutsame **Schienenprojekte** in unterschiedlicher Dringlichkeitseinstufung enthalten:

Projekt-Nr.	Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme	Dringlichkeit	Sonstiges
2-005-V02	ABS/NBS Karlsruhe – Basel	„BAB-Trasse“ (Erfüllung Kernforderungen 1 „Tunnel Offenburg“, 2 „Autobahnparallele“ lt. Beschluss des Projektbeirats Rheintalbahn): 2- gleisige NBS „Offenburg Nord“ – Hügelheim parallel zur A 5, Vmax 160 km/h, mit zwei 1-gleisigen Güterzugtunneln Offenburg, Variante 1c (Umfahrung Stadtgebiet), Ausfädelung „Offenburg Nord“ bei Strecken-km 143,0 (Kernforderungen 1+2); Ausbau Bestandsstrecke (4000) Offenburg–Kenzingen auf Vmax 250 km/h; 3. u. 4. Gleis Friesenheim–Lahr u. Ringsheim– Kenzingen, Vmax 160 km/h; 3. u. 4. Gleis Hügelheim – Müllheim, Vmax 250 km/h, Ausbau Bestandsstrecke (4000) Kenzingen – Freiburg (Brsg) – Buggingen auf Vmax 200 km/h; 1-gleisige Verbindungskurve zwischen NBS u. Bestandsstrecke (4000) in Höhe Riegel für SGV von u. nach Freiburg, Vmax 120 km/h; Umsetzung der Kernforderungen 3 (erhöhter Schallschutz Riegel - Schallstadt), 4 (Bürgertrasse Bad Krozingen – Buggingen) und der optimierten Kernforderung 6 (erhöhter Schallschutz Hügelheim – Müllheim (– Auggen), Knoten Hügelheim kreuzungsfrei)	VB	Es wird auf den Beschluss Nr. 18-7364 des Deutschen Bundestags verwiesen.
2-034-V01	ABS Kehl – Appenweier	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Ausbau für Vmax 160 km/h, neue 1-gleisige Appenweierer Kurve zur insgesamt 2- gleisigen Einbindung in die Rheintalbahn Richtung Norden Bis zu einer Bewertungsaktualisierung gilt die letzte Bewertung, nach der das Projekt fortgeführt werden darf.	Potenzieller Bedarf	Planungsstand: Vorplanung läuft
R-999-V99	Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe	Projektdefinition noch nicht abgeschlossen, umfasst vsl. Ausbau von über 20 Terminals des kombinierten Verkehrs	Potenzieller Bedarf	

Tabelle 2: regionalbedeutsame Schienenprojekte BVWP 2030

Im Bereich Schiene wurden im Entwurf des BVWP 2030 abweichend vom Bereich Straße 40 Projektvorschläge noch nicht abschließend bewertet (darunter ABS Kehl – Appenweier). Für sie soll ebenso wie für den Bereich „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe“ eine Detailbewertung in einer 2. Phase der Projektbewertungen, im Nachgang des BVWP, erfolgen. Das BMVI sieht hierfür im vordringlichen und weiteren Bedarf ein Budget als Platzhalter für diejenigen Projekte vor, die sich bei den Bewertungen der 2. Phase als sinnvolle Ergänzung des Schienennetzes herausstellen. In der tabellarischen Darstellung sind diese Projekte als Potenzieller Bedarf gekennzeichnet, da sie noch in den vordringlichen sowie weiteren Bedarf eingeteilt werden oder unberücksichtigt bleiben können.

2.3 Abweichungen von den Anmeldungen durch den Regionalverband Südlicher Oberrhein für die Fortschreibung des BVWP 2030

a) In seiner Sitzung am 14.03.2013 hat der Planungsausschuss des Regionalverbands beschlossen, welche regionalbedeutsamen Aus- und Neubauvorhaben von Straßen- und Schienenstrecken als Vorschlag in den Offenlage-Entwurf der Gesamtfortschreibung des Regionalplans aufgenommen und für die Fortschreibung des BVWP 2030 (ehemals BVWP 2015) angemeldet werden. (DS PIA 04/13)
Von den angemeldeten Vorhaben wurde die „B 3: Neubau Umfahrung Schallstadt“ durch Beschluss des Planungsausschusses vom 12. März 2015 im Rahmen des 1. Beteiligungsverfahrens der Gesamtfortschreibung nicht weiterverfolgt. Von den restlichen Vorhaben, die in der Zuständigkeit des Bundes liegen, sind nachfolgende vier Vorhaben im Bereich Straße nicht im BVWP 2030 berücksichtigt worden: (DS PIA 01/15)

- A 5: Neubau Anschlussstelle Lahr-Nord/Friesenheim einschließlich Nordumfahrung Friesenheim und Schuttern
- B 3: Neubau Umfahrung Kippenheim und Mahlberg
- B 31: Neubau Umfahrung Falkensteig
- B 31: Ausbau Friedenweiler – Löffingen auf drei Streifen

b) Mit Beschluss vom 10.12.2015 hat die Verbandsversammlung des Regionalverbands die Forderungen bekräftigt, den 6-streifigen Ausbau der BAB 5 zwischen Offenburg-Süd und Bad Krozingen als wichtigen Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) in den BVWP 2030 aufzunehmen und ihn gleichzeitig mit dem Bau der Güterverkehrstrasse zwischen Offenburg und Riegel in Angriff zu nehmen. (DS VVS 06/15 DS VVS 01/15)

2.4 Wesentliche Änderungen vom aktuell gültigen BVWP 2003 zum BVWP-Entwurf 2030 im Bereich Straße

Vorhaben	Projektbezeichnung BVWP 2003	Dringlichkeit 2003	Projektbezeichnung BVWP 2030	Dringlichkeit 2030	Bemerkung
A 5	AS Teningen – AS Freiburg/Mitte	VB	AS Offenburg – AS Freiburg-Mitte	WB	Verschlechterung durch Abstufung von VB zu WB im Rahmen einer neuen Abschnittsbildung zwischen Offenburg und Freiburg.

A 5	Offenburg/Süd – AS Teningen	WB	AS Offenburg – AS Freiburg-Mitte	WB	In Zusammenhang mit o.g. Maßnahme insgesamt Verschlechterung im Bereich zwischen Teningen und Freiburg-Mitte
A 5	Freiburg Mitte – Bundesgr. D/CH	WB	AS Freiburg-Mitte - AS Bad Krozingen	WB	Verschlechterung durch Verkürzung des Abschnittes. Abschnittsende nicht mehr Bundesgr. D/CH sondern Bad Krozingen
B 31	B 31 Statdttunnel Freiburg	WB*	A 860 Freiburg – AS Freiburg-Mitte	VB	Verbesserung durch Umwidmung zur BAB und Aufstufung in VB
B 31	Breisach – AS Freiburg/Mitte (2.BA)	WB	Breisach – Freiburg	VB	Verbesserung durch Hochstufung in den vordringlichen Bedarf
B 31	OU Falkensteig	WB**	Nicht enthalten	–	Verschlechterung durch Nichtaufnahme
B 31	Kirchzarten – Buchenbach	WB	Kirchzarten – Buchenbach	VB	Verbesserung durch Höherstufung von WB zu VB

* mit Planungsrecht
** Bei Aufstellung der Bedarfspläne korrigiert in:
OU Falkensteig – Engenbach (1. Tunnelröhre) „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“
OU Falkensteig – Engenbach (2. Tunnelröhre) und Engenbach-Kehrerkurve „WB“

Regionalverband
Südlicher Oberrhein
Planen. Beraten. Entwickeln.

Regionalverband Südlicher Oberrhein, Reichsgrafenstr. 19, 79102 Freiburg

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"

Ansprechpartner/in:

Durchwahl:
0761/70327-0

Unser Zeichen:
5141

Datum:
28.04.2016

Konsultationsverfahren zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030;
hier: Stellungnahme des Regionalverbands Südlicher Oberrhein

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit der Beteiligung am Konsultationsverfahren zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 und übermitteln nach Beratung in unseren politischen Gremien folgende Stellungnahme für die Region Südlicher Oberrhein.

Allgemeine Anmerkungen

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein begrüßt die Ausarbeitung der Projektdossiers im webbasierten Projektinformationssystem PRINS einschließlich der Bewertungsergebnisse und der ausführlichen Beschreibung der einzelnen Projektvorschläge. Zudem wird begrüßt, dass für die Bewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) zum ersten Mal auch Umwelt- und Raumordnungsbelange eine Rolle spielen.

Zu beanstanden ist jedoch, dass sowohl die grenzüberschreitende Betrachtung des Güterverkehrs als auch die raumordnerische Bewertung im Rahmen der Raumwirksamkeitsanalyse in den metropolitanen Grenzregionen unzureichend ist. Dabei übernehmen gerade Metropolitane Grenzregionen eine besondere Funktion im transeuropäischen Verkehrsnetz. Viele der regionalbedeutsamen Infrastrukturprojekte in der Region Südlicher Oberrhein wirken grenzüberschreitend. Daher muss eine Betrachtung der Infrastrukturen „auf der anderen Seite“ in die nationale Verkehrswegeplanung einfließen. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert deshalb, dass die grenzüberschreitenden Verflechtungen von metropolitanen Grenzregionen mehr Berücksichtigung in der nationalen Verkehrswegeplanung finden müssen. Auf Ziff. 4 des Beschlusses der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 9. März 2016 wird ausdrücklich hingewiesen.

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Tel: +49(0)761/70327-0
Fax: +49(0)761/70327-50
rvso@region-suedlicher-oberrhein.de
www.region-suedlicher-oberrhein.de

Projektvorschläge im Bereich Straße

A 5 AS Offenburg – AS Freiburg-Mitte, Erweiterung auf 6 Fahrstreifen (Projekt-Nr.: A5-G50-BW) und
A 5 Freiburg-Mitte – AS Bad Krozingen, Erweiterung auf 6 Fahrstreifen (Projekt-Nr.: A5-G60-BW)

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert dringend eine Änderung des Bundesverkehrswegeplan-Entwurfs 2030 bezüglich des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 5. Die o.g. Projekte A 5 AS Offenburg – Freiburg-Mitte und AS Freiburg-Mitte – AS Bad Krozingen sind nur für den weiteren Bedarf vorgesehen. Dies ist insbesondere aus folgenden Gründen nicht akzeptabel:

Im BVWP 2003 wurde der 6-streifige Ausbau der BAB A 5 noch in mehrere Abschnitte unterteilt, mit der Folge, dass der vielbefahrenste Abschnitt im Verdichtungsraum Freiburg AS Teningen – AS Freiburg-Mitte in der Kategorie „Neues Vorhaben - vordringlicher Bedarf" gelistet wurde. Im Entwurf des BVWP 2030 wird nun auf die explizite Auflistung des Abschnittes AS Teningen – AS Freiburg-Mitte im vordringlichen Bedarf auf Grund einer nicht nachvollziehbaren neuen Abschnittseinteilung verzichtet. Stattdessen wird der Abschnitt in das o.g. Projekt A 5 AS Offenburg – AS Freiburg-Mitte integriert, was das Kosten-Nutzen-Verhältnis (NKV) des für den gesamten trinationalen Oberrheinraum in der geographischen Mitte Europas immens wichtigen Verkehrsprojektes um ein Vielfaches verkleinern dürfte. Weshalb der Abschnitt AS Teningen – AS Freiburg-Mitte nun eine geringere Bedeutung aufweisen sollte als im BVWP 2003, bleibt unbegründet. Dies wird umso unverständlicher mit Blick auf die Abbildung 6 des BVWP-Entwurfs 2030, welche eine Engpassanalyse des Straßen-Zielnetzes beinhaltet. Denn in dieser Engpassanalyse wird der Abschnitt der BAB 5 zwischen AS Riegel bzw. AS Teningen und AS Freiburg-Mitte – der zu alltäglichen Stoßzeiten im Übrigen einer innerstädtischen Autobahn gleicht – gerade als ein „Autobahnabschnitt mit häufiger Staugefahr" in die höchste Kategorie eingestuft. Die Nichtaufnahme des Abschnittes AS Riegel bzw. Teningen – AS Freiburg-Mitte in den Entwurf des BVWP 2030 steht daher in Widerspruch zur eigenen Methodik. Karte 6 zeigt exemplarisch, dass die NKV zwingend für einzelne Abschnitte zu betrachten sind. Bei dieser Einzelbetrachtung sind deutlich höhere NKV-Werte für die jeweiligen Abschnitte zu erwarten. Deshalb ist es geboten, in den Entwurf zum BVWP 2030, zumindest den Abschnitt AS-Riegel – Bad Krozingen in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen.

Darüber hinaus fordert der Regionalverband Südlicher Oberrhein aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und dem autobahnparallelen Neubau einer Güterverkehrstrasse (Rheintalbahn) im Abschnitt Offenburg – Riegel, die 6-streifige Erweiterung der A 5 in diesem Abschnitt in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen. Eine gemeinsame Planung beider Infrastrukturmaßnahmen würde Planungskosten in Höhe von mehreren hundert Millionen Euro sparen.

Hilfsweise fordert der Regionalverband Südlicher Oberrhein die „6-streifige Erweiterung der A 5 im Abschnitt Offenburg – Riegel" als absolutes Mini-

mum in die Kategorie „Neue Vorhaben - weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ aufzunehmen.

A 860 Freiburg – AS Freiburg Mitte, 4-streifiger Neubau (Stadttunnel) (Projekt-Nr.: A860 / B31-G20-BW-T1-BW)

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein begrüßt die Aufnahme des 4-streifigen Neubaus der Bundesautobahn A 860 Freiburg – AS Freiburg Mitte in den vordringlichen Bedarf. Der Neubau (Stadttunnel) stellt einen weiteren Lückenschluss auf der überregional wichtigen West-Ost-Verbindung (zwischen BAB 5 im Rheintal und BAB A 81 bei Donaueschingen) durch den Schwarzwald dar. Ferner werden die innerörtliche Verkehrsbelastung der Stadt Freiburg durch den hohen Durchgangsverkehr sowie die damit einhergehenden Emissionen (Schadstoffe, Lärm) deutlich reduziert und die Verkehrssicherheit wie auch die Lebensqualität für die Anwohner im betroffenen Stadtgebiet Freiburgs deutlich erhöht.

B 31 Breisach – Freiburg, 2-streifiger Neubau
(Projekt-Nr.: B31-G30-BW)

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein begrüßt die Aufnahme des 2-streifigen Neubaus als zweiten Bauabschnitt der B 31 West zwischen Breisach und Freiburg. Der Neubau ermöglicht den Lückenschluss zwischen dem Mittelzentrum Breisach am Rhein und dem Oberzentrum Freiburg und mindert damit die Erreichbarkeitsdefizite zwischen den Zentralen Orten entlang der Landesentwicklungsachse. Darüber hinaus verbessert der Neubau die grenzüberschreitende Verbindung nach Frankreich und entlastet dabei die Ortsdurchfahrten der Anliegergemeinden im Bereich des südöstlichen Kaiserstuhls.

B 31 Kirchzarten – Buchenbach, Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
(Projekt-Nr.: A860 / B31-G20-BW-T2-BW)

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein begrüßt die Aufnahme der vierstreifigen Erweiterung der B 31 im Streckenabschnitt zwischen Kirchzarten und Buchenbach in den vordringlichen Bedarf. Der Ausbau auf vier Fahrstreifen stellt einen weiteren Lückenschluss auf einer der wichtigsten West-Ost-Verbindungen durch den Schwarzwald (Verbindung BAB 5 im Rheintal und BAB A 81 bei Donaueschingen) dar und erhöht die Leistungsfähigkeit dieses stark überlasteten Streckenabschnittes.

Der Ausbau muss als logische Konsequenz in unmittelbaren Zusammenhang zum vier-streifigen Neubau der A 860 Freiburg – AS Freiburg-Mitte betrachtet werden (vgl. Projekt-Nr.: A860 / B31-G20-BW-T1-BW), dessen Umsetzung noch einmal mehr Verkehr nach sich ziehen wird. Ansonsten erscheint ein noch empfindlicherer Engpass vorprogrammiert.

B 33 Ortsumfahrung Elgersweier, 3-streifiger Neubau
(Projekt-Nr.: B33-G20-BW) und

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein begrüßt die Aufnahme der Ortsumfahrung Elgersweier im Zuge der Bundesstraße B 33 in den vordringlichen Bedarf. Die B 33 ist eine der wichtigsten West-Ost-

Verbindungen durch den Schwarzwald. Der Neubau wird den bisherigen Anschluss der B 33 an die A 5 entlasten und die Leistungsfähigkeit sowie Verkehrssicherheit in diesem stark befahrenen Bereich am Kreuzungspunkt zweier Landesentwicklungsachsen deutlich erhöhen.

B 33 Ortsumfahrung Haslach, 2-streifiger Neubau / 3-streifiger Neubau (Projekt-Nr.: B33-G40-BW)

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein begrüßt die Aufnahme der Ortsumfahrungen Haslach im Zuge der Bundesstraße B 33 in den vordringlichen Bedarf. Die B 33 ist eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen durch den Schwarzwald. Durch den Neubau der Ortsumfahrung kann der bestehende verkehrliche Engpass beseitigt werden. Zudem werden die innerörtliche Verkehrsbelastung durch das hohe Fahrzeugaufkommen im Durchgangsverkehr und die damit einhergehenden Emissionen (Schadstoffe, Lärm) deutlich reduziert.

B 415 Ortsumfahrung Lahr, 2-streifiger Neubau
(Projekt-Nr.: B415-G10-BW)

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein begrüßt die Aufnahme des 2-streifigen Neubaus der Ortsumfahrung Lahr in den vordringlichen Bedarf. Durch den Neubau der Ortsumfahrung werden die erheblichen innerörtlichen Verkehrsbelastungen in den Ortsteilen Kuhbach und Reichenbach durch den Kfz-Pendlerverkehr und die damit einhergehenden Emissionen (Schadstoffe, Lärm) zugunsten der Anwohner deutlich reduziert.

Im BVWP-Entwurf 2030 nicht enthaltene regionalbedeutsame Vorhaben im Bereich Straße

B 31: Neubau Umfahrung Falkensteig (Falkensteigtunnel)

Das vom Regionalverband angemeldete regionalbedeutsame Straßenprojekt „B 31: Neubau Umfahrung Falkensteig“ ist – obgleich es im BVWP 2003 als weiterer Bedarf mit Planungsrecht enthalten war – nicht im BVWP-Entwurf 2030 enthalten. Dies ist unverständlich und vor dem Hintergrund der Aufnahme des 4-streifigen Neubaus des Freiburger Stadttunnels (A 860 Freiburg – AS Freiburg-Mitte) in den vordringlichen Bedarf nicht nachvollziehbar. Vielmehr muss die Ortsumfahrung Falkensteig auf Grund der geographischen Nähe zum Freiburger Stadttunnel sowie dem sich ebenfalls im vordringlichen Bedarf befindenden Ausbauvorhaben zwischen Kirchzarten und Buchenbach, als Einheit betrachtet und beplant werden, damit kein noch größerer Flaschenhals am Ortseingang von Falkensteig entsteht.

Allgemeine Anmerkungen zum Bereich Schiene

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein setzt sich für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ein. Dieses Anliegen unterstützen wir gemeinsam mit den Partnern des Europäischen Verbundes für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) „Rhein-Alpen-Korridor“ von den Nordseehäfen Rotterdam/Antwerpen bis Genua.

Projektvorschläge im Bereich Schiene

ABS/NBS Karlsruhe – Basel (Rheintalbahn)
(Projekt-Nr.: 2-005-V02)

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein begrüßt ausdrücklich, dass sich der Ausbau der Rheintalbahn einschließlich der vom Projektbeirat beschlossenen Kernforderungen zum Bau des Offenburger Tunnels, einer autobahnparallelen Trassenführung zwischen Offenburg und Riegel, der Güterumfahrung Freiburg, der Bürgertrasse im Markgräflerland und der optimierten Kernforderung 6 zum erhöhten Schallschutz zwischen Müllheim-Auggen im vordringlichen Bedarf wiederfinden. Für die Region Südlicher Oberrhein geht es nun darum, dass die Beschlüsse des Projektbeirates in den Planfeststellungsunterlagen / -verfahren der DB AG umgesetzt werden. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert diesbezüglich eine schnelle Umsetzung.

Für den Abschnitt der Rheintalbahn zwischen Müllheim-Auggen fordert die Region Südlicher Oberrhein nochmals zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung der vorgesehenen 250km/h zielführend sein könnte, um Baukosten einzusparen und einen verbesserten Lärmschutz zu erreichen.

Damit die angestrebte Verlagerung der Güterverkehre auf die Schiene gelingen kann, müssen auch ausreichende Kapazitäten für den Kombinierten Verkehr (KV) geschaffen werden. Vor diesem Hintergrund soll der Raum Lahr langfristig zu einem intermodalen Logistikstandort ausgebaut werden. Die Region fordert deshalb, dass ein „KV-Terminal Südlicher Oberrhein/Lahr“ in den BVWP-Entwurf aufgenommen wird.

ABS Kehl – Appenweier
(Projekt-Nr.: 2-034-V01)

Die Ausbaustrecke Kehl – Appenweier liegt auf der Magistrale für Europa, einem Eisenbahnkorridor, der als wichtige West-Ost-Achse in Europa Paris via Stuttgart – München – Wien mit Budapest verbindet. Der Regionalverband fordert, im Einvernehmen mit seinen Partnern der Initiative „Magistrale für Europa“ (u.a. Städte Strasbourg, Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München, Salzburg, Wien) sowie dem deutsch-französischen-schweizerischen Oberrheinrat, die ABS Kehl – Appenweier als zentrales Element der o.g. Schienenrelation zwischen Paris und Bratislava/Budapest in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen