

DER LANDRAT

Landratsamt Tübingen • Postfach 19 29 • 72009 Tübingen

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
z. Hd. v. Herrn Parlamentarischem
Staatssekretär Norbert Barthle, MdB
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin

Telefon 0 70 71/2 07 – 50 00
Telefax 0 70 71/2 07 – 50 99
jwalter@kreis-tuebingen.de
Raum A 5 01

Stichwort "BVWP 2030"

29.04.2016

BVWP 2030
Stellungnahme des Landkreises Tübingen

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,



Der Landkreis Tübingen ist hinsichtlich Schiene und Straße betroffen. Hierzu nehmen wir im Folgenden Stellung.

1. Schienenverkehr

Zwischen den beiden Polen Ausbau und Erhalt ist für uns nicht erkennbar, wie beim Schienenverkehr mit dem Bedarf umgegangen wird, der zwar „nur“ qualitätserhaltend wirkt, aber dennoch eine Ausbauinvestition darstellt. Als Beispiele seien die Zollernbahn (Tübingen – Hechingen – Balingen – Albstadt) und die Obere Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg – Horb) genannt. Die Zollernbahn bedient als Zulaufstrecke auf das Oberzentrum Reutlingen/Tübingen und mit der Durchbindung nach Stuttgart einen der bedeutendsten Pendlerströme zwischen den Regionen Neckar-Alb und Stuttgart.

Mit der Realisierung von Stuttgart 21 wird diese Durchbindung verloren gehen, wenn die Zollernbahn nicht rechtzeitig elektrifiziert wird. Und wenn die Obere Neckarbahn nicht elektrifiziert wird, gehen wichtige Netzwirkungen verloren. Der Verlust dieser Strukturen wäre ein empfindlicher Rückschlag für die bisher erfolgreichen Bemühungen aller Akteure. Der BVWP 2030 sieht – soweit für uns erkennbar – keine Mittel vor, um dem entgegen zu lenken.

Es ist daher aus unserer Perspektive dringend geboten, neben den qualitätssteigernden Maßnahmen und der Erhaltung von Strukturen, die bereits

zukunftsfähig sind, auch investive qualitätserhaltende Maßnahmen in die Planung aufzunehmen, die heute gut funktionierende Angebote zukunftsfähig machen, insbesondere die flächendeckende Elektrifizierung.

Dies ist Voraussetzung für den Erhalt der Netzwirkung und zugleich der schienenseitige Baustein zur Energiewende.

Beim Schienenverkehr gibt es u.E. die strukturelle Besonderheit, dass bestehende Angebote, die heute noch nicht elektrifiziert sind, mit zunehmender Elektrifizierung der Netze, in die sie eingebunden sind, an Qualität einbüßen, weil die Verbindungen gebrochen werden müssen, um auf E-Traktion umzusteigen. Dies steht im Widerspruch zum Ziel der Qualitätsverbesserung, da auf diesen Strecken sogar die Gefahr besteht, dass die Qualität zurückgeht.

Wir regen daher an, zusätzlich zu dem im BVWP beschriebenen Erhaltungspaket Mittel für die Zukunftsfähigkeit zu verankern, die sicherstellen, dass etablierte Strukturen auch in der elektrifizierten Bahn-Umwelt ihre Qualität erhalten und ausbauen können.

Die Gäubahn (2-040-V01 ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH), die bisher dem „Potenziellen Bedarf“ zugeordnet ist, sollte u. E. als bedeutende Verkehrsachse zwischen Deutschland und der Schweiz und als wichtige internationale Anbindung der Region Neckar-Alb in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen.

2. Straßenverkehr

Wir begrüßen, dass im Landkreis Tübingen neben der fest disponierten B 28n Rottenburg – Tübingen drei wichtige Projekte in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E aufgenommen wurden. Dabei gehen wir davon aus, dass die beiden Maßnahmen an der B 27 (Abschnitt Bodelshausen – Nehren und Schindhaubasistunnel Tübingen) in ihrem Wirkungszusammenhang erkannt wurden und trotz eines geringfügig unterschiedlichen NKV der Planungsprozess für beide entsprechend forciert wird.

Beim Bewertungskriterium „**Engpassbeseitigung**“ konnten wir allerdings nicht nachvollziehen, dass beim Abschnitt Bodelshausen – Nehren (Projektnummer B027-G30-BW) ein „ja“ vermerkt wurde, beim Schindhaubasistunnel jedoch nicht. Möglicherweise liegt dem eine formale Betrachtung nach der Anzahl der vorhandenen Fahrspuren zugrunde, die nicht berücksichtigt, dass die Ortsdurchfahrt von Tübingen aufgrund des zusätzlichen Binnenverkehrs trotz teilweise vier Fahrspuren einen außerordentlich hemmenden Engpass für den überregionalen Verkehr darstellt. Die Maßnahme mit der Projektnummer B027-G110-BW sollte hinsichtlich des Kriteriums Engpassbeseitigung nochmals überprüft werden.

3. Zusammenfassung

Die Zielsetzung des Bundesverkehrswegplans 2030 wird ausdrücklich unterstützt, insbesondere das Bestreben, **Kapazitätssteigerungen** und **Qualitätsverbesserungen** bei den **Aus- und Neubaumaßnahmen** projektbezogen zu fördern. Und auch der Fokus auf das Prinzip „**Erhalt vor Neubau**“ wird begrüßt.

Der prognostizierte Bedarf für **Erhaltung und Ersatz** wurde jedoch ohne weitere Konkretisierung als Gesamtsumme für die jeweiligen Verkehrsträger in den Plan aufgenommen. Für den Verkehrsträger Schiene sind 58,4 Mrd. € eingeplant. Es ist

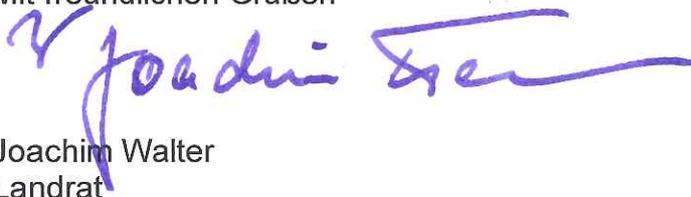
jedoch nicht ersichtlich, ob diese Mittel auch für Maßnahmen vorgesehen sind, die Investitionen erfordern, allein schon um die Qualität zu erhalten, wie beispielsweise die Elektrifizierung der Zulaufstrecken auf Stuttgart.

Insbesondere die Zollernbahn wird ohne Elektrifizierung mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 einen deutlichen Qualitätsverlust erleiden, weil dadurch eine Brechung der Pendlerverkehre notwendig wird. Dieser Qualitätsverlust steht u.E. im Widerspruch zu den grundlegenden Zielen der BVWP 2030, der die Qualitätsverbesserung anstrebt.

Sollten Mittel für diese Qualitätserhaltung nicht in den allgemeinen Erhaltungsmittel enthalten sein, scheint es aus unserer Sicht erforderlich, dass für diese Zwecke, die sicherlich auch andernorts relevant sind, ein Sonderprogramm zur Qualitätssicherung aufgelegt wird.

Beim Verkehrsträger Straße ist die Maßnahme B027-G110-BW (Schindhaubasistunnel) hinsichtlich des Bewertungskriteriums „**Engpassbeseitigung**“ nochmals zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen



Joachim Walter
Landrat

