

Sachstandsdarstellung

Bundesschienenwege

Im Rahmen der Bewertungen für den BVWP 2003 konnte die große Netzwirkung der Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main–Rhein/Neckar nachgewiesen und die positive volkswirtschaftliche Einschätzung dieses Vorhabens bestätigt werden. Mit der Aufnahme des Schienenprojektes in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 sind jedoch entsprechend den Ausführungen in seinem Kapitel 3.4.7 keine Festlegungen zur Trassierung der Strecke getroffen worden; dies bleibt den späteren Planungsverfahren vorbehalten. Die Bundesregierung hat diese Abgrenzung besonders hervorgehoben, indem die NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar um eine Fußnote im BVWP 2003 ergänzt worden ist:

„Die genaue Streckenführung ist abhängig von den Ergebnissen weiterer Abstimmungen bzw. der planrechtlichen Verfahren.“

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar in einem ersten Ausbauschnitt in einer Weise realisiert wird, die es der Deutschen Bahn AG und Dritten ermöglicht, die Personenfernverkehre über den Mannheimer Hauptbahnhof zu führen.

Bundesfernstraßen

Der Hinweis auf eine ökologische Konflikthäufung bei einem Vorhaben im BVWP 2003 bedeutet nicht, dass dadurch die gesetzliche Planrechtfertigung in Frage gestellt wird. Die im Rahmen der Umweltrisikoeinschätzung und der FFH-Verträglichkeitseinschätzung aufgezeigten ökologischen Risiken können nur im Rahmen der konkreten Projektplanung zutreffend beurteilt und abschließend gelöst werden. Mit dem naturschutzfachlichen Planungsauftrag ist keine Abstufung in eine niedrigere Dringlichkeitsstufe verbunden.

Hinsichtlich der B 38 a ist folgendes festzustellen: Die Bundesregierung hat mit ihrem Beschluss zum BVWP 2003 ihre Auffassung dargelegt, dass mit dem Autobahnring im Raum Mannheim/Ludwigshafen ausreichend Kapazität für den Fernverkehr vorgehalten wird und aus der Sicht der Bundesfernstraßennetzkonzeption eine Netzergänzung im Süden von Mannheim / Ludwigshafen als B 38a mit einer neuen Rheinbrücke bei Altrip für den Fernverkehr

nicht erforderlich ist. Es handelt sich um einen Lückenschluss im regionalen Straßennetz zwischen Mannheim und Ludwigshafen, für den der Bund nicht der Baulastträger sein kann. Dieser Einschätzung steht nicht entgegen, dass die Bewertung dieses Projekts ein sehr hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ergeben hat. Das NKV ist ein Indikator der Rentabilität einer erwogenen Investition nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten, mit dem allerdings Fragen der Baulastträgerschaft nicht verbunden sind. Im übrigen ist die vom Land Rheinland-Pfalz zur Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen angemeldete Variante für die B 38 aus ökologischen und raumordnerischen Gründen nicht mehr realisierbar. Eine Alternative ist hier bisher nicht bekannt. Ein 1967 ergangener Planfeststellungsbeschluss für dieses Projekt kann nicht mehr umgesetzt werden, da er mittlerweile außer Kraft getreten ist.

Im Rhein-Neckar-Raum steht ein dichtes leistungsfähiges Bundesautobahnnetz zur Verfügung. Um den Verkehr bedarfs- und nachfragegerecht abwickeln zu können, sind im BVWP 2003 der 6-streifige Ausbau nachfolgender Autobahnabschnitte enthalten:

- A 5, AK Heidelberg–AK Walldorf,
- A 6, Viernheim–AK Mannheim,
- A 61, AK Frankenthal–AD Hockenheim.

Zur Fortschreibung des Bedarfsplans haben in der Region der Ausbau der in Nord-Süd-Richtung in unmittelbarer Parallellage verlaufenden Bundesautobahnen A 5 und A 6 miteinander konkurriert. Die Änderung der Dringlichkeitsstufen auf den BAB A 5 und A 6 erfolgte in Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg.

Unter Berücksichtigung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses, des jeweiligen projektspezifischen Investitionsvolumens, des insgesamt zur Verfügung stehenden Finanzrahmens sowie der Planungsstände konnte der Ausbau der übrigen von Ihnen genannten Autobahnabschnitte keine Berücksichtigung finden. Für Baden-Württemberg spielte dabei im Besonderen ein baureifes Bauvolumen von 1,3 Mrd. € eine entscheidende Rolle.

Bundeswasserstraßen

Maßgebliches Bewertungskriterium für die Aufnahme von Projekten in den Bundesverkehrswegeplan war die Gesamtwirtschaftliche Bewertung der Projekte. Für das Projekt der Verlängerung der Neckarschleusen war wegen des deutlich unter der Rentabilitätsschwelle liegenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses eine Aufnahme des Projektes in den BVWP 2003 nicht möglich. Das baden-württembergische Ministerium für Umwelt und Verkehr und das BMVBW sind

sich jedoch darüber einig, dass die Entwicklungen aufmerksam beobachtet werden müssen. So könnte z. B. die zukünftige Flottenentwicklung ggf. eine erneute Untersuchung rechtfertigen.

von Randow