

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Referat G 12
BVWP 2030

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Ihr Ansprechpartner
Peter Stöferle

E-Mail
peter.stoeflerle@schwaben.ihk.de

Tel.
0821 3162-206

Fax
0821 3162-178

28. April 2016

BVWP 2030
Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Schwaben

Sehr geehrte Damen und Herren,

die IHK Schwaben dankt für die Möglichkeit, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zu dem am 16.03.2106 veröffentlichten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und den am 21.03.2016 im Projektinformationssystem des Bundes (PRINS) veröffentlichten Listen der Vorhaben Stellung zu nehmen.

Die Kammer vertritt das Gesamtinteresse von 140 000 Unternehmen im Regierungsbezirk Schwaben (Bayern).

Wir äußern uns wie folgt:

I. Grundsätzliches

Wir begrüßen die gewählte Methodik des Bundesverkehrswegeplans mit seiner stärkeren Ausrichtung an „Korridoren“ und der „Netzwerkung“, auch wenn dies zur Folge hat, dass im Einzelfall wünschenswerte Vorhaben nur dem „Weiteren Bedarf“ zugeordnet werden. Grundsätzlich aber ist das Denken in „Achsen“ und die Umsetzung der notwendigen Teilprojekte Voraussetzung dafür, dass durch die Auflösung von Nadelöhren der Verkehr für alle Teilnehmer planbarer wird. Auch sind wir der Überzeugung, dass sich der positive Nutzen von sinnvoll kombinierten Teilprojekten gegenseitig verstärken kann. Deshalb verzichten wir darauf – über einzelne „Abrundungen“ von Korridoren hinaus – reihenweise Aufstufungen von Projekten in den „Vordringlichen Bedarf“ zu fordern.

Dort, wo wir zu anderen Bewertungen oder zu einer Forderung nach einer höheren Einstufung kommen, haben wir den Textabschnitt jeweils in einem **Kasten** hervorgehoben.

Die Zurückhaltung mit weiteren Forderungen folgt außerdem der Einsicht, dass die zur Verfügung stehenden Mittel endlich sind. Die Erfahrung aus der Vergangenheit zeigt, dass eine beliebige „Inflation“ von Vorhaben nicht deren Realisierungswahrscheinlichkeit vergrößert. Deshalb halten wir auch den Ansatz Ihres Hauses für richtig, den Umfang der Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ stärker an den zu erwartenden finanziellen Möglichkeiten zu orientieren.

Insgesamt sehen wir für eine erfolgreiche Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 vier wichtige Voraussetzungen:

- Die Vorhaben innerhalb der „Achsen“ und „Korridore“ sollten konsequent und vollständig abgearbeitet werden, um „Stückwerk“ zu vermeiden.
- Trotz zuletzt signifikanter Steigerung der Mittel des Bundes für seine Verkehrswege muss deren Finanzierung auch mittel- und langfristig verbessert und gesichert werden.
- Eine besondere Herausforderung stellt dabei der Bestandserhalt dar. Gleichwohl muss der Spielraum für notwendige Netzergänzungen und Kapazitätserweiterungen bleiben.
- Nicht zuletzt müssen neben den Geldern für eine Umsetzung der Projekte auch die erforderlichen Planungskapazitäten bei den Behörden in den Ländern bis hin zu den Staatlichen Bauämtern geschaffen bzw. gesichert werden – ein Anliegen, das auch in Gesprächen mit der Politik vor Ort immer wieder thematisiert wird.

II. Einzelprojekte Straße

1. Bundesautobahn A 7 Dreieck Hittistetten–Illertissen–Memmingen Süd (Gesamtprojekt A007-G020-BY-BW)

Die IHK Schwaben hält die Überlegungen für eine Entschärfung der Stausituationen auf dieser Autobahn für notwendig. Zu unterscheiden sind die hohe Verkehrsbelastung an Werktagen zu den Hauptverkehrszeiten vor allem vom Dreieck Hittistetten in Fahrtrichtung Memmingen und die Stauanfälligkeit während des Wochenend-Reiseverkehrs, vor allem Samstagvormittag und Sonntagnachmittag auf der Gesamtstrecke, dann auch insbesondere im Bereich nördlich des Autobahnkreuzes Memmingen.

Wir begrüßen, dass das südliche Teilstück dem „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ zugeordnet wurde und hoffen auf eine möglichst zeitnahe Umsetzung im Anschluss an einen Ausbau des nördlichen Abschnitts, um eine reine Verlagerung des Engpasses nach Süden entgegenzutreten.

Beim Zuschnitt der Teilprojekte hielten wir es für sinnvoll, das nördliche Teilstück (Teilprojekt-Nr. A007-G020-BY-BW-T01-BY) auf die Strecke AD Hittistetten–AS Altenstadt/Iller auszudehnen.

Damit könnte in Fahrtrichtung Ulm der bereits bestehende dreispurige Abschnitt nordöstlich der Anschlussstelle Altenstadt (Steigungsstrecke am Anstieg aus dem Illertal) mit genutzt und nahtlos in das Ausbauprojekt integriert werden. Dies würde eine nur wenige Kilometer lange Verengung auf zwei Fahrspuren zwischen zwei dreispurigen Abschnitten vermeiden.

Für das nördliche Teilprojekt weisen wir der Vollständigkeit halber darauf hin, dass die vor Ort nunmehr konkretisierten Überlegungen für eine Autobahnanschlussstelle Bellenberg/ Tiefenbach im Norden von Illertissen von Anfang an in das Projekt integriert sein sollten.

2. Bundesstraße B 2 Osttangente Augsburg (Gesamtprojekt B002-G080-BY)

Das Gesamtprojekt mit seinen Teilabschnitten schafft eine unter Korridor Gesichtspunkten wichtige Entlastung der zeitweise bis an die Kapazitätsgrenze ausgelasteten Bundesstraße B 17 im Stadtbereich von Augsburg und verknüpft diese mit der Lösung einer Reihe von örtlichen Überlastungsproblemen (z.B. OU Kissing). Nach der Anmeldung des Vorhabens zum BVWP durch den Freistaat Bayern hat sich die IHK Schwaben, gestützt durch mehrere Gremienbeschlüsse, Ende 2014/Anfang 2015 uneingeschränkt hinter das Projekt gestellt und auch öffentlich dafür geworben, seinerzeit noch im engen Schulterschluss zur regionalen Politik.

Die IHK Schwaben begrüßt, dass alle vier Teilprojekte in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen worden sind. Ungeachtet einer möglichen Realisierung in Schritten hält sie eine mittelfristige Umsetzung des Gesamtprojekts für unverzichtbar, u.a. aus folgenden Gründen:

- Die „Osttangente“ schafft eine neue Verknüpfung der B 17 südlich Augsburgs und damit der dortigen großen Logistikzentren (u.a. Amazon, Deutsche Post/DHL, BMW und Lidl in Graben/Lechfeld, Aldi in Kleinaitingen sowie Edeka in Landsberg/Lech) mit der Autobahn A 8 sowie der B 300 Richtung Ingolstadt. Ein Ausbau der B 17 selbst, die in weiten Teilen des Augsburger Stadtgebiets in einem Betontrog verläuft, scheidet realistisch auf absehbare Zeit aus. Gleichzeitig ist erkennbar, dass diese Straße nicht mehr in der Lage ist, die Verkehrsmengen aufzunehmen.
- Nicht zuletzt durch den enormen Siedlungsdruck aus München ist in dem von der künftigen „Osttangente“ durchzogenen Raum auch in den kommenden Jahren mit einem weit überdurchschnittlichen Bevölkerungs- und damit auch Verkehrswachstum zu rechnen.
- Der Wirtschaftsraum in der betreffenden Region ist geprägt von engen Verflechtungen (produzierendes Gewerbe, Zulieferbetriebe, Logistik); gleichzeitig ist der Augsburger Osten mit seinen großen Industrie- und Gewerbegebieten ein Einzugsbereich für Pendler aus dem Landkreis Aichach-Friedberg.
- Über diese Beschäftigten in Augsburg hinaus sind in den unmittelbar an der Strecke liegenden Kommunen Friedberg, Kissing und Mering in 820 Unternehmen 15 600 Menschen beschäftigt.

Eine von der Kommunalpolitik zuletzt ins Spiel gebrachte „kleine Lösung“, die weit hinter den zum BVWP angemeldeten Teilprojekten zurückbliebe, halten wir für nicht zum Ziel führend, weil dann absehbar in wenigen Jahren ein neuer Ausbaudruck entstehen würde und damit absehbar unverhältnismäßige Erweiterungsinvestitionen notwendig werden würden.

Um zumindest teilweise zu einer weiterreichenden Akzeptanz in Politik und Öffentlichkeit für das Vorhaben zu kommen, halten wir insbesondere für den südlichen Abschnitt detailliertere und vergleichende Untersuchungen mehrerer Varianten im weiteren Verfahren für geboten. Dies gilt für die Wahrung unbestrittener naturschutzfachlicher Belange (Kissinger Heide, Lechquerung), für die mögliche Abwägung einer „bestandsnahen“ Streckenführung gegenüber einer großräumigen Lösung im Süden von Königsbrunn und für die Festlegung des optimalen Verknüpfungspunktes zur B 17 im Bereich zwischen Königsbrunn, Oberottmarshausen und den Logistik-Zentren bei Graben. Auch halten wir die von einigen Politikern vorgeschlagene südlichere Querung des Lechs zumindest für diskussionswürdig, abhängig von den Planungen der Bundeswehr (Flughafen Lagerlechfeld). Das hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis des Gesamtprojekts erhöht den Spielraum für Varianten, die im Interesse einer schnelleren Umsetzung möglicherweise mehr Akzeptanz finden.

3. Bundesstraße B 12 Jengen/Buchloe (A 96)–Kaufbeuren–Kempten (A 7) (Gesamtprojekt B012-G010-BY)

Der Ausbau der Bundesstraße B 12 auf der Gesamtstrecke ist aus Sicht der IHK Schwaben ein zentrales Verkehrsprojekt im Allgäu. Wir begrüßen die Einstufung des nördlichen Teilstücks in den „Vordringlichen Bedarf“, halten jedoch auch den vierstreifigen Ausbau des südlichen Abschnitts für unbedingt erforderlich.

Wir plädieren für die Aufstufung des Teilprojekts Kaufbeuren–Kempten ebenfalls in den „Vordringlichen Bedarf“. In jedem Fall setzen wir darauf, dass dieser Abschnitt angesichts des Planungsrechts zügig mit umgesetzt wird.

Die zentralen Argumente für einen Ausbau aus Gründen der Raumerschließung, der Netzwirkung, der erwarteten Verkehrszunahme sowie aus unmittelbaren verkehrlichen Gründen (Verkehrsbelastung, hoher Schwerverkehrsanteil, Überholdruck, Sicherheit usw.) sind im PRINS dokumentiert. Ergänzend hierzu sei darauf hingewiesen, dass es vor Ort bei diesem Vorhaben eine ungewöhnlich große Einigkeit in Politik, Wirtschaft und unter den Bürgern für die Notwendigkeit des Ausbaus gibt und dieses Projekt damit zu den unumstrittensten Straßenbauvorhaben überhaupt zählen dürfte. Die unbestrittene Notwendigkeit des Ausbaus in Verbindung mit dessen „Konsensfähigkeit“ sollten dem Gesamtvorhaben in der Bewertung und Priorisierung ein besonderes Gewicht verleihen.

4. Bundesstraße B 16 Mindelheim–Günzburg–Donauwörth (Hauptprojekt B016-G040-BY mit OU Höchstädt, Schwenningen/Tapfheim) (Hauptprojekt B016-G031-BY mit OU Mindelheim, Hausen, Pfaffenhausen, Loppenhausen, Niederraunau/Aletshausen, Wattenweiler/Höselhurst, Ichenhausen/Kötz)

Die IHK Schwaben begrüßt die Einstufung der meisten Ortsumfahrungen, in der sich die gesamthafte Betrachtung der beiden Korridore Mindelheim–Günzburg sowie Günzburg–Donauwörth widerspiegelt. Wir werten es als positives Zeichen, dass damit – unter anderem – neben den OU Ichenhausen/Kötz, Höchstädt und Mindelheim (Ost) auch die Ortsumfahrungen Wattenweiler/Höselhurst und Schwenningen/Tapfheim in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen worden sind.

Diese Bundesstraße hat für den mittelschwäbischen Raum besondere strukturpolitische Bedeutung, weil sie den Zugang der ehemaligen Kreisstadt Krumbach sowie des südlichen Landkreises Günzburg an die beiden Autobahnen A 8 im Norden und A 96 im Süden herstellt. Für den autobahnfreien Landkreis Dillingen/Donau stellt sie die wichtige Querverbindung zwischen der A 8 und der B 2 bei Donauwörth her und bildet die Hapterschließung in West-Ost-Richtung.

Die IHK Schwaben setzt sich für die rasche Umsetzung der beiden im Planungsverfahren bereits weiter vorangekommenen Ortsumfahrungen Ichenhausen/Kötz sowie Höchstädt ein.

- Bei der OU Ichenhausen/Kötz unterstützt die IHK Schwaben vorbehaltlos die Umsetzung der „Variante Ost“, nachdem eine Westtrasse aus umweltfachlichen Gründen im Jahr 2014 ad acta gelegt worden ist. Sie wird sich im weiteren Planungsverfahren für eine Optimierung der Anbindung der Gewerbegebiete in Kötz einsetzen, die den Bedürfnissen

des Wirtschaftsverkehrs entspricht und eine möglichst weitgehende Entlastung der Bürger vom Durchgangsverkehr bringt.

- Für die OU Höchstädt unterstützt die IHK Schwaben die aktuell im Planfeststellungsverfahren befindliche Nordumfahrung.
- Die IHK Schwaben setzt sich für das Langfristziel eines durchgehend dreistreifigen Ausbaus zwischen Günzburg und Donauwörth als Kraftfahrstraße im Zuge künftiger Bestands- und Erweiterungsinvestitionen ein. In einem ersten Schritt gilt dies für das Teilstück Günzburg–Gundelfingen. Auch sollte dies im Bereich Blindheim mit einer kreuzungsfreien Neugestaltung der Ortsdurchfahrt einhergehen.
- Auf dem südlichen Abschnitt Mindelheim–Günzburg wäre es trotz der niedrigen Wirtschaftlichkeit sinnvoll, auch die OU Loppenhausen zu errichten, um eine von Ortsdurchfahrten durchgehend freie Strecke zwischen der A 8 und der A 96 zu realisieren.

Außerhalb des Kammerbezirks der IHK Schwaben begrüßen wir die Einstufung des drei- und vierstreifigen Aus- und Neubaus auf dem Abschnitt Neuburg/Donau–Ingolstadt–Manching (A 9) im „Vordringlichen Bedarf“ (Gesamtprojekt B016-G050-BY).

5. Bundesstraße B 19: Entlastungstunnel Fischen (Hauptprojekt B019-G040-BY)

Die Bundesstraße 19 ist im Ortsbereich Fischen vor allem an Wochenenden (Tourismus im Winter und Sommer) mit bis zu 22 000 Fahrzeugen pro Tag belastet. Eine rasche Verbesserung der Situation dort und in der südlich davon gelegenen Ortsdurchfahrt Langenwang ist dringend geboten, um die Verkehrsbelastung durch den Tourismus, auf den diese Region angewiesen ist, für die Menschen erträglich zu halten.

Auch würden mit diesen beiden Ortsdurchfahrten die letzten verbliebenen Problemstellen auf der B 19 zwischen der Autobahn A 7 und dem touristischen Zentrum Oberstdorf/Kleinwalsertal beseitigt werden, so dass das Projekt dem „Korridor Gedanken“ entspricht.

Aus den genannten Gründen plädiert die IHK Schwaben dafür, trotz des kritischen Nutzen-Kosten-Verhältnisses für das landschaftsschonende Tunnelbauwerk in Fischen das gesamte Vorhaben vom „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ in den „Vordringlichen Bedarf“ aufzustufen.

6. Bundesstraße B 25 Donauwörth (B 2)–Dinkelsbühl (A 7) (Gesamtprojekt B025-G010-BY)

Die IHK Schwaben fordert – insbesondere vor dem Hintergrund der von Unternehmen aus dem Kammerbezirk mit geführten Auseinandersetzung um das Lkw-Durchfahrverbot in Dinkelsbühl – den schnellstmöglichen Bau der dortigen Ortsumgehung. Es ist nicht hinnehmbar, dass diese Bundesfernstraße auf kommunales Betreiben hin weiter der Nutzung für den überörtlichen Güterverkehr entzogen wird.

Aus den PRINS-Unterlagen ist nicht erkennbar, ob der errechnete Nutzen ausschließlich auf dem Aufkommen und prognostizierten Wachstum des örtlichen Güterverkehrs basiert, der die Straße mit Ausnahmegenehmigung nutzen darf, oder ob in den Planfall-Szenarien eine Freigabe für den

Schwerlastverkehr unterstellt ist. Die in der Dokumentation im PRINS zugrundegelegten Lkw-Anteile aus der Straßenverkehrszählung 2010 sind während des Lkw-Durchfahrverbots erhoben worden und bilden damit nur jenen Teil des Lkw-Aufkommens in der großräumigen Relation ab, der über Ausnahmegenehmigungen verfügt.

Wir halten aus den vorgenannten Gründen eine Korrektur des ausgewiesenen Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die OU Dinkelsbühl für plausibel und gehen davon aus, dass dieses erheblich höher als mit dem genannten Wert von 8,4 anzusetzen ist.

Auch die weiteren noch fehlenden Ortsumgehungen zwischen Donauwörth und der Autobahn A 7 sowie die dreispurigen Überholabschnitte (2+1 im Wechsel) sollten im Sinne des Korridor-gedankens rasch verwirklicht werden.

7. Bundesstraße B 29 neu Nördlingen–Röttingen (A 7) (Projekt B29n-G50-BW-BY)

Die IHK Schwaben begrüßt die Konzeption für eine leistungsfähige Anbindung des nord-schwäbischen Raums an die Bundesautobahn A 7 durch eine Neutrassierung der B 29 mit Beseitigung mehrerer Ortsdurchfahrten im Ostalbkreis (Baden-Württemberg). Bislang besteht aus unserer Sicht ein klares Defizit in der Autobahnanbindung des produktions- und logistikstarken Landkreises Donau-Ries und der Großen Kreisstadt Nördlingen. Verschärft wird dies für den Güterverkehr durch die auf Druck der Kommunalpolitik verhängten Lkw-Durchfahrverbote für den überörtlichen Verkehr in Dinkelsbühl (B 25, vgl. II. 6.), auf der bestehenden B 29 sowie einigen Kreisstraßen im Ostalbkreis (sog. „Korridor-Fahrverbot“).

Dieses Erschließungsdefizit wird an anderer Stelle in den BVWP-Entwurfsunterlagen, nämlich in der Bewertung im PRINS zu einer B 131 neu (in Mittelfranken zwischen der A 7 und Gunzenhausen verlaufend; Projekt B131-G020-BY) thematisiert. Dort heißt es: „Der Mittelbereich Nördlingen weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein hohes Defizit auf. (...)“

In der vom Landrat des Ostalbkreises angestoßenen politischen Diskussion hat sich die IHK Schwaben durch Gremienbeschluss ihrer Regionalversammlung Donau-Ries (Oktober 2014) und in der Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie (Januar 2015) für eine nördliche Variante der Streckenführung ausgesprochen, insbesondere mit Blick auf eine möglichst gerade Linienführung aus Richtung Nördlingen zur A 7 (Fahrtrichtung Norden). Die IHK Schwaben hat aber seinerzeit bereits erklärt, auch die nun ausgewählte Südvariante mitzutragen, insbesondere mit Blick auf die Wirkung im Gesamtkorridor Stuttgart–Aalen–Nördlingen–Donauwörth–Ingolstadt bzw. –Augsburg.

Mit Blick auf die Verkehrsbedürfnisse des nordschwäbischen Raums fordert die IHK Schwaben, die Planungen rasch voranzubringen und das Vorhaben baldmöglichst zu verwirklichen.

8. Bundesstraße B 300 westlich von Augsburg (Hauptprojekt B300-G020-BY)

Die B 300 stellt in diesem Raum ein erhebliches Nadelöhr dar, da sie für einen weiten Einzugsbereich im Westen von Augsburg den einzigen „Zugang“ zur Stadt darstellt. Die Daten zur Verkehrsbelastung sind im PRINS dokumentiert.

- Die IHK Schwaben begrüßt die Einstufung der Ortsumgehung Diedorf in den „Vordringlichen Bedarf“. Hier besteht aus unserer Sicht akuter Handlungsbedarf. In den weiteren Planungsschritten sind der parallele Bahnausbau Ulm–Augsburg (siehe III. 2.) sowie die Belange von Schwertransporten mit Übermaß, die diese Strecke nutzen, zu berücksichtigen.
- Für die westlich daran anschließende Ortsumfahrung Gessertshausen begrüßen wir das Planungsrecht. Im Sinne der Korridorbetrachtung halten wir eine Umsetzung mit oder unmittelbar anschließend an die OU Diedorf für erforderlich, um zu verhindern, dass der Stau nur einige Kilometer nach Westen verlagert wird. Mit Blick auf das Votum der Gemeinde und auf eine einfachere Verknüpfung mit der OU Diedorf sollte abweichend von der Darstellung im PRINS auch die nördliche Umfahrung (entlang der Bahn) geprüft werden.

Wir halten nach einer endgültigen Trassenfestlegung eine Aufstufung der OU Gessertshausen in den „Vordringlichen Bedarf“ für geboten.

Auch für die beiden westlich von Gessertshausen gelegenen Ortsumfahrungen Ustersbach und Ried/Breitenbronn empfiehlt sich im Sinne des „Korridorgedankens“ eine höhere Einstufung als nur im „Weiteren Bedarf“, um die letzten Ortsdurchfahrten an der B 300 auf der Gesamtstrecke zwischen Krumbach und Augsburg zu beseitigen.

- Zu einer erheblichen Verbesserung des Verkehrsflusses würde es beitragen, wenn als westlicher „Startpunkt“ der Gesamtstrecke Krumbach–Augsburg die Ortsumfahrung Krumbach (Projekt B300-G010-BY-T07-BY) ebenfalls verwirklicht werden könnte. Sie ist dem Gesamtprojekt Memmingen–Krumbach zugeordnet, von dem die meisten Teilabschnitte im „Weiteren Bedarf“ mit einem Gesamt-NKV von 2,0 gelistet sind. Aufgrund der umständlichen Durchfahrt auf der B 300 durch Krumbach vermuten wir, dass der verkehrliche Nutzen einer Südumgehung erheblich über dem Durchschnitt der anderen Teilprojekte liegt.

Wir bitten dies noch einmal zu überprüfen und die OU Krumbach in den „Vordringlichen Bedarf“ aufzustufen oder mindestens mit Planungsrecht zu versehen.

9. Bundesstraße B 300 Ortsumfahrung Friedberg (Projekt B300-G030-BY)

Die Ortsumfahrung Friedberg ist unmittelbar mit der geplanten Osttangente Augsburg verknüpft (siehe oben, II. 2.).

Aus Sicht der IHK Schwaben sollte dieses Vorhaben wegen der funktionalen Zusammenhänge Teil einer Neuordnung der Verkehrsverhältnisse im Augsburger Osten sein und deshalb gemeinsam mit der „Osttangente Augsburg“ in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgestuft und gemeinsam mit ihr weiter geplant werden.

10. Bundesstraße B 312 Biberach/Riß–Memmingen (A 7), OU Ringschnait/Edenbachen (Projekt B312-G30-BW)

Dieser Teilabschnitt der Bundesstraße B 312 stellt eine wichtige Querachse innerhalb der Wirtschaftsregion Donau-Iller über die Landesgrenze Bayern/Baden-Württemberg hinweg dar. Gleichzeitig verbindet sie die Oberzentren Reutlingen/Tübingen, das Mittelzentrum Biberach/Riß und das Oberzentrum Memmingen. Sie bildet den Zugang für den starken Wirtschaftsraum Biberach/Riß zu den Autobahnen A 96 Richtung München und zur A 7 Richtung Füssen. Als solcher ist sie überdies Teil der Achse Freiburg–München (B 311/B 312/A 96).

Aufgrund dieser Funktion im überörtlichen Netz halten wir die Einstufung des Abschnitts Biberach–Memmingen in der Verbindungsfunktionsstufe 2 für unzureichend und nicht plausibel, zumal der Abschnitt Reutlingen/Tübingen–Biberach der Verbindungsfunktionsstufe 1 zugeordnet ist. Gleichzeitig verweisen wir auf Daten des Landratsamtes Biberach, das in Untersuchungen für den Abschnitt Biberach–Memmingen erheblich höhere Verkehrszahlen ermittelt hat als sie in PRINS dargestellt sind: Sie liegen für den Gesamtverkehr um rund zehn Prozent höher. Zugleich sei der Schwerverkehrsanteil um rund 80 Prozent (!) höher als im PRINS ausgewiesen. – Bitte vergleichen Sie hierzu auch die ausführliche Darstellung in der Stellungnahme der IHK Ulm vom 26.04.2016.

Aus den genannten Argumenten leiten wir die Einschätzung ab, dass eine Neuberechnung des NKV mit geänderten Rahmendaten (s.o.) zu einem deutlich höheren Wert als den bisher ausgewiesenen 3,0 führen würde. Wir appellieren an den Bund, diese Neuberechnung durchzuführen und das Vorhaben in den „Vordringlichen Bedarf“ aufzustufen.

III. Einzelprojekte Schiene

1. Bahn ABS München–Memmingen–Lindau (Projekt-Nr. N 27)

Die IHK Schwaben begrüßt die Aufnahme der Elektrifizierung dieser Strecke als „fest disponiertes“ Projekt und setzt sich für dessen rasche Realisierung ein.

Zur Erweiterung der Kapazitäten für den Fernverkehr (München–Lindau–Zürich) und für den fernverkehrsähnlichen Regionalverkehr (Ersatzverkehre für die frühere Interregio-Linie München–Oberstdorf/–Lindau; touristisch bedeutsamer „Neuschwanstein-Express“ und weitere Direktzüge München–Füssen; vgl. auch Vorbemerkung zu III. 4.) halten wir ein zusätzliches Gleis am Streckenabschnitt zwischen München-Pasing und Fürstenfeldbruck bzw. Geltendorf (ausgeschiedener Projektvorschlag 1-151) für sinnvoll.

Aus unserer Sicht entsteht bei einem Ausbau zwischen München-Pasing und Geltendorf nach Projektvorschlag 1-151 Nutzen nicht ausschließlich für den Regionalverkehr. Wir regen an, das Vorhaben zeitnah im „Potenziellen Bedarf“ zumindest näher zu prüfen.

2. Bahn ABS/NBS Ulm–Augsburg

(Projekt 2-041-V 02 im „Vordringlichen Bedarf“ und 2-041-V 03 im „Potenziellen Bedarf“):

Diese Strecke ist Teil des transeuropäischen Netzes (TEN-Korridor „Rhein-Donau“). Nach der Fertigstellung des Bahnprojektes Stuttgart–Ulm ist sie der letzte nicht ausgebaute Abschnitt der „Magistrale“ zwischen Paris und München und würde dort ohne eine erhebliche Beschleunigung einen nicht leistungsgerechten Abschnitt des innerdeutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes darstellen.

- Die IHK Schwaben begrüßt den Vorschlag einer sogenannten „Misch-Variante“ V 02 mit einer Neubaustrecke (NBS), nachdem ein Ausbau der Bestandsstrecke alleine (sog. Variante V 01) offenkundig nicht die geforderte Wirtschaftlichkeit erreicht.
- Die IHK Schwaben bedauert, dass die gutachterlichen Bewertungen im PRINS zu der Variante V 01 (Ausbau), zu der für den „Vordringlichen Bedarf“ ausgewählten Variante V 02 (Ausbau und Neubau Unterfahlheim–Dinkelscherben) sowie zu der nicht weiter verfolgten Variante V 03 (Neubaustrecke Unterfahlheim–Augsburg, sog. „Autobahnvariante“) bislang nicht einsehbar sind, so dass eine vergleichende Würdigung dieser Varianten nicht möglich ist. Wir halten eine Offenlegung der Projektkennziffern/Bewertungen im PRINS so wie für die übrigen Schienenverkehrsprojekte des „Vordringlichen Bedarfs“ für sinnvoll.
- Laut PRINS hat die reine Ausbau-Variante V 01 die geforderte Wirtschaftlichkeit nicht erreicht, in Kombination aus V 01 mit einer Neubaustrecke (in den Varianten V 02 und V 03) ist aber der Wirtschaftlichkeitsnachweis erbracht worden. Dies führt zu dem Schluss, dass die Beschleunigung das maßgebliche Nutzenkriterium darstellt. Es liegt deshalb nahe, dass aufgrund der Verkürzung der Gesamtstrecke und wegen des längeren Streckenanteils mit höherer Geschwindigkeit die Variante V 03 eine deutlich größere Fahrzeitverkürzung ermöglicht und deshalb ein höheres NKV als die Variante V 02 erreicht. Wir akzeptieren jedoch, dass vor allem die politischen Forderungen aus der Region Augsburg zu einer Vorab-Auswahl der Variante V 02 für das weitere Verfahren geführt haben.
- Eine signifikante Beschleunigung der Strecke Ulm–Augsburg setzt aus wirtschaftlicher und aus betrieblicher Sicht die hohen Investitionen in das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm zusätzlich in Wert und generiert damit einen zusätzlichen Nutzen für den Gesamtkorridor Stuttgart–München als Teil des transeuropäischen Korridors (TEN) „Rhein-Donau“ sowie für eine Vielzahl großer innerdeutscher Relationen (v.a. Rhein/Ruhr–Rhein/Main–München). Die vorgelegte Variante V 02 ermöglicht einen Fahrzeitgewinn, der in der Größenordnung der Hälfte der Bahnprojekts Stuttgart–Ulm liegt, und dies bei Kosten, die hiervon nur einen Bruchteil betragen. Vor dem Hintergrund eines effizienten Mitteleinsatzes wäre es deshalb geradezu widersinnig, auf eine Beschleunigung zwischen Ulm und Augsburg zu verzichten bzw. hiervon Abstriche zu machen.
- **Die IHK Schwaben fordert und unterstützt eine signifikante Fahrzeitverkürzung zwischen Ulm und Augsburg durch eine Kombination aus Neu- und Ausbauabschnitten. Dabei muss sichergestellt sein, dass der bestehende Bahnhof in Günzburg durch eine Bedienung über die Bestandsstrecke mindestens auf dem heutigen Niveau (i.d.R. Intercity im Zwei-Stunden-Takt, in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Züge) und mit Verbesserungsoptionen (z.B. künftiger „Deutschland-Takt“) in das Fernverkehrsnetz eingebunden bleibt.**
- Um diese Einbindung Günzburgs zu gewährleisten, müssen die beiden skizzierten Neubauabschnitte im Raum Burgau/Jettingen in geeigneter Weise mit der Bestandsstrecke verknüpft werden.

- Wir halten auch Modifizierungen der skizzierten Streckenführung für sinnvoll, die den gesamtwirtschaftlichen Nutzen erhöhen und den beiden Zielen dienen:
 1. Beschleunigung (zur Verbesserung des Nutzens)
 2. Fernverkehrsanbindung Günzburgs.
- Abhängig vom Fahrplanszenario kann ein zusätzlicher Nutzen für das Projekt generiert werden, wenn jene Züge, die künftig in Günzburg halten bzw. für einen Halt auf die Bestandsstrecke ausfädeln, auch in Stuttgart die Neubaustrecke (Stuttgart–Ulm) für einen Halt am Flughafen/Filderbahnhof verlassen. Eine damit künftig mögliche schnelle Verbindung von Stuttgart-Flughafen nach Günzburg (ca. 35 Minuten) ist geeignet, zusätzliches Fahrgastpotenzial zu erschließen.
- Unterstellt man das Betriebsszenario für „Stuttgart 21“/Stuttgart–Ulm sowie eine weiterhin mindestens zweistündliche Einbindung Günzburgs in das IC-Netz, so würden binnen zwei Stunden je Richtung fünf bis sechs Fernverkehrszüge die Strecke nutzen und ein Zug über die Bestandsstrecke den Bahnhof Günzburg anfahren. Mit einem solchen Fahrplanszenario ergäbe sich keine Schlechterstellung für den Fernverkehrshalt Günzburg gegenüber dem heutigen Angebotsniveau.

3. Bahn ABS Augsburg–Donauwörth (Projekt 2-026-V 01; Potenzieller Bedarf):

Diese Strecke ist ein Teilstück des TEN-Korridors Skandinavien–Mittelmeer und hat für diesen wegen der parallel verlaufenden Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg–Ingolstadt–München eine besondere Funktion im Güterverkehr.

Die IHK Schwaben hat sich bereits in der Anmeldephase für den BVWP für einen dreigleisigen Ausbau auf der gesamten Strecke zwischen Augsburg und Donauwörth (und nicht nur auf Teilstrecken) ausgesprochen und begrüßt deshalb die Einordnung in den „Potenziellen Bedarf“.

Wir sprechen uns dafür aus, die erforderlichen weitergehenden Untersuchungen und Bewertungen zügig vorzunehmen und zeitnah eine Entscheidung für eine Aufstufung der Strecke in den „Vordringlichen Bedarf“ noch während der Laufzeit des BVWP zu treffen.

Ausschlaggebende Gesichtspunkte für eine positive Bewertung (Nutzenfaktoren) sind aus unserer Sicht vor allem:

a) Argumente des Güterverkehrsnutzens:

- Die Strecke ist Teilstück des TEN-Korridors Skandinavien–Mittelmeer mit der Funktion, innerhalb des Korridors vornehmlich den Güterverkehr aufzunehmen.
- Sie ist zugleich Teil eines der ersten Güterverkehrskorridore der EU (Verordnung EU 913/2010 vom 22.09.2010; EU-Amtsblatt vom 20.10.2010, dort Liste im Anhang) auf der Relation Stockholm–Malmö–Kopenhagen–Hamburg–Innsbruck–Verona–Palermo mit sog. „Katalogtrassen“ für internationale Güterzüge (Bezeichnung: Rail-Freight Corridor RFC 3 Scandinavian–Mediterranean).
- Die Strecke ist Teil der Seehafen-Hinterlandverbindung von den deutschen Nordseehäfen nach München und Österreich.
- Diese Achse stellt neben der Rheintal-Strecke den zweiten großen innerdeutschen Güterverkehrskorridor in Nord-Süd-Richtung dar.

- Die Gutachter des Bundes gehen offenkundig von einer erheblichen weiteren Verlagerung von Güterverkehrsströmen auf diese Strecke aus. Deutlich wird dies in der Kurzbewertung in dem in PRINS enthaltenen Verzeichnis „Sonstige Projekte (Schiene) die nicht Bestandteil des BVWP 2030 sind“ zu dem angemeldeten Vorhaben 1-129 (ABS München–Ingolstadt): „Aufgrund verschiedener verkehrsbeeinflussender Maßnahmen in diesem Bereich und eines niedrigeren Trassenpreises wird ein großer Teil des SGV künftig die Alternativstrecke Nürnberg–Augsburg–München nutzen, womit ein Ausbau der geplanten Strecke (=über Ingolstadt) keinen überregionalen Nutzen bringen würde.“

Dies legt durch Verlagerungseffekte einen erheblichen Nutzengewinn für den Güterverkehr im Falle eines dreigleisigen Ausbaus Augsburg–Donauwörth und vor allem einen bereits im Bezugsfall erheblich wachsenden Kapazitätsbedarf für diese Strecke nahe.

Früheren Grafiken der DB Netz AG zufolge war der Güterverkehr nördlich von München bislang etwa je zur Hälfte auf die Strecken über Augsburg und über Ingolstadt verteilt.

- Zwischen Augsburg und Donauwörth sind auch regionale Unternehmen auf den Bahnanschluss im Güterverkehr angewiesen. U.a. fahren die Lechstahlwerke (Meitingen) eigene Ganzzüge.

b) Argumente des Fernverkehrsnutzens:

- Die Strecke dient dem Fernverkehr in Nord-Süd-Richtung (Relationen Hamburg/Bremen–Würzburg– bzw. Berlin–Nürnberg–Augsburg–München). Sie ist Teil des Fernverkehrs-Zielnetzes 2030 der DB AG und würde bei einer Umsetzung des „Deutschland-Takts“ auch Teil dieser Konzeption werden.
- Mit Fertigstellung der Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt–Berlin wird diese Strecke ab Dezember 2017 für Fernverbindungen in der Relation von Augsburg bzw. aus dem Allgäu/Bodenseeraum nach Berlin erheblich attraktiver. Bei geeigneten attraktiven Verbindungen (kurzer Übergang in Nürnberg auf „Sprinter-ICE“ von/nach Berlin) ist eine Fahrzeitverkürzung in der Relation Augsburg–Berlin von heute rund sechs auf etwa vier Stunden möglich, was zu einem Anstieg der Nachfrage aufgrund der attraktiveren Verbindung und zu Verlagerungseffekten vom Flugverkehr auf die Bahn führen wird.
- Bleibende Kapazitätsengpässe auf dieser Strecke würden tendenziell zu einer Verlagerung von Fernverkehrszügen von der Relation Würzburg/Nürnberg–Augsburg–München auf die Relation Würzburg/Nürnberg–Ingolstadt–München führen, die bereits hervorragend bedient ist (i.d.R. halbstündlich ICE). Dort würde Zugverkehr im „Blockabstand“ kaum zusätzliche Nachfrage auslösen. Ein mittelfristiger Verlust von Nord-Süd-Fernverkehrsverbindungen in Augsburg wiederum würde dort einen Nachfragerückgang bedeuten.

Fazit: Es ist erkennbar davon auszugehen, dass das Güterverkehrswachstum auf der Schiene, das im BVWP-Entwurf unterstellt ist, auf dieser Strecke größer als im prognostizierten Mittel bzw. überproportional verlaufen wird. Da die Strecke Augsburg–Donauwörth mit dichtem Fern-, Güter- und Regionalverkehr bereits im Bezugsfall als „überlastet“ (>110 %) eingestuft ist (vgl. BVWP-Entwurf, Grafik S. 19), wird eine weiterer Zunahme des Güterverkehrs absehbar zu Kapazitätsengpässen führen bzw. bereits bestehende Engpässe in Spitzenstunden verschärfen. Es ergibt sich aus den in PRINS einsehbaren Unterlagen nicht, wie die Streckenbelastung von „Überlastung“ zu nur noch „Vollauslastung“ (85 bis 110 %, vgl. Grafik BVWP-Entwurf S. 20) im „Zielnetz“ reduziert werden soll, ohne dass ein Ausbau verwirklicht werden würde. Ein Nicht-Ausbau der Strecke indessen würde den Fernverkehr in der Relation Würzburg–/ Nürnberg–Augsburg–München verdrängen, dort zu einem Nachfragerückgang und somit zu einem erheblichen „negativen Nutzeneffekt“ führen.

4. Bahn Augsburg–Buchloe

(nicht in den BVWP-Entwurf übernommener Projektvorschlag, Teil aus 1-021 bzw. 1-022)

Vorbemerkung: Die Unterscheidung nach eigenwirtschaftlichen Fernverkehren (der DB AG) und den von den Ländern bestellten Leistungen im Regionalverkehr wird von uns im Grundsatz geteilt. Auch sehen wir gerade im Schienenverkehr die Notwendigkeit der Kapazitätserweiterung und Beschleunigung auf den großen bundesdeutschen und internationalen Fernverkehrsachsen als vorrangig an, auch gegenüber Vorhaben mit ausschließlich regionalem Charakter und kaum überörtlichen Auswirkungen. Gleichwohl sind wir der Auffassung, dass in Einzelfällen Leistungen, die durch Angebote des (schnellen) Regionalverkehrs erbracht werden, durchaus „fernverkehrsähnlichen“ Charakter tragen können, sei es durch die Länge des Laufwegs (z.B. „Allgäu-Franken-Express“ Lindau–Augsburg–Nürnberg = 325 km), sei es durch einen hohen Zubringer-Anteil für wirtschaftlich/touristisch bedeutsame Räume abseits des ICE- oder IC-Liniennetzes zum nächsten Fernverkehrsknoten (z.B. Oberstdorf–Ulm = 129 km, Oberstdorf–Augsburg = 145 km, Füssen–Augsburg = 103 km) oder als „Fernverkehrs-Ersatzleistungen“ seitens der Länder. Für solche Relationen sollte ein Fernverkehrsnutzen (bzw. -anteil) in der Bewertung unterstellt werden.

Deshalb sprechen wir uns für die Berücksichtigung der Elektrifizierung der Strecke Augsburg–Buchloe (40 km) im BVWP aus, ggf. in der Liste der Projekte des „Potenziellen Bedarfs“, die in den nächsten Jahren auf eine mögliche Einstufung in den „Vordringlichen Bedarf“ untersucht werden.

Gründe und Nutzenaspekte:

- Auf der Strecke gibt es Fernverkehr nach Oberstdorf (IC) und fernverkehrsähnlichen Regionalverkehr (s.o.).
- Diese Elektrifizierung stellt einen großräumigen Lückenschluss dar. Zusammen mit Elektrifizierung mit München–Buchloe–Memmingen–Lindau (siehe III. 1.) entsteht eine Netzwerkung.
- Damit wird es möglich, Güterzüge aus dem südbayerischen Raum, insbesondere auch vom künftigen KV-Terminal Augsburg, elektrisch in Richtung Gotthard-Basistunnel fahren zu lassen, ohne dass sie den Umweg (ca. 80 km) über München nehmen müssen.
- Zudem eröffnet eine Elektrifizierung die Option für neue Fernverkehrsangebote. Denkbar wäre z.B. eine Relation Zürich–Augsburg–Nürnberg, die eine attraktive Anbindung aus der Schweiz an den dortigen ICE-Knoten schaffen würde.

Gerne stehen wir zu den einzelnen Punkten für weitere Erklärungen und Ausführungen bereit.

Mit freundlichen Grüßen

Industrie- und Handelskammer Schwaben

Dr. Andreas Kopton
Präsident

Josef Brandner
Vorsitzender des
IHK-Verkehrsausschusses

Peter Saalfrank
Hauptgeschäftsführer