



Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

30.03.2012

VERKEHR

Verkehrsministerium legt Kriterien für Priorisierung baureifer Bundefernstraßenprojekte vor

Angesichts der äußerst knappen Finanzmittel für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen Straßenbauprojekte in Baden-Württemberg zukünftig nach ihrer Dringlichkeit bewertet und Neubeginne an nachvollziehbaren Kriterien ausgerichtet werden. Dazu zählen unter anderem das Verhältnis von Kosten zum Nutzen der Projekte sowie die durch sie zu erreichenden Effekte wie besserer Lärmschutz, höhere Verkehrssicherheit, mehr Verkehrsfluss oder die Auswirkungen auf die Umwelt. „Wir wollen uns von einer Verkehrspolitik verabschieden, die allen alles verspricht, viele Projekte beginnt, aber oft die Finanzierbarkeit nicht sicherstellt“, erklärte die Staatssekretärin im Verkehrsministerium, Gisela Splett, am Freitag, 30. März in Stuttgart.

Derzeit gibt es in Baden-Württemberg 20 Bundesfernstraßenprojekte, für die Baurecht vorliegt. Anhand nachvollziehbarer Kriterien soll eine Entscheidungsgrundlage für eine sinnvolle Umsetzungsreihenfolge geschaffen werden. Der Kriterienkatalog geht nun an die betroffenen Kreise und die kommunalen Landesverbände, die sich bis zum 20. April 2012 dazu äußern können. Nach Abschluss der Anhörung wird anhand der dann festgelegten Kriterien eine Prioritätenliste erstellt, nach der die Bauvorhaben verwirklicht werden, wenn vom Bund die dazu nötigen Straßenbaumittel zur Verfügung stehen.

Die 20 baureifen Projekte sollen anhand folgender sechs Einzelkriterien bewertet werden:

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

Dieses Kriterium verwendet der Bund bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans als Maßstab für die Wirtschaftlichkeit und Nützlichkeit eines Projektes. Die für die einzelnen Straßenbauprojekte bereits vorliegenden Daten wurden entsprechend der vom Bund verwendeten Methode für die Priorisierung aktualisiert. Beim NKV werden die verkehrlichen Wirkungen im Falle der Realisierung mit der verkehrlichen Situation im Bestandsfall verglichen. Dabei werden die Gesamtkosten des Projekts dem in Geld bewerteten Nutzen gegenübergestellt. Da sowohl die verkehrlichen Effekte als auch die Projektwirkungen grob abgeschätzt werden, eignet sich der NKV zur Beurteilung der Bauwürdigkeit einer Maßnahme, ist als alleiniges Kriterium aber nicht zur Festlegung einer konkreten Rangfolge geeignet.

Verkehrssicherheit

Das Kriterium dient als Maßstab für den mit dem Projekt zu erzielenden Sicherheitsgewinn. Betrachtet werden das reale Unfallgeschehen und die Unfallschwere der letzten Jahre auf den Bestandsstrecken. Die Ermittlung der Verkehrssicherheit ist angelehnt an die „Empfehlungen zu Sicherheitsanalysen von Straßennetzen“.

Lärmentlastung

Das Kriterium berücksichtigt die Anzahl und Belastung der Lärmbetroffenen an den bestehenden Strecken sowie die erreichbare Lärmentlastung durch das Straßenbauprojekt. Die Berechnung der Betroffenzahlen erfolgt in Anlehnung an die „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“. Durchgeführt wird eine Lärmberechnung, bei der die konkrete Situation vor Ort in einem Modell abgebildet wird.

Umweltverträglichkeit

Bewertet werden der mit dem Straßenbauprojekt verbundene Flächenverbrauch und die vom Vorhaben ausgehende Zerschneidungswirkung („Projektintensität“) sowie die ökologische Wertigkeit der in Anspruch genommenen Flächen und die Betroffenheit von Schutzgebieten („Raumwiderstand“). Die Unterkriterien werden über eine Bewertungsmatrix zusammengeführt.

Verkehrsfluss

Der Verkehrsfluss bzw. die Belastungssituation der Bestandsstrecke wird über das tatsächliche Verkehrsaufkommen im Verhältnis zur Kapazität der Bestandstrecke bewertet. Dargestellt wird damit das durch das Straßenbauprojekt zu behebbende verkehrliche Defizit auf der Bestandstrecke. Mögliche Verlagerungspotenziale zum Schienenpersonennahverkehr werden ergänzend mit betrachtet.

Netzfunktion

Die Bewertung erfolgt anhand der Verbindungsfunktion des Projektes nach der „Richtlinie für die integrierte Netzbetrachtung“. Nach dieser Richtlinie sollen verkehrliche Hauptachsen vorrangig verbessert werden. Mittels einer regionalen Betrachtung wird der Situation in Baden-Württemberg (Verdichtungsräume und Ländlicher Raum) Rechnung getragen.

Bewertung und Gewichtung

Für jedes Einzelkriterium wird eine 5-stufige Bewertungsskala definiert. Die 20 Bundesfernstraßenprojekte werden anhand der Einzelkriterien mit Punktwerten von 1 bis 5 bewertet. Die Einzelbewertungen werden dann gewichtet und aufsummiert.

Die Gewichtungsfaktoren werden anhand einer Entscheidungsmatrix festgelegt, bei der die genannten Kriterien paarweise in ihrer Bedeutung miteinander verglichen werden. Bei diesem Verfahren hat sich folgende Gewichtung ergeben:

- die Kriterien NKV und Verkehrssicherheit als sehr hoch
- die Kriterien Lärmentlastung und Umweltverträglichkeit als hoch
- das Kriterium Verkehrsfluss als mittel und das Kriterium Netzfunktion als gering.

Die Akzeptanz eines Projektes wird ebenfalls dargestellt, aber nicht in die Bewertung und Gewichtung mit einbezogen. Ggf. kann das Kriterium – etwa bei gleichrangig bewerteten Projekten – als Entscheidungshilfe herangezogen werden. Bewertet werden in der Vergangenheit geäußerte Meinungen der betroffenen Kommunen, der gewählten MandatsträgerInnen und der Verbände zu den jeweiligen Projekten (Hinweis: das Kriterium soll wegen seines Vergangenheitsbezuges bei der Priorisierung der nicht baureifen Projekte nicht zur Anwendung kommen).

Quelle:

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Weiterführende Links

[Karte der baureifen Bundesfernstraßenprojekte](#)

[Liste der baureifen Bundesfernstraßenprojekte](#)