



Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

BVWP 2030

Bundesfernstraßen und Bedarfsplan



stock.adobe.com/ Rainer Fuhrmann

Der Bedarfsplan ist als Anhang zum Bundesfernstraßenausbaugesetz am 31. Dezember 2016 in Kraft getreten. Baden-Württemberg hat den Zuschlag für 117 Bedarfsplanmaßnahmen als laufende oder fest disponierte Vorhaben oder als Projekte des Vordringlichen Bedarfs (VB) mit einem Investitionsvolumen von 9,5 Milliarden Euro bekommen. Leider enthält der Bedarfsplan 2016 keine Priorisierung, in welcher Reihenfolge die vielen vordringlichen Maßnahmen geplant und gebaut werden sollen. Vor dem Hintergrund begrenzter Personal- und Finanzressourcen ist es aber nicht möglich, alle Maßnahmen des Bedarfsplans 2016 gleichzeitig zu beginnen. Ziel ist es aber, bis zum Jahr 2030 alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs in einen geordneten Planungsprozess zu bringen.

Umsetzungskonzeption für den Bedarfsplan 2016

Unter diesen Randbedingungen ist es fachlich geboten, für die Umsetzung der vielen Maßnahmen eine Strategie zu entwickeln. Diese sogenannte Umsetzungskonzeption umfasst zwei Stufen. Am 7. März 2017 wurde die erste Stufe der Umsetzungskonzeption vorgestellt, die am 20. März 2018 um die zweite

Stufe ergänzt wurde. Zusammen ergeben diese Listen den „Fahrplan“, in welcher Reihenfolge die einzelnen Maßnahmen des Bedarfsplanes zielgerichtet und schnellstmöglich umgesetzt werden sollen.

Erste Stufe

Zunächst werden die zahlreichen laufenden und noch nicht fertiggestellten Projekte des Bedarfsplans 2004 abgearbeitet. Zugleich werden die darüber hinaus bereits begonnenen Planungen mit Hochdruck weiter betrieben. Diese Maßnahmen wurden in der Umsetzungskonzeption der Stufe 1 zugeordnet.

Zweite Stufe

Anhand nachvollziehbarer, transparenter Kriterien wurde eine Priorisierung für die noch zu planenden restlichen Projekte aus dem Vordringlichen Bedarf (mit einem Investitionsvolumen von mehr als 3 Mrd. Euro) entwickelt. In besonders begründeten Fällen wurden auch Maßnahmen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht in diese Konzeption mit einbezogen.

Innerhalb der zweiten Stufe wurden die Maßnahmen in zwei Jahresgruppen eingeteilt. Dieser verbindliche Rahmen bildet in Verbindung mit den erreichten Bewertungszahlen die Grundlage innerhalb derer die Regierungspräsidien die Planungs- und Bauprogramme im Einvernehmen mit dem Verkehrsministerium fortschreiben.

Des Weiteren wurde bereits eine Auswahl an Maßnahmen im Zuge von Bundesautobahnen zusammengestellt, die im Vorgriff auf die Infrastrukturgesellschaft Autobahn (IGA) kurzfristig durch die DEGES betrieben werden sollen.

Weitere Informationen

[Listen der 1. und 2. Stufe Umsetzungskonzeption](#)

[Erläuterungen der BVWP-Kriterien des Bundes und Status Quo Kriterien des Landes \(Stand März 2018\).](#)

Historie

Vom Land angemeldete Projekte

Der Bund hatte die Bundesländer aufgefordert, bis September 2013 Straßenprojekte (Autobahnen und Bundesstraßen) zu melden, die in den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen werden sollen. Für die Auswahl dieser Projekte hat das Ministerium für Verkehr (VM) ein an objektiven Kriterien ausgerichtetes Konzept erarbeitet.

Das Ministerium für Verkehr hat am 20. November 2013 dem Bund eine Projektliste für Baden-Württemberg gemeldet. Sie ist das Ergebnis einer umfangreichen Beteiligung in Form von öffentlichen Regionalkonferenzen und einer Anhörung. Diese Liste wurde priorisiert. Grund ist die enorme Diskrepanz zwischen voraussichtlicher Mittelzuweisung durch den Bund und dem Finanzierungsbedarf für die angemeldeten Projekte.

Weitere Informationen

[Projektliste für Baden-Württemberg](#)

[Projektliste für Baden-Württemberg \(Kartendarstellung\)](#)

[Ergebnis der Anhörung zur Anmeldeleiste des Landes Baden-Württemberg](#)

[Listen Priorisierungsergebnisse](#)

[Verfahrensweise und Ergebnisse der Priorisierung](#)

[Gutachten zur Straßennetzkategorisierung](#)

Leitlinien des Landeskonzepts ∨

Das Land will den Straßenverkehr auf großen Verbindungsachsen bündeln. Dies soll den Verkehr flüssig halten und die BürgerInnen von Lärm und Schmutz entlasten. Damit dieser Ansatz funktioniert, müssen die Achsen gut ausgebaut sein. Das Konzept des Landes unterscheidet dabei zwischen mehreren Bausteinen:

- Achsen, die Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN-Netz) sind
- großräumige Hauptverbindungen zwischen Oberzentren
- hochbelastete Achsen, auf denen pro Tag über 10.000 Kfz fahren sowie auf mindestens einem Streckenabschnitt eine Spitzenbelastung von über 15.000 Kfz/24h aufweisen
- Einzelmaßnahmen mit hohem Entlastungspotenzial

Bei noch nicht baureifen Maßnahmen des Bedarfsplans 2003 sowie bei neuen Maßnahmenvorschlägen wird geprüft, ob diese auf landesweit wichtigen Verkehrsachsen liegen bzw. ob sie die für die Einzelmaßnahmen genannten Kriterien erfüllen und ob (weiterhin) ein verkehrlicher Bedarf erkennbar ist. Hieraus ergibt sich der Entwurf des Maßnahmenpools, der 160 Projekte mit einem Finanzierungsbedarf von rund 9,4 Mrd. Euro umfasst. Auf der [Karte](#) können Sie die vom Land vorgeschlagenen Projekte aufgeteilt nach Bausteinen verorten.

Weitere Details zu den verschiedenen Bausteinen, den Kriterien des Landeskonzeptes und zum BVWP finden Sie in einem [ausführlichen Hintergrundpapier](#).

Priorisierungskonzept ∨

Die Umsetzung aller im Entwurf des Maßnahmenpools enthaltenen Projekte würde bei einer 15-jährigen Laufzeit des neuen BVWP jährliche Mittelzuweisungen an Baden-Württemberg in Höhe von rund 600 Mio. Euro voraussetzen. In den Jahren 2002 bis 2011 lagen diese Zuweisungen jedoch nur bei

durchschnittlich 230 Mio. Euro. Der Bund hat im vergangenen Jahr darüber hinaus bereits eine Absenkung der jährlichen Mittel für die kommenden Jahre angekündigt. Vor diesem Hintergrund ist im Sinne einer transparenten und an den finanziellen Rahmenbedingungen orientierten Straßenbaupolitik eine Priorisierung der im Entwurf des Maßnahmenpools enthaltenen Projekte vorgesehen.

- Schritt 1: Zunächst soll bei hierfür in Frage kommenden Projekten überprüft werden, ob Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung die abschnittsweise Ergänzung um einen 3. Fahrstreifen anstelle eines Ausbaus um zwei zusätzliche Fahrstreifen oder der Umbau eines Knotenpunktes bestehende verkehrliche Probleme lösen können.
- Schritt 2: Die im Maßnahmenpool zusammengefassten und gegebenenfalls weitere im Rahmen der Anhörung festzulegende Projekte werden in Anlehnung an die Priorisierung der baureifen Bundesfernstraßen im Jahr 2012 bewertet.

Kriterien der Priorisierung

Kriterium: Erläuterung

Kosten: Maßnahmenkosten

Verkehrssicherheit: reales Unfallgeschehen mit Unfallkosten auf der Bestandsstrecke, Ermittlung des Sicherheitspotenzials

Verkehrsfluss: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke 2010, Kapazität des Bestandes; Stauhäufigkeit (bei BAB-Ausbau)

Wirkung Mensch: Länge entlasteter Ortsdurchfahrt (Neubau); qualitative Abschätzung der erzielbaren Verlagerungswirkung (Neubau); Länge der Bebauung in einem Korridor (Ausbau); Verkehrsaufkommen (DTV 2010); Überschreitung von Luftschadstoffgrenzwerten.

Wirkung Umwelt: Flächenverbrauch; Einschätzung der Zerschneidungswirkung; Einschätzung der ökologischen Wertigkeit der betroffenen Flächen (inkl. Betroffenheit von Schutzgebieten, Fachplan Biotopverbund). Die Einzelkriterien Flächenverbrauch und Zerschneidungswirkung (nur bei Neubau) sowie ökologische Wertigkeit und Betroffenheit von Schutzgebieten werden über eine Bewertungsmatrix zusammengeführt.

Für jedes Einzelkriterium wurde eine 5-stufige Bewertungsskala definiert. Wegen der Verschiedenartigkeit der Maßnahmen wurden die Ausbaumaßnahmen an Bundesautobahnen, die Neubaumaßnahmen an Bundesfernstraßen und die Ausbaumaßnahmen an Bundesstraßen jeweils getrennt bewertet.

Die Priorisierung wurde im November 2013 abgeschlossen. Sie ermöglicht eine Unterscheidung der Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit. Bei Maßnahmen des laufenden BVWP, die nicht für eine Neuanmeldung vorgesehen werden, wurde geprüft, wie die verkehrliche Situation jenseits der Meldung für den Bundesverkehrswegeplan verbessert werden kann.

Öffentlichkeitsbeteiligung 2013 ✓

Vor der Projektanmeldung beim BMVI hat das VM die Öffentlichkeit umfassend über das entwickelte Konzept informiert. Neben einer zweimonatigen Verbändeanhörung hat im April 2013 in jedem der vier Regierungsbezirke Karlsruhe, Tübingen, Stuttgart und Freiburg eine für alle Bürgerinnen und Bürger zugängliche Regionalkonferenz zum Thema stattgefunden. Weitere Informationen finden Sie in einer Präsentation des Ministeriums, die jeweils in die Diskussion der Regionalkonferenzen einleitete. Außerdem wurden die Teilnehmer auf den Regionalkonferenzen nach ihrer Meinung zum Landeskonzept befragt. Das Ministerium hat dazu eine [Auswertung](#) erstellt.

Straßenbaukonferenz 2018

[Liste der 1. und 2. Stufe Umsetzungskonzeption \(pdf-Datei\)](#)

[Liste Bewertungsergebnisse 2. Stufe für Bundesstraßen \(pdf-Datei\)](#)

[Erläuterungen der BVWP-Kriterien des Bundes und Status Quo Kriterien des Landes \(Stand März 2018\). \(pdf-Datei\)](#)

[Karte 1. und 2. Stufe der Umsetzungskonzeption \(pdf-Datei\)](#)

[Hintergrundinformationen: 2. Stufe Umsetzungskonzeption zum Bedarfsplan 2016 \(pdf-Datei\)](#)

Link dieser Seite:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/strasse/verkehrsinfrastruktur/bundesverkehrswegeplan/bundesfernstrasse-bvwp?print=1&cHash=583a338d273af1d2c1034c0dac3fd042>