

öffentlich

Vorlage zur Behandlung im Ausschuss für Umwelt und Technik

Sitzung am 06.05.2013

TOP 2.6: Bundesverkehrswegeplan 2015 Verkehrsträger Straße

A. Beschlussvorschlag:

1. Die Vorschlagsliste des Landes zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015, Verkehrsträger Straße, wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, sich bei dem Bund für eine stärkere Gewichtung von Bundesstraßen gegenüber Autobahnen bei der Zuweisung von Finanzmitteln einzusetzen (bisheriger Vorschlag 30:70).

B. Kosten/Finanzielle Auswirkungen: **keine**

Anlagen:

öffentlich**Bundesverkehrswegeplan 2015
Verkehrsträger Straße**

Der Bund ist verantwortlich für Erhaltung und Ausbau der Bundesverkehrswege. Diese umfassen Bundesfernstraßen, das Schienennetz der Deutschen Bahn und Wasserstraßen.

Grundlage für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist der zuletzt im Jahr 2003 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aufgestellte Bundesverkehrswegeplan (BVWP).

Das Land ist aufgefordert, dem Bund bis September 2013 Maßnahmen im Bereich Straßen zu melden.

Was leistet der Bundesverkehrswegeplan?

Der BVWP ist das wichtigste Steuerungselement zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Der Bund schreibt darin fest, wo und wie dringlich einzelne Projekte sind. Die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des BVWP ist eine wesentliche Voraussetzung für die Planung und Umsetzung einer Maßnahme.

Der nächste BVWP soll im Jahr 2015 vorgelegt werden, die Arbeiten daran laufen. Der Plan legt den Bedarf für die kommenden 10 bis 15 Jahre fest.

Eine Grundkonzeption liegt bereits vor. Diese regelt die Leitlinien des neuen BVWP 2015. Sie stellt die Herausforderungen für den neuen BVWP dar, leitet die Ziele des BVWP 2015 ab und analysiert den Netzzustand hinsichtlich dieser Ziele. Die [Grundkonzeption](#) macht noch keine Aussagen zu konkreten Einzelprojekten. An sie schließt sich ein Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit an.

Die Grundkonzeption enthält für den Bereich Straße folgende Kernaussagen:

Finanzierungsrahmen

Das BMVBS strebt ein realistisches und finanzierbares Gesamtkonzept an.

Hintergrund: Das Finanzvolumen aller in Baden-Württemberg noch nicht realisierten Maßnahmen des aktuellen BVWP aus dem Jahr 2003 beläuft sich auf rund 10,6 Mrd. Euro. Das ist weitaus mehr Geld als der Bund während der Laufzeit dieses BVWP dem Land Baden-Württemberg für den Bau von Bundesstraßen und Autobahnen zur Verfügung gestellt hat. Das BMVBS hat daher angekündigt, alle noch nicht im Bau befindlichen Maßnahmen des laufenden BVWP auf den Prüfstand zu stellen. In Baden-Württemberg sind davon rund 230 Maßnahmen betroffen, davon 74 Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs mit einem Finanzvolumen von 4 Mrd. Euro. Wie viel Geld für den Zeitraum des neuen BVWP zur Verfügung steht, ist allerdings noch nicht fest. Dies soll vielmehr erst im Jahr 2015 erfolgen.

öffentlich**Verteilung der Investitionsmittel innerhalb des BVWP**

Die [Grundkonzeption des BMVBS](#) sieht vor, dass die Verteilung der für den BVWP vorhandenen Investitionsmittel in drei Schritten erfolgen soll.

1. Zunächst soll der Bedarf für die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen festgelegt werden.
2. Die dann verbleibenden Investitionsmittel werden für Aus- und Neubauvorhaben auf die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser aufgeteilt.
3. Im letzten Schritt erfolgt für die einzelnen Verkehrsträger die Zuordnung von Investitionsmitteln nach Dringlichkeit. Dabei räumt das BMVBS laufenden Vorhaben einen Vorrang ein.

Für den Bereich der Straßenbauprojekte sind die Kategorien „Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)“, „Vordringlicher Bedarf (VB)“ und „Weiterer Bedarf (WB)“ vorgesehen. Die Projekte werden diesen Kategorien zugeordnet nach Kriterien Nutzen-Kosten-Verhältnis, Erreichbarkeiten, Umweltbetroffenheit, Städtebau und Erhaltungszustand und nach dem Potenzial an Minderung von Engpässen bzw. von Verkehrsbelastung auf Basis der (erst nach der Meldefrist der Länder vorliegenden) Gesamtverkehrsprognose 2030.

Zu beachten ist hierbei, dass der Bund eine starre Aufteilung der Mittel zwischen Autobahnen und sonstigen Bundesfernstraßen im Verhältnis 70:30 plant und die Kategorie „VB+“ Autobahnen und autobahnähnlichen Bundesstraßen vorbehalten ist.

Für den BVWP ist erstmalig eine strategische Umweltprüfung (SUP) vorgesehen.

Folge dieser Grundkonzeption:

Der finanzielle Spielraum für die Realisierung von Aus- und Neubaumaßnahmen vor allem für Bundesfernstraßen wird in einer deutlichen Diskrepanz zu der Anzahl der Projektanmeldungen stehen. Das Konzept des Landes zur Projektanmeldung trägt dieser Diskrepanz Rechnung:

Zwar sollen mehr Projekte angemeldet werden, als nach den voraussichtlichen finanziellen Rahmenbedingungen während der Laufzeit des kommenden BVWPs realisiert werden können. Sie werden jedoch nach objektiven Kriterien priorisiert.

Das Landeskonzzept: Leitlinien

Hierüber wurde durch Minister Hermann bei einer Regionalkonferenz am 18.4.2013 in Tübingen informiert.

Das Land will den Straßenverkehr auf großen Verbindungsachsen bündeln. Dies soll den Verkehr flüssig halten und die Anwohner von Lärm und Schmutz entlasten.

Damit dieser Ansatz funktioniert, müssen die Achsen gut ausgebaut sein.

öffentlich

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.

Für den Regierungsbezirk Tübingen sind dies die folgenden knapp 40 Maßnahmen:
(siehe Anlage)

Erfreulicherweise sind sämtliche Maßnahmen an der B 27 (Ortsumfahrungen, Schömberg, Balingen-Endingen, der Ausbau zwischen Bodelshausen und Nehren, sowie der Schindhaubasistunnel enthalten. Auch die Ortsumfahrung Albstadt-Lautlingen (B 463) ist Teil des Landesvorschlags.

Weitere etwas mehr als 30 Maßnahmen aus dem BVWP 2003 wurden nicht in den Maßnahmenpool für den BVWP 2015 übernommen.

Im Zollernalbkreis sind dies die beiden B 32 Ortsumfahrungen Jungingen und Burladingen.

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 ca. 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 orientierenden 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

öffentlich

Priorisierung der baureifen Bundesfernstraßen im Jahr 2012 bewertet. Als Kriterien für die Priorisierung sind vorgesehen:

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 Menschen	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.
Netzfunktion	Zugehörigkeit zum TEN-Netz, aktuelle Netzkategorisierung; Verbindungsfunktionsstufe

Für jedes Einzelkriterium wird eine 5-stufige Bewertungsskala definiert. Über die Gewichtung der Kriterien ist - ggf. in Abhängigkeit vom Maßnahmentyp - noch zu entscheiden.

Wegen der Verschiedenartigkeit der Maßnahmen werden die Ausbaumaßnahmen an Bundesautobahnen, die Neubaumaßnahmen an Bundesfernstraßen und die Ausbaumaßnahmen an Bundesstraßen jeweils getrennt bewertet.

Die Priorisierung soll bis September 2013 abgeschlossen sein. Sie ermöglicht eine Unterscheidung der Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit. Über die Anmeldung der Maßnahmen beim Bund (Pakete, Höhe Gesamtvolumen der Anmeldung) ist nach erfolgter Priorisierung zu entscheiden. Bei Maßnahmen des laufenden BVWP, die nicht für eine Neuanmeldung vorgesehen werden, soll geprüft werden, wie die verkehrliche Situation jenseits der Meldung für den Bundesverkehrswegeplan verbessert werden kann.

(Mit Material des Landes Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur)