

16. Juli 2013

Zwischenstand zur Priorisierung im Rahmen der BVWP Anmeldung Definition der Kriterien und Gewichtungsvorschlag

Einleitung

Die zweite Stufe des Landeskonzepts zur Anmeldung von Straßenbauvorhaben zum Bundesverkehrswegeplan sieht eine Priorisierung vor. Ziel ist es, diejenigen Projekte zu identifizieren, die im Vergleich die größten Defizite beheben bzw. einen hohen Wirkungsgrad erreichen. Anhand nachvollziehbarer Kriterien wird so eine Entscheidungsgrundlage geschaffen, um entsprechende Schwerpunkte gegenüber dem BMVBS zu formulieren.

Auf Grund der Verschiedenartigkeit der Maßnahmen werden die Vorhaben in Gruppen getrennt bewertet. Unterschieden werden:

- (1) Ausbaumaßnahmen an Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Bundesstraßen (Gruppe 1)
- (2) Ausbaumaßnahmen an Bundesstraßen (Gruppe 2)
- (3) Neubaumaßnahmen an Bundesautobahnen, autobahnähnlichen Bundesstraßen und Bundesstraßen (Gruppe 3)

Die bereits priorisierten baureifen Bundesfernstraßenmaßnahmen sollen nicht erneut untersucht, sondern als eigene Gruppe dem BMVBS gemeldet werden.

II. Definition der einzelnen Kriterien

Es werden fünf Kriterien definiert. Für jedes Einzelkriterium wird eine 5-stufige Bewertungsskala festgelegt.

1. Kosten/Wirtschaftlichkeit

Bei dem Kriterium „Kosten“ wird der Kostenaufwand, der für die Herstellung einer Straße notwendig ist, beurteilt. Für die Ausbaumaßnahmen werden die Gesamtkosten auf die Länge der Maßnahmen (Euro/km) bezogen und in Klassen eingeteilt (5-stufige Bewertungsskala).

Bei den Maßnahmen der Gruppe 3 (Neubaumaßnahmen) ist vorgesehen, die Gesamtkosten als absolute Größe heranzuziehen (alternativ Kosten pro km). In der Folge müssten auch bei den anderen Kriterien die relativen Bezüge geprüft werden

2. Verkehrssicherheit

Die Ermittlung der Verkehrssicherheit ist angelehnt an den „Empfehlungen zu Sicherheitsanalysen von Straßennetzen“. Betrachtet werden das Unfallgeschehen und die Unfallschwere auf den Bestandsstrecken, das in das sogenannte Sicherheitspotenzial übersetzt wird. Das Sicherheitspotenzial beschreibt, um wie viel die Kosten aus Straßenverkehrsunfällen auf einem Abschnitt über demjenigen Wert liegen, der bei der gegebenen Verkehrsbelastung zu erwarten wäre, wenn der Streckenabschnitt allen Anforderungen der einschlägigen Richtlinien entsprechen würde. Die Streckenzüge, die sich so als im Bestand am unsichersten darstellen, erhalten einen hohen Punktwert für die Priorisierung.

Ziel ist es, die Maßnahmen im Vergleich höher zu bewerten, die durch Aufnahme des Verkehrs von einer im Vergleich unsicheren Strecke auf einen sicheren Streckentypen ein besonders hohes Verbesserungspotenzial des Sicherheitsniveaus versprechen. Die Klasseneinteilung ist nach der Datenerhebung vorzunehmen.

3. Verkehrsfluss

Der Verkehrsfluss wird über die tatsächliche Verkehrsbelastung (umgerechnet in Verkehrseinheiten, um den Schwerverkehr entsprechend zu berücksichtigen) im Verhältnis zur Kapazität auf den jeweiligen Bestandsstrecken bewertet.

In Ergänzung dazu wird geprüft, für die Gruppe 1 die Stauanalyse des Bundes heranzuziehen. Eine alleinige Betrachtung der Staustunden ist nicht zielführend, da in der Stauanalyse des Bundes nur 3 Klassen unterschieden werden. Vorgesehen ist, dass eine Maßnahme, die weniger als 5 Punkte beim Verkehrsfluss erhalten hat, einen Zusatzpunkt erhält, falls mehr als 100 Staustunden/a auf dem Streckenabschnitt erwartet werden und zwei Zusatzpunkte falls mehr als 300 Staustunden/a prognostiziert werden.

Bei der Meldung gegenüber dem Bund wird das Land auf zu erwartende Wechselwirkungen bei gleichzeitigem Ausbau von parallelen Straßen- und Schienenwegen hinweisen.

4. Wirkung Mensch

Für die Beurteilung der Maßnahmen in ihrer Wirkung auf den Menschen wird die LärmKennZiffer (LKZ) bezogen auf LN_{night} = 55 dB(A) je Kilometer Bestandstrecke herangezogen. Die LKZ beschreibt die Lärmbetroffenheit, indem sie die Anzahl der betroffenen Personen mit dem Maß der für diese Betroffenen errechneten Richtwertüberschreitung multipliziert. Ziel ist es, durch die Maßnahme eine möglichst hohe Zahl an Lärmbetroffenen mit entsprechenden Richtwertüberschreitungen im Bestandsnetz je Kilometer zu erreichen.

Für die Bundesautobahnen wird die Datenverfügbarkeit geprüft. Alternativ ist vorgesehen, in einen 500 m Korridor entlang der Ausbauachse die Länge der Bebauung zu ermitteln.

Die Neuverlärmung durch die Maßnahmen kann im Rahmen der Priorisierung nicht beurteilt werden, da entsprechende Datengrundlagen fehlen und eine quantitative Abschätzung der Verlagerungswirkung in den teilweise komplexen städtischen Netzen nur ungenau sein kann.

Bei den Luftschadstoffen wird bei der Gruppe der Neubaumaßnahmen geprüft, ob in Kommunen, in denen ein Vorhaben erwogen wird, Grenzwertüberschreitungen von Luftschadstoffen gemessen wurden, und in der Folge ein Luftreinhalteplan erstellt worden ist. In diesem Fall wird ein Zusatzpunkt beim Kriterium Wirkung Mensch vergeben. In Baden-Württemberg sind derzeit für 26 Kommunen Luftreinhaltepläne erarbeitet worden. Die maximal erreichbare Punktzahl ist auf 5 Punkte beschränkt.

5. Wirkung Umwelt

Bei der Priorisierung von Bauvorhaben für die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan wird auch das Kriterium „Umwelt“ berücksichtigt. Das Kriterium „Umwelt“ setzt sich zusammen aus den Teilkriterien „Maßnahmenintensität“ und „Raumwiderstand“.

Parameter für die Maßnahmenintensität sind:

- die Flächeninanspruchnahme sowie
- die Zerschneidungswirkung in der Landschaft.

Letztere ist abhängig von der Lage des Vorhabens in Relation zur bestehenden Infrastruktur sowie zu wichtigen Korridoren und Flächen des Biotopverbundes (z.B. dem Generalwildwegeplan oder den großen „Unzerschnittenen verkehrssarmen Räumen“). Erstmals sollen hierbei auch die Verbundräume des Fachplans Landesweiter Biotopverbund des Landes Baden-Württemberg berücksichtigt werden.

Unter „Raumwiderstand“ wird die Sensibilität der betroffenen Landschaft verstanden. Sie wird geprägt von

- vorhandenen Schutzgebieten (z.B. FFH- und Vogelschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete), die einer Planung insbesondere rechtlich entgegen stehen können und
- der tatsächlichen naturschutzfachlichen Wertigkeit der betroffenen Landschaftselemente. Maßgeblich hierfür sind Biotopkartierungen, die Kernflächen des Landesweiten Biotopverbundes (z.B. Streuobstwiesen) und Wälder.

Die Bewertungen der einzelnen Parameter über Zwischenschritte zusammengefasst. Die Zusammenführung der beiden Teilkriterien über eine Matrix ergibt schließlich die Gesamtbewertung des Kriteriums „Umwelt“.

6. Netzfunktion

Die Netzfunktion von Streckenabschnitten bildet das Grundgerüst des Landeskonzpts und bildet sich in den Bausteinen 1 und 2 ab. Damit kommt der Netzfunktion eine grundsätzliche Bedeutung als wesentliche Eingangsgröße für die Aufnahme in den Maßnahmenpool zu und sie ist damit ausreichend berücksichtigt. Das Kriterium wird im Rahmen der Priorisierung nicht angewendet

III. Gewichtung

Die Gewichtung ist an den planerischen Zielen und Wirkungen der Maßnahmen getrennt nach den unterschiedlichen Priorisierungsgruppen ausgerichtet.

Ziele von Ausbaumaßnahmen (Gruppe 1 und 2) sind:

- in erster Linie die Kapazität zu erhöhen. Das bestehende Kapazitätsprobleme wird über das Kriterium Verkehrsfluss abgebildet und beurteilt;
- ferner die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Eine Verbesserung der Situation für die AnwohnerInnen wird mittelbar erreicht, weil nach der baulichen Erweiterung eines Streckenabschnitts vorgeschriebene Lärmgrenzwerte einzuhalten sind.

Wichtige Gründe für den Bau von Ortsumfahrungen (Gruppe 3) sind:

- Entlastung der AnwohnerInnen (Entlastung bzgl. Lärm und Abgasen, Entlastung der Ortsdurchfahrt hat auch städtebauliche Relevanz)
- Steigerung der Verkehrssicherheit (innerörtliche Verkehrssicherheitsprobleme entschärfen)
- Ggf. spielen auch Kapazitätsprobleme (Verkehrsfluss) eine Rolle (z.B. sofern Engstellen vorhanden sind oder an Kreuzungen Kapazitätsprobleme existieren)

Im Vergleich zu einer Ausbaumaßnahme ergibt sich ein wesentlich größere Eingriff mit einer entsprechenden Neuzerschneidung. Dies ist bei der Gewichtung besonders zu beachten.

Für alle Vorhaben sind die Gesamtkosten der Maßnahme gleichermaßen ein wesentliches Beurteilungskriterium.

IV. Vorschlag für die Gewichtung der Kriterien

Für die anstehende Priorisierung ergeben sich drei Priorisierungsgruppen, für die teilweise unterschiedliche Kriteriensets und Gewichtungen angewendet werden sollen:

Prio-Gruppe		Kosten	Verkehrssicherheit	Verkehrsfluss	Wirkung Mensch	Wirkung Umwelt
1 (Ausbau BAB)	Einheit	Euro/km	SIPO/km	Belastung/ Kapazität, Stau- stunden	LKZ/km (500m Korridor)	Maßnahmenintensität /Zerschneidung
1 (Ausbau BAB)	Gewichtung	20	20	25	15	20
2 (Ausbau BS)	Einheit	Euro/km	SIPO/km	Belastung/ Kapazität	LKZ/km	Maßnahmenintensität /Zerschneidung
2 (Ausbau BS)	Gewichtung	20	20	25	15	20
3 (Neubau BS)	Einheit	Euro (/km)	SIPO/km	Belastung/ Kapazität	LKZ (/km) Luftreinhaltung	Maßnahmenintensität /Zerschneidung
3 (Neubau BS)	Gewichtung	20	20	15	20	25

Alternativ zum in der Tabelle abgebildeten Gewichtungsvorschlag kommt eine Gleichgewichtung aller Kriterien mit jeweils 20% in Frage. Die endgültige Entscheidung über die Gewichtung soll nach der Datenerhebung erfolgen.