Wir bauen nachhaltig!

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

NEUE MOBILITÄT
bewegt nachhaltig

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Umfassende Informationen zum Straßenbau, Lärmschutz, Verkehrssicherheit, Umwelt oder Radverkehrspolitik finden Sie auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur.

www.mvi.baden-wuerttemberg.de/strasse

www.laermschutzbeauftragte-bw.de

www.mvi.baden-wuerttemberg.de/verkehrssicherheit

www.mvi.baden-wuerttemberg.de/umwelt

www.mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/rad-und-fuss

HERAUSGEBER

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg
Hauptstätter Str. 67
70178 Stuttgart

REDAKTION

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg

REALISIERUNG

ÖkoMedia GmbH
www.oekomedia.com

COPYRIGHT

© Februar 2015,
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg

DRUCK

Klimaneutral auf 100% Recyclingpapier.
Das Papier ist mit dem Blauen Engel zertifiziert.

ClimatePartner° klimaneutral

Druck | ID: 53361-1503-1007

BILDNACHWEIS

S. 6 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
S. 11 benjaminnolte – Fotolia
S. 15 picture alliance / dpa, Fotograf: Christoph Schmidt
S. 17 Manfred Grohe (Autobahnkreuz A8/A5 Karlsruhe)
S. 21 Marco2811 – Fotolia
S. 23 picture alliance / Winfried Rothermel
S. 27 dieter76 - Fotolia
S. 31 Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
S. 33 Navi: Tatjana Balzer – Fotolia
picture alliance / dpa, Fotograf: Marijan Murat
picture-alliance / dpa, Fotograf: Michael Jung
Netzbeeinflussungsanlage: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
S. 35 Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz BW
S. 36 Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz BW
S. 37 Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz BW
S. 41 RadKULTUR/ Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
S. 42 TMBW

Nachhaltige Straßenbaupolitik

Liebe Leserinnen und Leser,
das bestehende und sehr gut ausgebaute Straßennetz in Baden-Württemberg ist eine wertvolle Grundlage, die es zu erhalten gilt. Wir fahren nicht länger auf Verschleiß. Die grün-rote Landesregierung saniert und modernisiert deshalb schwerpunktmäßig die vorhandene Straßeninfrastruktur. Unsere Zielsetzung im Koalitionsvertrag – Sanierung und Erhalt vor Aus- und Neubaumaßnahmen – setzten wir damit konsequent um.

Um den Straßenbau möglichst nachhaltig zu gestalten, arbeiten wir an verschiedenen Bausteinen. Die Vielzahl der Straßenbauwünsche haben wir nach sachlichen und fachlichen Kriterien in einem transparenten Verfahren priorisiert. Verkehrliche Bedeutung, Nutzen und Kosten, Sicherheit und Umweltaspekte haben dabei eine entscheidende Rolle gespielt. Unser Ziel ist es, die begrenzten Mittel möglichst sach- und bedarfsgerecht sowie effizient einzusetzen. Die Mittel für die Straßenerhaltung haben wir deutlich erhöht. Im gemeinsamen Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Verbänden planen wir Straßenbauprojekte und berücksichtigen dabei besonders die Folgen des Verkehrs für Anliegerinnen und Anlieger sowie Umwelt- und Naturschutz. Dies spiegelt sich auch in unserer Priorisierung wieder, bei der Umweltwirkungen von Straßen als eigenständiges Kriterium berücksichtigt wurden.

Mit intelligenten Verkehrsmanagementsystemen, wie beispielsweise der temporären Freigabe von Seitenstreifen oder Elementen der Straßenverkehrstelematik, streben wir eine effiziente Nutzung der vorhandenen Straßeninfrastruktur an. Maßstäbe in der Verkehrssicherheit setzen wir mit der Realisierung von über 90 Einzelmaßnahmen unseres Verkehrssicherheitskonzepts. Baulichen Verbesserungen an unfallauffälligen Stellen, die Verbesserung der Informationslage sowie die Einführung eines Verkehrssicherheitsscreenings sind nur ein Teil davon. Auch die Mittelsituation für den Radwegebau wurde unter Grün-Rot wesentlich verbessert. Wir sind auf dem richtigen Weg, ein landesweit alltagstaugliches Radwegenetz zu schaffen und einen Grundstein für eine sichere, durchgängige und attraktive Radverkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg zu legen.

Nachhaltige Straßenbaupolitik ist deutlich mehr als nur Bauen und Sanieren in Kilometern gemessen.
Es geht uns gerade auch im Straßenbau um einen am Leitbild der Nachhaltigkeit orientierten Ansatz. Die Broschüre bietet hierfür Beispiele und Eindrücke, wie die verschiedenen Aspekte in Baumaßnahmen umgesetzt werden.

Ihre

Winfried Hermann
Minister für Verkehr und Infrastruktur

Gisela Splett MdL
Staatssekretärin

Inhalt

Vorwort 3

Einleitung 7

1 Erhaltung – Abbau des Sanierungsstaus 10

1.1 Leitgedanken 11
1.2 Verstärkung und Verstetigung der Erhaltungsmittel 11
1.3 Nachhaltiger Einsatz der knappen Haushaltsmittel 12
1.4 Neuartige, kostengünstige und umweltfreundliche Bauverfahren 13

2 Bundesfernstraßen – Priorisierung der Aus- und Neubaumaßnahmen 14

2.1 Leitgedanken 15
2.2 Weitere Baufreigabewünsche für baureife Projekte 16
2.3 Mitteleinsatz – Umsetzung des gestiegenen Mittelvolumens 17

3 Landesstraßen – Maßnahmenplan Aus- und Neubau 18

3.1 Leitgedanken 19
3.2 Ausfinanzierung früherer Aus- und Sonderbauprogramme 19
3.3 Erstellen des Maßnahmenplans zum Generalverkehrsplan 19
3.4 Landesbauprogramm 2015 – 2019 19

4 Kommunaler Straßenbau 20

4.1 Leitgedanken 21
4.2 Förderung kommunaler Straßenbauprojekte 21
4.3 Neue Verwaltungsvorschrift und Neubewilligungen 2014 22
4.4 Bewilligungen 2014 und Förderprogramm 2014 – 2018 22

5 Verkehrssicherheit 24

5.1 Leitgedanken 25
5.2 Verkehrssicherheitskonzept 25
5.3 Modernisierung des Straßennetzes 25
5.4 Verkehrssicherheitsscreening 25

6 Straßenbetrieb 26

6.1 Leitgedanken 27
6.2 Ausgangssituation 27
6.3 Unterstützung der Stadt- und Landkreise durch Erhöhung der UI-Mittel 27

7	Straßenbaustandards	28
7.1	Leitgedanken	29
7.2	Angepasste, wirtschaftliche Lösungen	29
7.3	Standards in der Straßenplanung	29
7.4	Optimierung der Vorplanung und Bürgerbeteiligung	29
7.5	Recyclingbauweisen	29
8	Intelligente Straßen durch Straßenverkehrstelematik	30
8.1	Leitgedanken	31
8.2	Verkehrsbeeinflussungsanlagen	31
8.3	Temporäre Freigabe der Seitenstreifen	32
8.4	Verkehrsinformationen	32
9	Lärmschutz an Straßen	34
9.1	Leitgedanken	35
9.2	Baulicher Lärmschutz – Lärmsanierungsprogramm	35
9.3	Lärmarme Beläge	35
9.4	Fördermöglichkeit im LGVFG	35
9.5	Verkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen	35
10	Naturschutz an Straßen	36
10.1	Leitgedanken	37
10.2	Wiedervernetzungsmaßnahmen	38
10.3	Straßenbegleitgrün	38
10.4	Kompensationsmaßnahmen und Ökokonto	39
11	Ausbau Radverkehrsinfrastruktur	40
11.1	Leitgedanken	41
11.2	Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen	41
11.3	RadNETZ Baden-Württemberg	42
11.4	Förderprogramm kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur	43
11.5	Landesradfernwege – Beschilderung und Klassifizierung	43

80
80
GRAF

Wie funktioniert Straßenbau?

Durchschnittlich 14.132 Kilometer legt jeder in Baden-Württemberg gemeldete Pkw pro Jahr zurück. Und fast 80 Prozent des Güterverkehrs werden im Land auf der Straße abgewickelt. Die Bedeutung der Straße als Transportweg ist weiterhin groß und ein zuverlässiges Straßensystem nach wie vor essentiell.

Baden-Württemberg besitzt bereits ein weitverzweigtes und gut ausgebautes Netz, das allerdings zunehmend erhaltungsbedürftig ist. Die Landesregierung hat es sich daher zur Aufgabe gemacht, die Sanierung von bestehenden Straßen und den Ausbau vor den Neubau von Straßen zu setzten. Bereits bestehende Straßen sollen saniert und erhalten werden und neue Straßen nur dort gebaut werden, wo das Straßennetz noch Lücken aufweist.

Die Straßenbauverwaltung des Landes kümmert sich um die Vorbereitung, die Vertragsgestaltung und die Durchführung einschließlich Finanzierung und Abrechnung von Maßnahmen an Bundesfern- und Landesstraßen (Neu- und Ausbau sowie Erhalt). Im ersten Fall handelt sie im Auftrag des Bundes, der die Maßnahmen auch bezahlt. Im zweiten Fall agiert das Land als eigenständiger Bauherr.

VOR DEM BAU

Planung: Eine gute Planung ist die wichtigste Voraussetzung dafür, dass eine Straße überhaupt gebaut beziehungsweise ausgebaut werden kann. Die Straßenbauverwaltung des Landes ist zuständig für die Planung von Neu-, Aus- und Umbau sowie für die Erhaltung von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen inklusive der Brücken, Tunnel sowie der Tank- und Rastanlagen an Autobahnen. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur steuert inhaltlich, zeitlich und finanziell landesweit alle Planungen. Es gibt Planungsaufträge an die Regierungspräsidien, die dann die Planung im Detail aufstellen und prüfen. Das Ministerium genehmigt dann die Planungen. Planungen teurer Autobahnen und Bundesstraßen müssen vom Bundesverkehrsministerium genehmigt werden. Zur Planung einer Straße gehören

- der verkehrstechnische Entwurf
- die Prüfung betrieblicher, bautechnischer und wirtschaftlicher Belange
- Verkehrs-, Lärmschutz- und Luftschadstoffgutachten
- Umweltverträglichkeitsstudien
- Klärung weiterer Rechtsfragen.

Wichtig ist, die Betroffenen (zum Beispiel die Gemeinden, Naturschutzbehörden etc.) frühzeitig in die Planung einzubinden. Dazu gehören Abstimmungsgespräche mit den beteiligten Behörden, Kommunen und betroffenen Bürgern. Mit Abschluss des in der Regel notwendigen Planfeststellungsverfahrens erhält die Straßenbauverwaltung das Baurecht. Anregungen und Bedenken, zum Beispiel zum Ausmaß des Lärmschutzes, sind dann nach Recht und Gesetz optimiert. Es folgt schließlich die Detailplanung als Bestandteil des Bauvertrages.

Ausschreibung: Größere Vorhaben werden europaweit ausgeschrieben, um das wirtschaftlichste Angebot zu ermitteln – unter Beachtung umfangreicher Vorschriften und Regelungen.

Verkehrslenkung: Ausbaumaßnahmen werden in der Regel so umgesetzt, dass der Verkehr auf der betroffenen Straße weiter fließt oder Umleitungsstrecken festgelegt werden. Die Bauverwaltung legt Umleitungen oder Behelfsverkehrsführungen zusammen mit dem beauftragten Bauunternehmen, der Verkehrsbehörde und der Polizei fest. Wird auf einer Bundesautobahn gebaut, muss die Planung mit dem Bund abgestimmt werden.

IN DER BAUPHASE

Die Straßenbauverwaltung steuert die Bauarbeiten der beauftragten Unternehmen, überwacht den Baufortschritt und kontrolliert die Qualität der Ausführung. Für die Beratung bei Fragen zur Bau- und Geotechnik stehen Fachleute der Regierungspräsidien bereit.

BAUMASSNAHMEN ZUM ERHALT

Die Erhaltung der vorhandenen Straßen erfährt in Zukunft eine noch stärkere Bedeutung. Das vorhandene Netz soll insbesondere durch erneuerte Fahrbahndecken und die Instandsetzung von Brücken leistungsfähiger werden. Handlungsbedarf entsteht dadurch, dass bereits vorhandene Schäden schnell noch teurere Folgeschäden nach sich ziehen. Haben zum Beispiel Asphaltdecken bereits Risse, brechen diese bei winterlichen Temperaturen durch eindringendes und wieder gefrierendes Wasser schnell weiter auf.

Um die vorhandenen Mittel möglichst effizient einzusetzen, erfasst und bewertet die Straßenbauverwaltung den Zustand des Bundesfern- und Landesstraßennetzes in regelmäßigen Abständen nach objektiven Kriterien. Auf der Basis dieser Studien priorisiert sie die Maßnahmen und steuert deren Finanzierung.

BAU VON BRÜCKEN UND TUNNELN

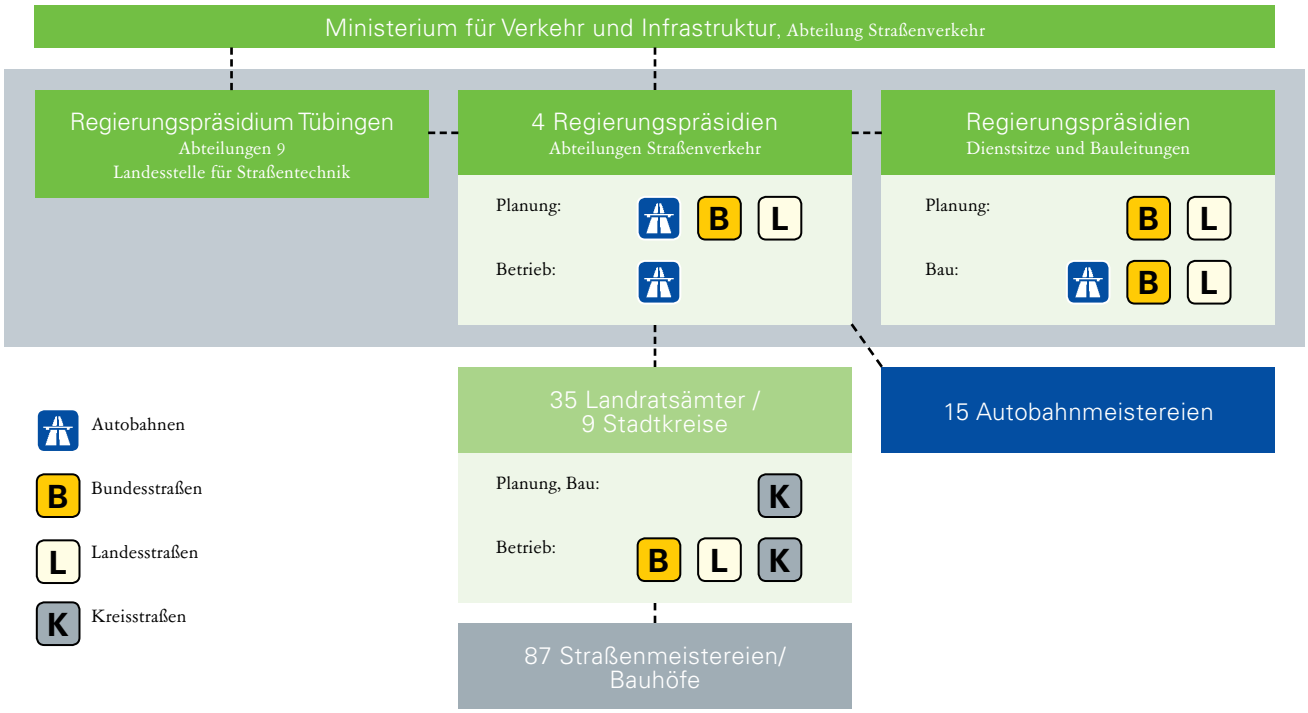
Die Straßenbauverwaltung des Landes ist ebenfalls zuständig für die Planung großer Ingenieurbauwerke im Zuge von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen. Ingenieurbauwerke sind Brücken, Tunnel, Grundwasserwannen, Verkehrszeichenbrücken, Stütz- und Lärmschutzwände sowie Regenklär- und Regenrückhaltebecken.

Organisation

Die Straßenbauverwaltung in Baden-Württemberg ist seit 1. Januar 2005 in drei Verwaltungsebenen eingeteilt. In der Abteilung Straßenverkehr im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur werden grundsätzliche Entscheidungen getroffen und der Kontakt mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gepflegt.

Die Regierungspräsidien Stuttgart, Karlsruhe, Freiburg, Tübingen sind für die Bearbeitung der Aufgaben in ihren Regierungsbezirken zuständig. Das RP Tübingen übernimmt mit seiner Landesstelle für Straßentechnik (LST) Aufgaben zentral für ganz Baden-Württemberg. Die LST erbringt Dienstleistungen für Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung von Straßen. Sie führt die Straßeninformationssysteme des Landes und ist Straßenverkehrszentrale für Baden-Württemberg. Die Stadt- und Landkreise als „Untere Verwaltungsbehörden" sind unter anderem für die Unterhaltung und den Betrieb der Bundes- und Landesstraßen und eigenverantwortlich für die Kreisstraßen zuständig.

ORGANISATION DER STRASSENBAUVERWALTUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG



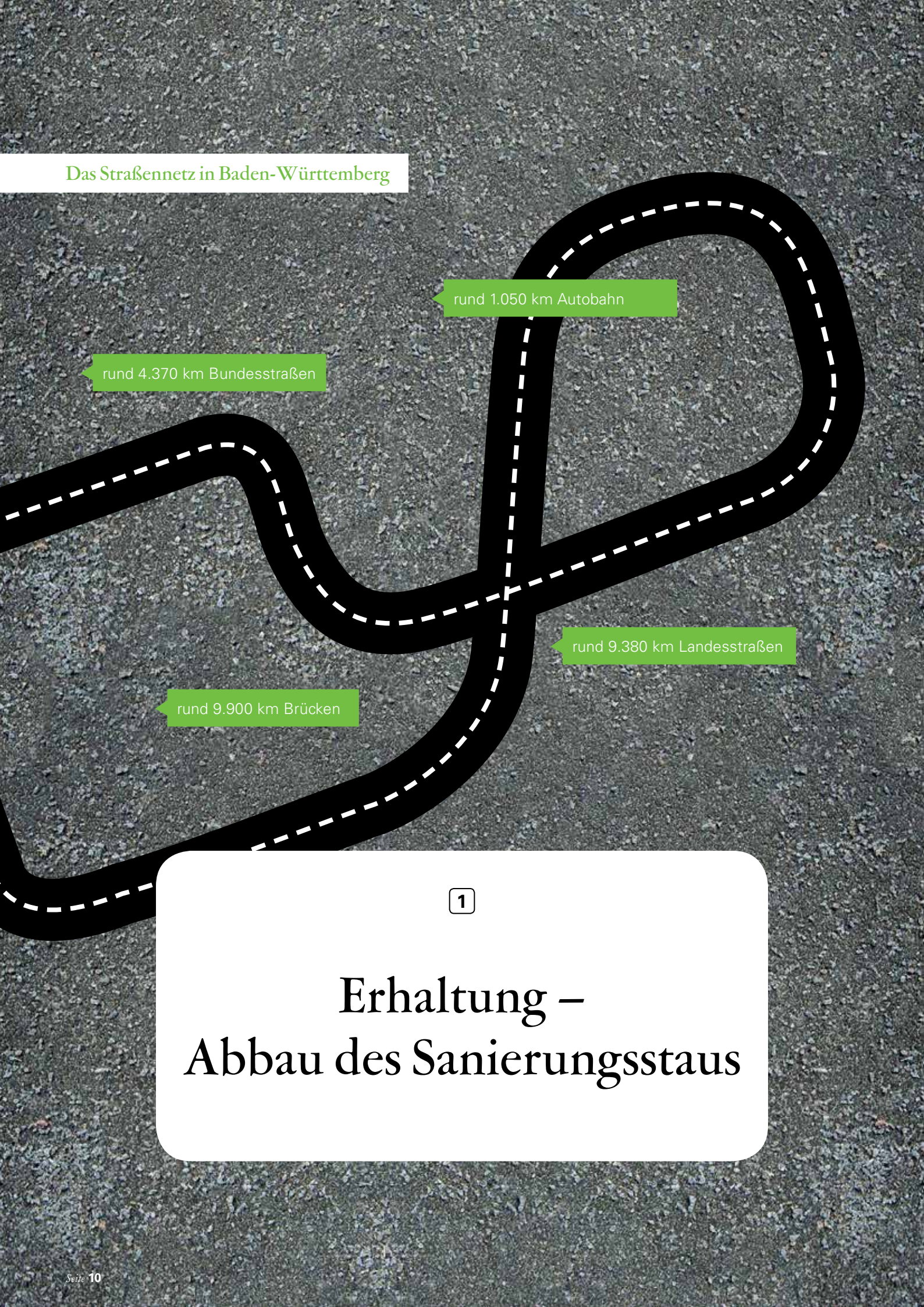
Bundesverkehrswegeplan

Der Bund verlangt vom Land die Meldung derjenigen Projekte zum Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen, die es für besonders wichtig hält. Der Bund entscheidet dann, welche davon er in den vsl. ab 2015 geltenden neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufnimmt. Das Land hat eine priorisierte Liste erarbeitet, die den Bürgerinnen und Bürgern transparent macht, welche Projekte in den kommenden Jahren vsl. eine realistische Chance auf Verwirklichung haben. Auf der Straßenbaukonferenz im November 2013 wurde sie der Öffentlichkeit vorgestellt.

Finanzierung

Die Mittel für den Straßenbau stammen aus unterschiedlichen Quellen. Die Autobahnen und Bundesstraßen baut das Land im Auftrag des Bundes. Damit bestimmt der Bund auch, welche Projekte verwirklicht werden. Zudem unterhält das Land im Auftrag des Bundes die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Baden-Württemberg. Der Bund stellt dem Land dafür die Mittel für den Neu- und Ausbau, die Erhaltung und die Unterhaltung zur Verfügung. Den Neu- und Ausbau, die Erhaltung und den Unterhalt der Landesstraßen finanziert Baden-Württemberg aus eigenen Haushaltsmitteln.

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. Die Anmeldung erfolgt jedoch nach nachvollziehbaren Kriterien.



1

Erhaltung – Abbau des Sanierungsstaus

1.1 Leitgedanken

Die Zustandserfassungen und -bewertungen bei den Autobahnen sowie bei den Bundes- und Landesstraßen zeigen, dass die Anstrengungen der vergangenen Jahre nicht ausgereicht haben, den durchschnittlichen Zustand des Bestandsnetzes zu erhalten.

Ausschlaggebend für diese kritische Entwicklung des Erhaltungszustandes sind:

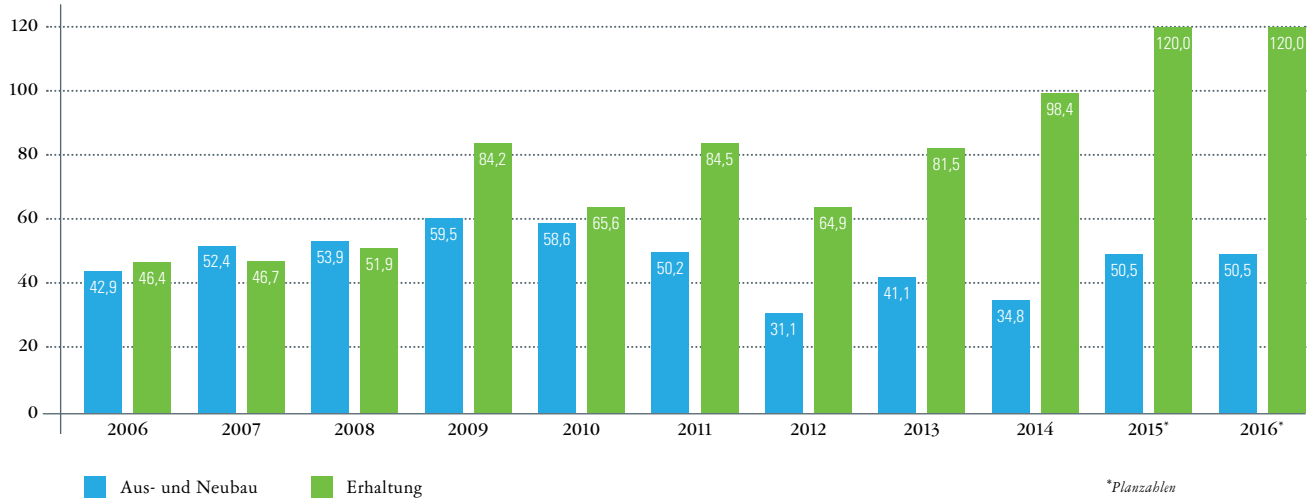
- Die in den vergangenen Jahren nicht ausreichenden Finanzmittel zur Umsetzung aller notwendigen Erhaltungsmaßnahmen.
- Die Zunahme des durchschnittlichen Alters der Infrastrukturanlagen.
- Die Zunahme des Schwerlastverkehrs und in der Folge die deutliche Erhöhung der Nutzungsanforderungen.
- Die meteorologischen Randbedingungen (z.B. Winter mit vielen Frost-Tau-Wechseln)
- bautechnologischen Aspekten (z.B. Qualität der eingesetzten Baustoffe).

Das Land Baden-Württemberg hat sich daher zum Ziel gesetzt, eine deutlich sicht- und spürbare Verbesserung des Straßenzustandes zu erreichen.

1.2 Verstärkung und Verstetigung der Erhaltungsmittel

Bei den Bundesautobahnen beläuft sich der jährliche Bedarf für die Erhaltungsaufwendungen an Fahrbahnen und Ingenieurbauwerken (Brücken, Tunnel, Schilderbrücken, Stützwände und Lärmschutzwände) auf rund 140 Mio. Euro, bei Bundesstraßen auf rund 110 Mio. Euro. Für die Brückenertüchtigung besteht für die Bundesfernstraßen ein zusätzlicher Bedarf von rund 100 Mio. Euro pro Jahr.

Abbildung 1:
INVESTITIONEN IN NEU- UND AUSBAU SOWIE ERHALTUNG VON LANDESSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG (IN MIO. €)



Für die Landesstraßen (Fahrbahn und Ingenieurbauwerke) hat eine gutachterliche Abschätzung einen jährlichen Bedarf von rund 80 Mio. Euro zur Beibehaltung des bestehenden Zustandes des Landesstraßennetzes ergeben. Um eine Verbesserung zu erreichen, sind hier jährlich mindestens 100 Mio. Euro notwendig. Der zusätzliche Bedarf für die Brückenertüchtigung liegt bei den Landesstraßenbrücken bei rund 40 Mio. Euro pro Jahr.

Im Landesstraßenbereich wurde durch entsprechende Verstärkungen der Haushaltsansätze das Niveau der Erhaltungsausgaben deutlich angehoben. Die Ist-Ausgaben wurden dabei gegenüber den Vorjahren fast verdoppelt (s. Abbildung 1).

ERHALTUNG LANDESSTRASSEN

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016
	Ist-Ausgaben, *in Mio. Euro*			HH-Ansatz, *in Mio.Euro*	
	64,9	81,5	98,4	80	80
				40*	40*
Gesamt	64,9	81,5	98,4	120	120

**Aus der Rücklage für Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen werden weitere 40,0 Mio. Euro für die Erhaltung eingesetzt. Davon entfallen für die Sanierung von Landesstraßen und für die Ertüchtigung von Brückenbauwerken jeweils 20,0 Mio. Euro.*

Mit Blick auf die mittelfristigen Finanzplanungen zeichnet sich bei den Bundesfernstraßen seit dem Jahr 2015 erfreulicherweise eine bedarfsgerechte Finanzausstattung ab. Bereits 2014 konnte mit umgesetzten 322 Mio. Euro für die Sanierung von Bundesfernstraßen ein Spitzenergebnis erzielt werden (siehe Abbildung 2).

ERHALTUNG BUNDESSTRASSEN

Jahr	Ist-Ausgaben 2014 *in Mio. Euro*	Mittelansatz 2015 *in Mio. Euro*
Aus- und Neubau (Bedarfsplan)	184,17	115,08
Erhaltung	322,03	330,98

Für die Zukunft gilt es, dieses Finanzierungsniveau dauerhaft zu sichern. Nur so ist eine sachgerechte Erhaltung der Straßeninfrastruktur in Baden-Württemberg möglich.

I Weitere Informationen finden Sie in der Landtagsdrucksache 15/4948 unter:
www.landtag-bw.de/cms/home/dokumente/die-initiativen/drucksachen.html

Abbildung 2:

INVESTITIONEN IN NEU- UND AUSBAU SOWIE ERHALTUNG VON BUNDESFERNSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG (IN MIO. €)

1.3 Nachhaltiger Einsatz der knappen Haushaltsmittel

Um die Haushaltsmittel möglichst wirkungsvoll einzusetzen, wurde die Verteilung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel neu geregelt. Die Verteilung der Haushaltsmittel nach einem festen Regionalproporz wurde durch die Mittelverteilung nach der Dringlichkeitsreihung aus der aktuellen Zustandserfassung und -bewertung ersetzt. Weitere Verteilungskriterien sind dabei die Verkehrsbelastung, die Verkehrsfläche und die Verkehrssicherheit. Dabei wird besonders die Unfallsituation betrachtet. Auch bei den Brücken orientiert sich die Zuteilung der Erhaltungsmittel nun überwiegend an der landesweiten Verteilung des Bauwerkszustands. Diese Vorgehensweise bietet ein Höchstmaß an Transparenz im Erhaltungsmanagement.

1.4 Neuartige, kostengünstige und umweltfreundliche Bauverfahren

Die Straßenbauverwaltung des Landes hat seit dem Jahr 2012 mehrere Pilotprojekte zur Erprobung neuartiger Bauverfahren im Erhaltungsbereich u.a. mit einem verstärkten Einsatz von Recyclingmaterialien durchgeführt (z. B. Einsatz von Beschickern und Thermomulden im Rahmen des prozessoptimierten automatisierten Straßenbaus, Kaltrecycling, Maximalrecycling, lärmoptimierter Asphalt). Aufgrund der positiven Erfahrungen ist vorgesehen, diese Verfahren künftig dort zur berücksichtigen, wo ihr Einsatz sinnvoll und wirtschaftlich ist.

I Weitere Informationen zur Erhaltung von Straßen, u.a. mit Karten und Übersichten über die Erhaltungsmaßnahmen finden Sie unter: **www.mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/strasse/erhaltung/**

2

Bundesfernstraßen - Priorisierung der Aus- und Neubaumaßnahmen

2.1 Leitgedanken

Der wesentliche Schwerpunkt der Landesregierung ist die Stärkung der großräumigen Hauptverbindungsachsen. Daneben ist die Entlastung stark befahrener Ortsdurchfahrten ein wichtiges Ziel der grün-roten Straßenbaupolitik. Für die Bedarfsplanung wurde ein transparentes, effizientes Verfahren entwickelt, welches den finanziellen Möglichkeiten in den kommenden Jahren gerecht wird. Landesweit wurden einheitliche Kriterien definiert, die Maßnahmen vergleichbar machen und damit eine Umsetzung nach Dringlichkeiten ermöglicht.

AUFTRAGSVERWALTUNG

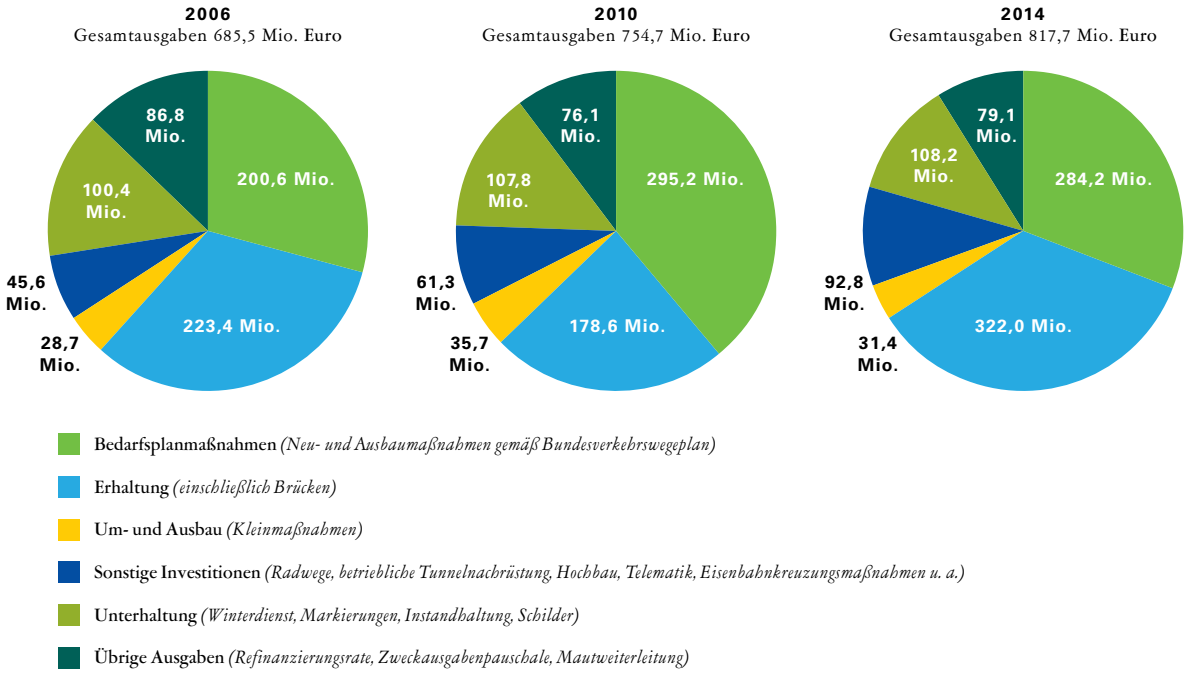
Der Bund ist Baulastträger der Bundesfernstraßen, mit Ausnahme von Bundestraßen in Ortsdurchfahrten bei Gemeinden ab 80.000 Einwohnerinnen und Einwohner, die selbst Träger der Straßenbaulast sind. Der Bund handelt nach außen aber nicht selbst. Nach Art. 90 Abs. 2 GG verwalten die Länder die Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes. Diese Auftragsverwaltung nimmt das Land als eigene Aufgabe wahr. Der Bund übt Rechts- und Fachaufsicht aus. Das Land ist weisungsgebunden.

Zentrales Planungsinstrument im Bundesfernstraßenbau ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Er ist Grundlage für den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der jeweils als Anlage zusammen mit dem Fernstraßenausbaugesetz vom Deutschen Bundestag verabschiedet wird und definiert die Maßnahmen, die in den nächsten Jahrzehnten gebaut werden können. Bei der Fortschreibung des BVWP hat das Land die Anmeldung in einem sehr transparenten Verfahren und mit einer breiten Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet. Auf Basis eines Landeskonzeptes, das ein großes Augenmerk auf die verkehrlichen und verkehrsplanerischen Hauptachsen legt, wurden diejenigen Projekte identifiziert, mit denen im Vergleich die größten Defizite behoben werden können bzw. die einen hohen Wirkungsgrad aufweisen.

Die Bewertung erfolgte nach folgenden Kriterien: Verkehrsfluss, Kosten, Verkehrssicherheit, Wirkung Mensch und Wirkung Umwelt. Aufgrund der Verschiedenartigkeit der Maßnahmen wurden die Vorhaben in drei Gruppen bewertet: Ausbaumaßnahmen an Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Bundesstraßen, Ausbaumaßnahmen an Bundesstraßen sowie Neubaumaßnahmen.

Eine Anmeldung nach den Bedarfsstufen „vordringlich plus“, „vordringlich“ und „weiterer“ durch die Länder erfolgt nicht. Der Bund nimmt auf Basis einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung eine eigene Bedarfseinstufung vor.

GESAMTAUSGABEN FÜR BUNDESFERNSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG (IN MIO. €)



2.2 Weitere Baufreigabewünsche für baureife Projekte

Bereits im Jahr 2012 wurden die baureifen Bundesfernstraßenprojekte in einem Verfahren unter Einbezug der Öffentlichkeit priorisiert, um eine Entscheidungsgrundlage für eine sinnvolle Umsetzungsreihenfolge zu schaffen. Die 20 baureifen Projekte sollten aus Sicht des Jahres 2012 in drei Gruppen verwirklicht werden: Für die erste Gruppe bestanden von 2014 an Realisierungsmöglichkeiten. Die zweite Gruppe sollte in Abhängigkeit von den Mittelzuweisungen des Bundes voraussichtlich von 2015/2016 an in Angriff genommen werden. Die dritte Gruppe wäre nach damaliger Einschätzung erst nach 2016 realisierbar gewesen.

Entscheidend für die Zahl der zu realisierenden Projekte und deren Bauzeit ist jedoch in erster Linie die Mittelbereitstellung durch den Bund. Bereits 2012 wurde die Liste der Priorisierung der baureifen Bundesfernstraßen an den Bund übermittelt. Mit verschiedenen Schreiben an den Bundesverkehrsminister wurde auf die in Baden-Württemberg vorgesehenen Neubeginne hingewiesen und um baldige Baufreigaben gebeten, die in Einzelfällen erfolgt sind. Die momentan erteilten Baufreigaben reichen aber nicht aus, um den Mittelabfluss zukünftig sicher zu gewährleisten.

2.3 Mitteleinsatz – Umsetzung des gestiegenen Mittelvolumens

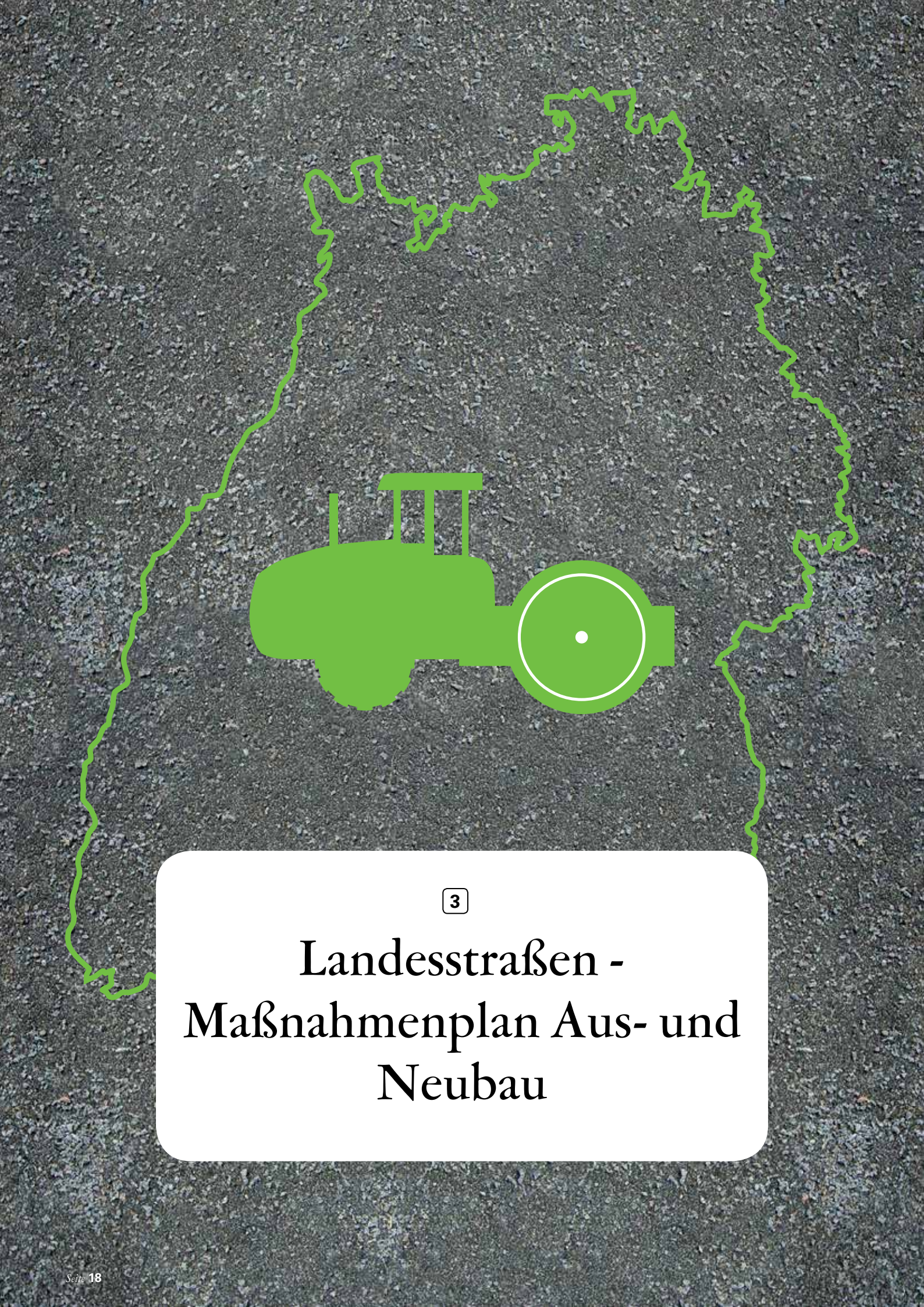
Zum Jahresbeginn 2015 hat der Bund dem Land für alle Ausgabenbereiche an den Bundesfernstraßen Mittel in Höhe von 696 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. An Bundesfern- und Landesstraßen wurden 2014 rund 772 Mio. Euro an Investitionsmitteln verausgabt. Dabei wurden rund 42 Mio. Euro mehr als 2013 in Bundesfern- und Landesstraßen investiert. Ein Spitzenergebnis konnte bei der Erhaltung mit 322 Mio. Euro Bundesfern- und über 98 Mio. Euro Landesmitteln erzielt werden.

2014 konnten bedingt durch die vorläufige Haushaltsführung des Bundes die vollständigen Bundesmittel für den Fernstraßenbau erst im August zur Verfügung gestellt werden. Um den Mittelabfluss trotzdem sicherzustellen, hat die Landesregierung in einem Haus-

haltsnachtrag die Vorfinanzierungsermächtigung aus Landesmitteln (sogenannter SWING) von 60 Mio. Euro auf 100 Mio. Euro erhöht. Im neuen Handlungskonzept für die Umsetzung von Bundes- und Landesmitteln wurden weitere Maßnahmen aufgelegt, wie etwa die Optimierung des Budget- und Projektmanagements in der Straßenbauverwaltung.

Um die Planbarkeit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu verbessern, wurde der Bundesverkehrsminister aufgefordert, alle Maßnahmen zu ergreifen, um künftig mehr Planbarkeit, Verlässlichkeit und Flexibilität im Straßenbauhaushalt sicherzustellen. Der Bund wurde gebeten, ein Konzept zur Infrastrukturfinanzierung vorzulegen, das neben einer ausreichenden Bedarfsdeckung eine langfristige und zuverlässige Durchführung von Infrastrukturprojekten erlaubt. Im Sommer 2014 folgte dann eine Bundesratsinitiative „Verlässliche, planbare und auskömmliche Finanzierung im Straßenbau“, die von mehreren anderen Ländern unterstützt wird.
Die Landesregierung arbeitet daran, die Leistungsfähigkeit der Straßenbauverwaltung zu steigern. 2013 wurden bereits 39 zusätzliche Stellen für die Straßenbauverwaltung mobilisiert. Ein weiterer arbeitsmarktverträglicher Stellenaufbau um bis zu 200 zusätzliche Stellen für die Straßenbauverwaltung soll bis 2018 erfolgen. Für den Doppelhaushalt 2015/16 sind in einem ersten Schritt die Umwandlung von 100 Sachmittelstellen in reguläre Personalstellen, die Schaffung der ersten 100 weiteren Sachmittelstellen und der Erhalt von 43,5 von der Vorgängerregierung zum Wegfall vorgesehenen Stellen in der Straßenbauverwaltung vorgesehen. Darüber hinaus hat die Landesregierung eine breit angelegte Organisations- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung initiiert, um die Straßenbauverwaltung für die Zukunft optimal aufzustellen.

I Weitere Informationen zu folgenden Themen:
Die Priorisierung der für den BVWP 2015 angemeldeten Projekte
www.mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/BVWP/BVWP_Priorisierungsliste.pdf
Die Priorisierung der baureifen Bundesfernstraßen
www.mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/strasse/finanzierung-priorisierung-planung/priorisierung-bundesfernstrassen/



3

Landesstraßen - Maßnahmenplan Aus- und Neubau

3.1 Leitgedanken

Ein wesentliches Ziel der Landesregierung ist der bedarfsorientierte Ausbau der Landesstraßen. Der Grundsatz „Erhaltung vor Ausbau vor Neubau“ findet sich im Maßnahmenplan zum Generalverkehrsplan wieder. Die enthaltenen Neu- und Ausbaumaßnahmen erfahren eine deutliche Schwerpunktsetzung zugunsten des Ausbaus.

Zur Umsetzung der Landesbaumaßnahmen werden in dieser Legislaturperiode reguläre Haushaltmittel verwendet. Damit beendet die Landesregierung die Finanzierung über kreditfinanzierte Sonderprogramme früherer Landesregierungen und schafft die Grundlage für eine nachhaltige Finanzpolitik im Straßenbau.

3.2 Ausfinanzierung früherer Aus- und Sonderbauprogramme

Die von der Vorgängerregierung beschlossenen Maßnahmen der früheren Bauprogramme belasten den Straßenbauhaushalt seit 2011 bis heute. Begonnene Maßnahmen werden jedoch umgesetzt. Im Landesstraßenbauprogramm 2008 und dem aus dieser Zeit stammenden Impulsprogramm sind 69 Neu- und Ausbaumaßnahmen enthalten.

3.3 Erstellen des Maßnahmenplans zum Generalverkehrsplan

Der aktuelle Generalverkehrsplan wurde von der damaligen Landesregierung im Dezember 2010 beschlossen. Ursprünglich waren für den Generalverkehrsplan insgesamt 734 Aus- und Neubaumaßnahmen an Landesstraßen mit einem Finanzvolumen von rund 2,5 Mrd. Euro angemeldet worden. Angesichts der voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von rund 40 Mio. Euro jährlich wird deutlich, dass eine Finanzierung aller Maßnahmen Jahrzehnte dauern würde.

Um die Mittel sachgerecht zu verteilen, hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die für den Generalverkehrsplan 2010 angemeldeten Maßnahmen unter Beteiligung der Öffentlichkeit die Bauvorhaben nach einheitlichen und nachvollziehbaren Kriterien (u.a. Verkehrsbelastung, Entlastungswirkung, Zustandswert etc.) bewertet und in verschiedene Prioritätsstufen eingeteilt. Ein wesentliches Ergebnis hierbei ist, dass bei 441 Maßnahmen zugunsten einer Sanierung auf den Ausbau verzichtet werden kann. Der Maßnahmenplan Landesstraßen umfasst nun 73 Ausbau- und 31 Neubaumaßnahmen sowie 19 Bahnübergänge.

I Eine Kartendarstellung des Maßnahmenplans zum Generalverkehrsplan (Straße), ist auf der Homepage des MVI abrufbar **www.mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/strasse/finanzierung-priorisierung-planung/**

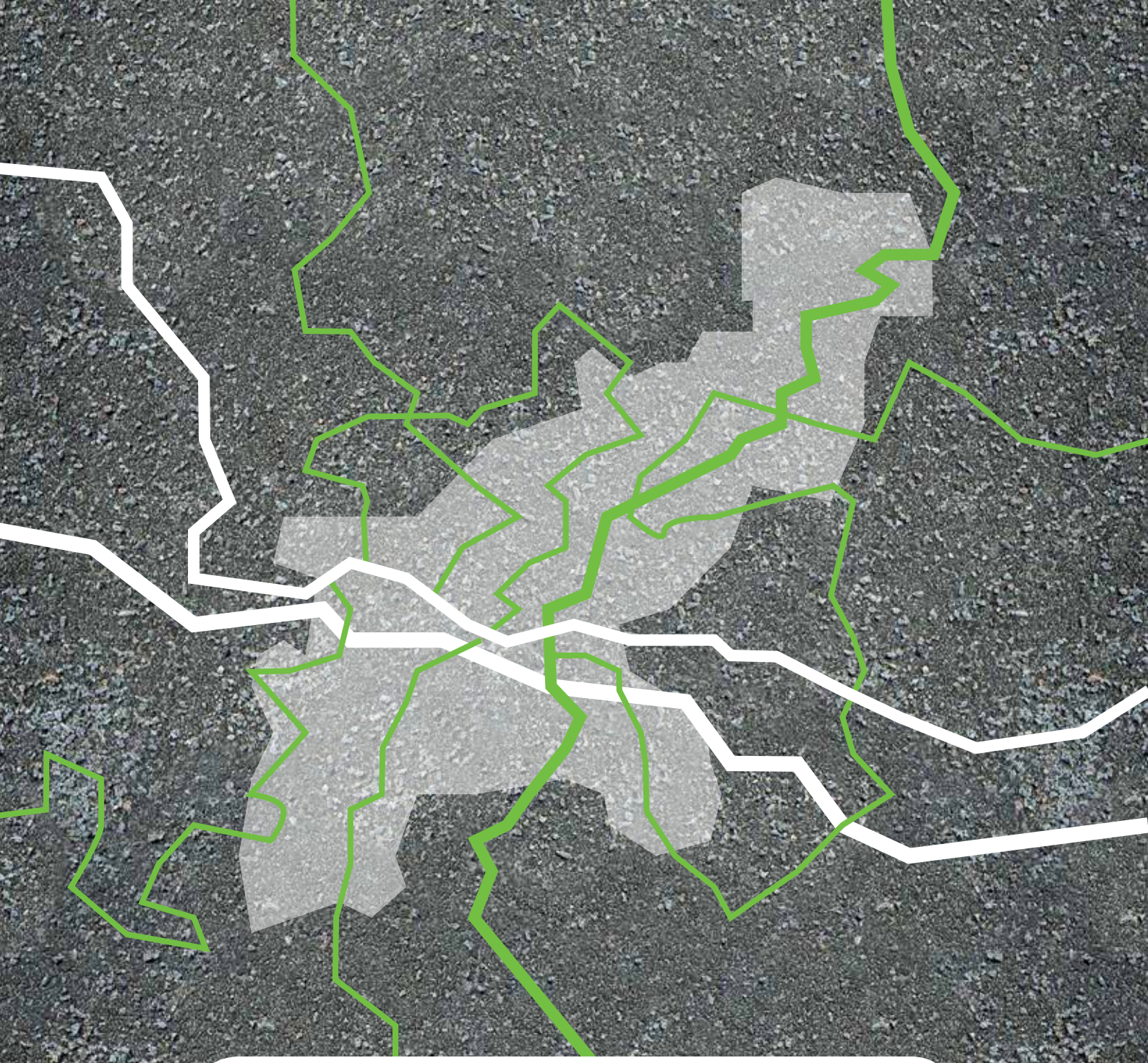
Die Landesregierung sieht zur Umsetzung der Aus- und Neubaumaßnahmen von Landesstraßen für die nächsten zehn Jahre insgesamt 380 Mio. Euro vor. Damit sollen die größten Schwachstellen im Netz beseitigt werden. Die Landesregierung hat mit ihrem weniger Projekte umfassenden und priorisierten Maßnahmenplan im November 2013 dargelegt, was in den kommenden zehn Jahren realistisch möglich ist und wo aus fachlicher Sicht der größte Handlungsbedarf besteht.

3.4 LANDESBAUPROGRAMM 2015 – 2019

Das MVI hat im Oktober 2014 das Landesstraßenbauprogramm 2015 – 2019 vorgestellt. Erst im Jahr 2015 wurde es wieder möglich, weitere Neu- und Ausbauprojekte zu beginnen. Seit 2011 mussten zunächst die laufenden Bauvorhaben abgearbeitet werden. Wegen der Finanzlasten noch laufender Maßnahmen läuft das 5-Jahres-Programm erst langsam an: Die Anzahl der 2015 und 2016 realisierbaren Maßnahmen ist deshalb begrenzt.

Im Programm sind die dringlichsten Maßnahmen enthalten. Wesentliche Auswahlkriterien waren dabei insbesondere die Verkehrssicherheit und die Entlastungswirkung für die Bürgerinnen und Bürger sowie die Planungsreife.

I Weitere Informationen:
www.mvi.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/regierung-stellt-landesstrassenbauprogramm-2015-2019-vor/



4

Kommunaler Straßenbau

4.1 Leitgedanken

Das Land Baden-Württemberg gewährt zum Bau oder Ausbau von kommunalen Straßen (Erstinvestitionen) und seit 1. Januar 2014 auch für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen, einmalige Zuwendungen für Vorhaben, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und des Lärmschutzes dringend notwendig sind.

ZIELE DER FÖRDERUNG IM KOMMUNALEN STRASSENBAU
sind insbesondere die:

- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Kommunen
- Anbindungen an das überörtliche Verkehrsnetz
- Verbesserung des Verkehrsflusses, auch zur Vermeidung von staubedingten Emissionen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, Beseitigung von Unfallschwerpunkten
- Sicherung und Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen
- Verbesserung des Lärmschutzes an bestehenden innerörtlichen Straßen

4.2 Förderung kommunaler Straßenbauprojekte

Die Landesregierung hat entsprechend ihrer Koalitionsvereinbarung eine schrittweise Mittelumschichtung zugunsten des Umweltverbunds (ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr und Schnittstellen zwischen diesen Verkehrsmitteln) vorgenommen. Bis 2011 wurden 60 Prozent der jährlichen Gesamtfördermittel (165,5 Mio. Euro) für Investitionen des kommunalen Straßenbaus bereitgestellt.

Seit 2014 fließen 60 Prozent der Fördermittel in den Umweltverbund. Die Umschichtung ermöglicht es, die Verkehrsprojekte des Umweltverbundes nachhaltig voran zu bringen. Für den kommunalen Straßenbau stehen 40 Prozent oder rund 66,5 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung.

4.3 Neue Verwaltungsvorschrift und Neubewilligungen 2014

Bei der Neugestaltung der Verwaltungsvorschrift musste berücksichtigt werden, dass die Zuweisungen der Bundesmittel für die Förderung kommunaler Verkehrsinfrastrukturprojekte im Jahr 2019 auslaufen und zwischen Bund und Ländern bis heute noch keine Folgeregelung oder Kompensation vereinbart wurde. Das Restmittelvolumen bis 2019 ist bereits in großem Umfang durch im Bau befindliche oder bewilligte Vorhaben gebunden, so dass die Gestaltungsmöglichkeit der Landesregierung für Neuvorhaben stark eingeschränkt ist. Gleichzeitig übersteigt auch die Anzahl der vorliegenden Förderanträge bei weitem das noch verfügbare Finanzvolumen.

Um insgesamt mehr Vorhaben in das Förderprogramm bis 2019 aufnehmen zu können, wurden die Fördersätze bei neuen Vorhaben auf einheitlich 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten abgesenkt.

Die Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (VwV LGVFG-KStB) für den kommunalen Straßenbau ist seit 1. Januar 2014 in Kraft. Sie gilt für alle Vorhaben, die im Förderprogramm des kommunalen Straßenbaus enthalten sind und für die bis dahin noch kein Bewilligungsbescheid erlassen wurde.

Die wichtigste Änderung ist, dass die Zuwendungen nur noch im Wege der Festbetragsfinanzierung gewährt werden. Die Höhe des Festbetrags beträgt maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Die bisherige Selbstbehaltsregelung entfällt. Die Bagatellgrenzen werden auf einheitlich 100.000 Euro festgelegt, bei passiven Lärmschutzmaßnahmen auf 50.000 Euro. Seit 1. Januar 2014 können auch (aktive und passive) Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen gefördert werden, z.B. Lärmschutzwände, lärmmindernde Fahrbahnbeläge oder Lärmschutzfenster.

Für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (z.B. Beseitigung von Bahnübergängen, Bau von Überführungen, Einrichtung technischer Sicherungen) gibt es eine Übergangsregelung, nach der in bestimmten Fällen auch weiterhin ein Fördersatz von 75 Prozent möglich ist.

4.4 Bewilligungen 2014 und Förderprogramm 2014 – 2018

Im Jahr 2014 konnten 64 kommunale Straßenbaumaßnahmen bewilligt werden. Dies waren unter anderem Lärmschutzmaßnahmen an kommunalen Straßen, die Beseitigung von Bahnübergängen sowie Bauvorhaben, die der Verkehrssicherheit dienen wie die Anlage und der Ausbau von Gehwegen an Ortsdurchfahrten. Gefördert werden darüber hinaus auch Straßenaus- und -neubauvorhaben der Kommunen. Eine Sonderrolle spielt hierbei die Förderung kommunaler Straßen und Geh- und Radwege im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau in Heilbronn. Für diese Vorhaben werden neben Mitteln aus dem Kommunalen Investitionsfonds (KIF) auch Mittel aus dem LGVFG bereitgestellt.

Darüber hinaus konnten eine Reihe von wichtigen Projekten neu in das Förderprogramm 2014 – 2018 aufgenommen werden.

I Neubewilligungen und Programmaufnahmen des LGVFG finden Sie unter:
www.mvi.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/land-foerdert-neue-kommunale-strassenbauprojekte-mit-ueber-40-mio-euro/

5

Verkehrssicherheit

5.1 Leitgedanken

Um die von der EU und dem Bund vorgegebenen Ziele zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen, bedarf es besonderer Anstrengungen. In Deutschland sollen bis 2020 die Anzahl der Getöteten und der schwerverletzten Unfallopfer im Vergleich zum Jahr 2010 um 40 Prozent reduziert werden. Baden-Württemberg ist mit seinem im Koalitionsvertrag formulierten langfristigen Ziel der „Vision Zero“ (Straßenverkehr möglichst ohne Getötete und Schwerverletzte) noch ambitionierter.

5.2 Verkehrssicherheitskonzept

Um die „Vision Zero“ zu erreichen, hat das Land unter der Federführung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur gemeinsam mit dem Innenministerium Baden-Württemberg ein Verkehrssicherheitskonzept erarbeitet. Im Juli 2013 wurde es durch den Ministerrat verabschiedet und der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Konzept umfasst rund 90 Maßnahmen. Eine herausgehobene Bedeutung zur Beurteilung der Verkehrssicherheitslage und der Bearbeitung von Maßnahmen hat das vom Land neu entwickelte Verkehrssicherheitsscreening.

5.3 Modernisierung des Straßennetzes

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll das bestehende Straßennetz zunächst an den Stellen verbessert und modernisiert werden, die besonders unfallauffällig sind und an denen durch einfache bauliche Verbesserungen (Zustand, Gestaltung) unfallauffällige Streckenabschnitte entschärft werden können. Das neu entwickelte Verkehrssicherheitsscreening liefert die Datengrundlage für die Auswahl und Priorisierung der Maßnahmen.

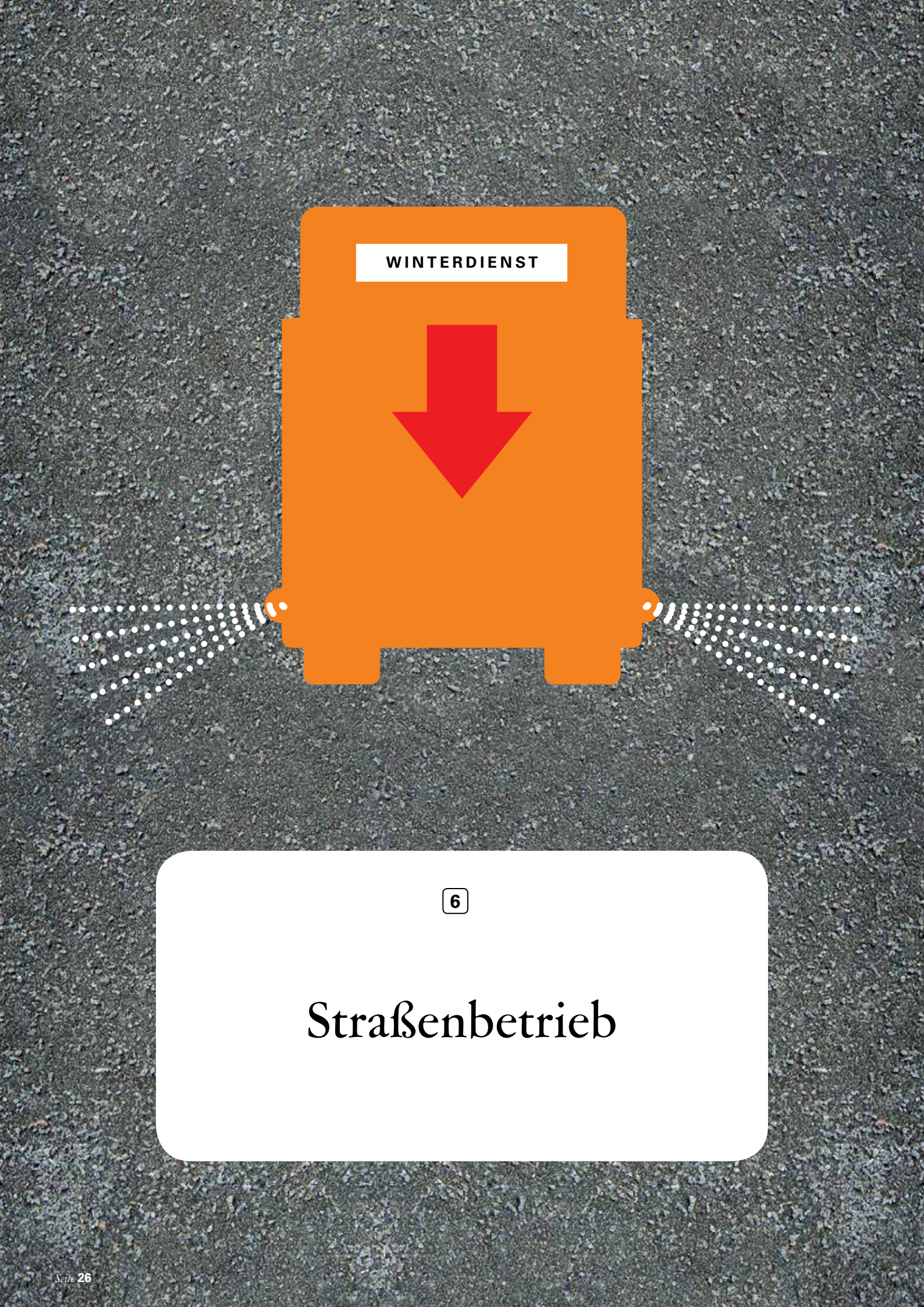
5.4 Verkehrssicherheitsscreening

Das ursprünglich für die rund 150 Unfallkommissionen im Land entwickelte Verkehrssicherheitsscreening wurde im Mai 2014 landesweit eingeführt. Das neue webbasierte Verfahren ermittelt jährlich für das gesamte überörtliche Straßennetz von Baden-Württemberg sämtliche unfallauffälligen Streckenabschnitte. Für besonders unfallauffällige Streckenabschnitte, die auch noch sanierungsbedürftig sind, steht eine gesonderte Auswertung zur Verfügung.

Erstmals hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur beim Verkehrssicherheitsscreening alle für die Verkehrssicherheitsarbeit relevanten Informationen (Unfalldaten, Verkehrsmengen und Fahrzeuggeschwindigkeiten, Streckenfotos, Straßenzustand und Straßengeometrie) einheitlich ausgewertet und die Ergebnisse in thematischen Karten dargestellt. Zusätzlich gibt es sogenannte Verkehrssicherheitssteckbriefe, die die Einzelinformationen thematisch gegliedert zusammenfassen. Für das gesamte überörtliche Straßennetz von Baden-Württemberg gibt es bei jeder Jahresauswertung insgesamt rund 295.000 Steckbriefe. Ein Steckbrief repräsentiert in der Regel genau einen 100-Meter-Abschnitt der betroffenen Straße.

Das Sicherheitsscreening unterstützt vorrangig die Mitglieder der rund 150 Verkehrsschau- und Unfallkommissionen im Land. Mitglieder einer Kommission sind Vertreterinnen und Vertreter der Verkehrsbehörden, der Straßenbauverwaltung und der Polizei. Eine weitere wichtige Nutzergruppe sind die Bediensteten der Bereiche Straßenplanung, Straßenbau, Straßenerhaltung, Straßenunterhaltung und Straßenbetrieb in sämtlichen Verwaltungsebenen (Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Regierungspräsidien und Untere Verwaltungsbehörden) der Straßenbauverwaltung des Landes.

I Weitere Informationen finden Sie unter
www.mvi.baden-wuerttemberg.de/verkehrssicherheit



6

Straßenbetrieb

6.1 Leitgedanken

Im Zuge der Verwaltungsstrukturreform wurden zum 1. Januar 2005 unter anderem der Betrieb und die Unterhaltung der Bundes- und Landesstraßen an die Stadt- und Landkreise als untere Verwaltungsbehörden übergeben. Seit diesem Zeitpunkt haben die Kreise die gesamten Aufwendungen für Betrieb und Unterhaltung übernommen. Darunter fallen die baulichen Sofortmaßnahmen am Straßenkörper (z.B. Schlaglochbeseitigung), die Pflege des Straßenbegleitgrüns und der Kompensationsflächen, der Winterdienst und die Reinigung der Straße sowie die Unterhaltung der Straßenausstattung. Sie stellen damit die alltägliche Funktionstüchtigkeit des Straßennetzes sicher und nehmen eine wichtige Aufgabe bei der Substanzerhaltung der Straßen wahr.

6.2 Ausgangssituation

Mit der gesetzlichen Übertragung des Betriebs und der Unterhaltung der Bundes- und Landesstraßen sind die Landratsämter als untere Verwaltungsbehörden– wie alle anderen Landesbehörden auch – an die haushaltsrechtlichen Vorgaben und Budgetierungen gebunden. Dies bedeutet, dass die Aufgabenerledigung innerhalb des vorgegebenen finanziellen Verfügungsrahmens erfolgen muss und darüber hinausgehende Kosten weder verrechnet noch umgeschichtet werden können. Aufgrund der nun dezentralen und eigenständigen Mittelbewirtschaftung durch die einzelnen Kreise ist ein landesweiter Mittelausgleich nicht mehr möglich.

6.3 Unterstützung der Stadt- und Landkreise durch Erhöhung der UI-Mittel

Zum 1. Januar 2014 wurde eine neue Verteilungssystematik eingeführt, mit der die Mittelverteilung in der Straßenunterhaltung auf eine neue Grundlage gestellt wird. Die in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Landesverbände und der Stadt- und Landkreise erarbeitete neue Verteilung trägt den strukturellen Besonderheiten der Kreise Rechnung. Somit werden die Mittel für die Straßenunterhaltung (UI-Mittel) künftig gerechter und bedarfsorientierter zugewiesen. Die Höhe der Mittelansätze richtet sich nach den Festlegungen des Bundes- bzw. Landeshaushalts. Zusätzlich werden den Landkreisen für die betriebliche Erhaltung der Straßen (wie Markierungen, Schutzplankenarbeiten, Gehölzpflegemaßnahmen) weitere Mittel pauschal zur Verfügung gestellt.

In Verhandlungen mit den Kreisen wurde vereinbart, dass die Kreise bis 2018 für die Landesstraßen rund 280 Mio. Euro mehr für den Straßenunterhalt erhalten.

I Weitere Informationen finden Sie unter
www.mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/strasse/betrieb

7

Straßenbaustandards

7.1 Leitgedanken

Den zahlreichen geplanten Straßenbauvorhaben und dem wachsenden Finanzbedarf für den Straßenerhalt stehen begrenzte Haushaltsmittel gegenüber. Aus diesem Grund muss geprüft werden, ob einzelne Vorhaben nicht kostengünstiger gebaut und so insgesamt mehr Maßnahmen realisiert werden können. In der im Zusammenhang mit dem „Kassensturz“ der grün-roten Landesregierung geführten politischen Diskussion wurde von verschiedenen Seiten die Frage nach Prüfung der Standards und kostengünstigeren Bauweisen gestellt. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat das Thema „Standards im Straßenbau“ deshalb als wichtiges Themenfeld aufgegriffen. Zielsetzung ist ein ökonomisch und ökologisch optimierter Straßenbau sowohl beim Aus- und Neubau als auch bei der Erhaltung und Unterhaltung.

7.2 Angepasste, wirtschaftliche Lösungen

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur ist hier neue Wege gegangen. Zu den beiden Themenfeldern „Standards in der Straßenplanung“ und „Standards in der Straßenbautechnik“ wurden im Juli 2012 Workshops mit Fachleuten durchgeführt. Die bisherigen Arbeiten am Thema haben gezeigt, dass es keine einfachen Patentlösungen gibt, sondern mehrere Lösungsansätze zu verschiedenen Themenbereichen effizient miteinander verknüpft werden müssen.

7.3 Standards in der Straßenplanung

In der Straßenplanung wurden Einsparpotenziale insbesondere in einer differenzierteren Anwendung der vorhandenen Standards gesehen. Wichtig sind Schulungen und die Sensibilisierung der mit Planungen befassten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, damit Spielräume im Sinne kosteneffizienter Ansätze genutzt werden. Als Beispiel ist hier die Prüfung geringerer Fahrbahnbreiten zu nennen, wie sie die Richtlinien bei sehr geringem Verkehr und/oder geringem LKW-Anteil zulassen.

Die Straßenplanung erfolgt auf der Grundlage bundesweit einheitlicher Richtlinien. Die Anwendung und Auslegung der Richtlinien schreibt der Bund für die Planung von Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) vor. Bei Landesstraßen und kommunalen Straßen ist hinsichtlich der Anwendung der Richtlinien ein größerer Handlungsspielraum als bei den Bundesfernstraßen gegeben. Durch die verkehrssichere Optimierung der Planungskenngrößen im Einzelfall können bei Landesstraßen praxistaugliche angepasste Lösungen formuliert werden. Dies ist im Rahmen der landesweiten Einführung der überarbeiteten Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) erfolgt.

7.4 Recyclingbauweisen

Seit mehreren Jahren erprobt die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg verstärkt Asphaltbauweisen, die einen wesentlich erhöhten Recyclinganteil (bis zu 90 Massenprozent) aufweisen. Ziel ist es, den Ressourcenverbrauch einzudämmen und den durch den Vorrang der Erhaltung vor dem Neubau entstandenen stark gestiegenen Anteil an Ausbauasphalt effektiv wieder in Straßen zu verwenden.

Bei der Straßenerhaltung werden von dieser Bauweise zudem Kosteneinsparungen erwartet. Aufbauend auf den Erfahrungen der Pilotstrecken in 2011 und 2012 wurde 2013 eine Ausführungsvorschrift erstellt und 2014 ein umfangreiches Untersuchungsprogramm im Landesstraßenbereich an allen Regierungspräsidien durchgeführt. Zertifizierte Prüfstellen übernehmen die Begleitung des Projektes, von der Voruntersuchung bis zum Ablauf der Gewährleistung im Rahmen eines Monitorings. Die Einführung der Bauweise mit einem Recyclinganteil bis 75 Massenprozent im Landesstraßenbereich ist als konventionelle Bauweise vorgesehen.

8

Intelligente Straßen durch Straßenverkehrstelematik

8.1 Leitgedanken

Staus werden zu rund je einem Drittel durch hohes Verkehrsaufkommen, Unfälle / Pannen und Baustellen verursacht. Sie bedeuten für die betroffenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer Zeitverlust, Stress und manchmal auch finanzielle Einbußen. Durch den erhöhten Kraftstoffverbrauch und Ausstoß von Abgasen führt stockender Verkehr auch zu einer höheren Umweltverschmutzung und einem Ausstoß von klimawirksamen Stoffen.

Baden-Württemberg begegnet dem steigenden Verkehrsaufkommen mit verschiedenen Elementen der Straßenverkehrstelematik. Unterschiedliche Mittel und Techniken leisten einen wesentlichen Beitrag, die folgenden Ziele zu erreichen:

- Ausnutzung und Steigerung der Kapazität („besserer Verkehrsfluss“)
- Optimierung der Verfügbarkeit („weniger Sperrzeiten, mehr Verlässlichkeit“)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit („weniger Unfälle“)

8.2 Verkehrsbeeinflussungsanlagen

Verkehrsbeeinflussungsanlagen übermitteln zielgerichtet verkehrsrelevante Informationen an die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer über Anzeigetafeln und dynamische Verkehrszeichen. Sie kommen auf hochbelasteten Bundesautobahnen und zweibahnigen Bundesstraßen zum Einsatz. Mit ihrer Hilfe ist es beispielsweise möglich, Stauinformationen und Alternativrouten anzuzeigen oder die Geschwindigkeit in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen zu regeln. Durch einen gleichmäßigen Verkehrsfluss wird die vorhandene Straßeninfrastruktur optimal ausgenutzt.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur setzt die im „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ des Bundes enthaltenen Maßnahmen konsequent um. Im Betrieb sind:

- die Streckenbeeinflussungsanlage im Zuge der A 81 zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Mundelsheim seit März 2014
- die Temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) auf der A 8 zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und der Anschlussstelle Stuttgart-Möhringen seit Mai 2013 sowie
- die Streckenbeeinflussungsanlage im Zuge der A 8 zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und der Anschlussstelle Wendlingen seit Juli 2012.

Die Netzbeeinflussungsanlage Rhein-Neckar, die im Bedarfsfalle Umleitungsempfehlungen für die Netzmaschen A 5 – A 6 – A 61 – A 656 – A 659 gibt, ist seit Januar 2015 in Betrieb.

Die Streckenbeeinflussungsanlage im Zuge der A 8 zwischen Ulm und Hohenstadt wird derzeit erneuert. Die Realisierung erfolgt dabei sukzessive mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 8.

8.3 Temporäre Freigabe der Seitenstreifen

Die Temporäre Seitenstreifenfreigabe wurde im Mai 2013 auf der A 8 zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und der Anschlussstelle Stuttgart-Möhringen in beiden Fahrtrichtungen in Betrieb genommen. Sie ermöglicht in den Hauptverkehrszeiten die Nutzung des Seitenstreifens als zusätzlichen Fahrstreifen.

Der erweiterte Verkehrsraum bewirkt in dem betreffenden Abschnitt mit durchschnittlich rund 140.000 Kraftfahrzeugen pro Tag eine Verbesserung der Verkehrssituation. Es ist geplant, die Temporäre Seitenstreifenfreigabe im Zuge der A 8 im Streckenabschnitt von der Anschlussstelle Stuttgart-Möhringen bis zur Anschlussstelle Stuttgart-Flughafen und auf der A 81 von der Anschlussstelle Stuttgart-Zuffenhausen bis zur Anschlussstelle Ludwigsburg-Nord zu erweitern.

8.4 Verkehrsinformationen

Dem gestiegenen Informationsbedürfnis der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wird u.a. durch folgende Maßnahmen Rechnung getragen:

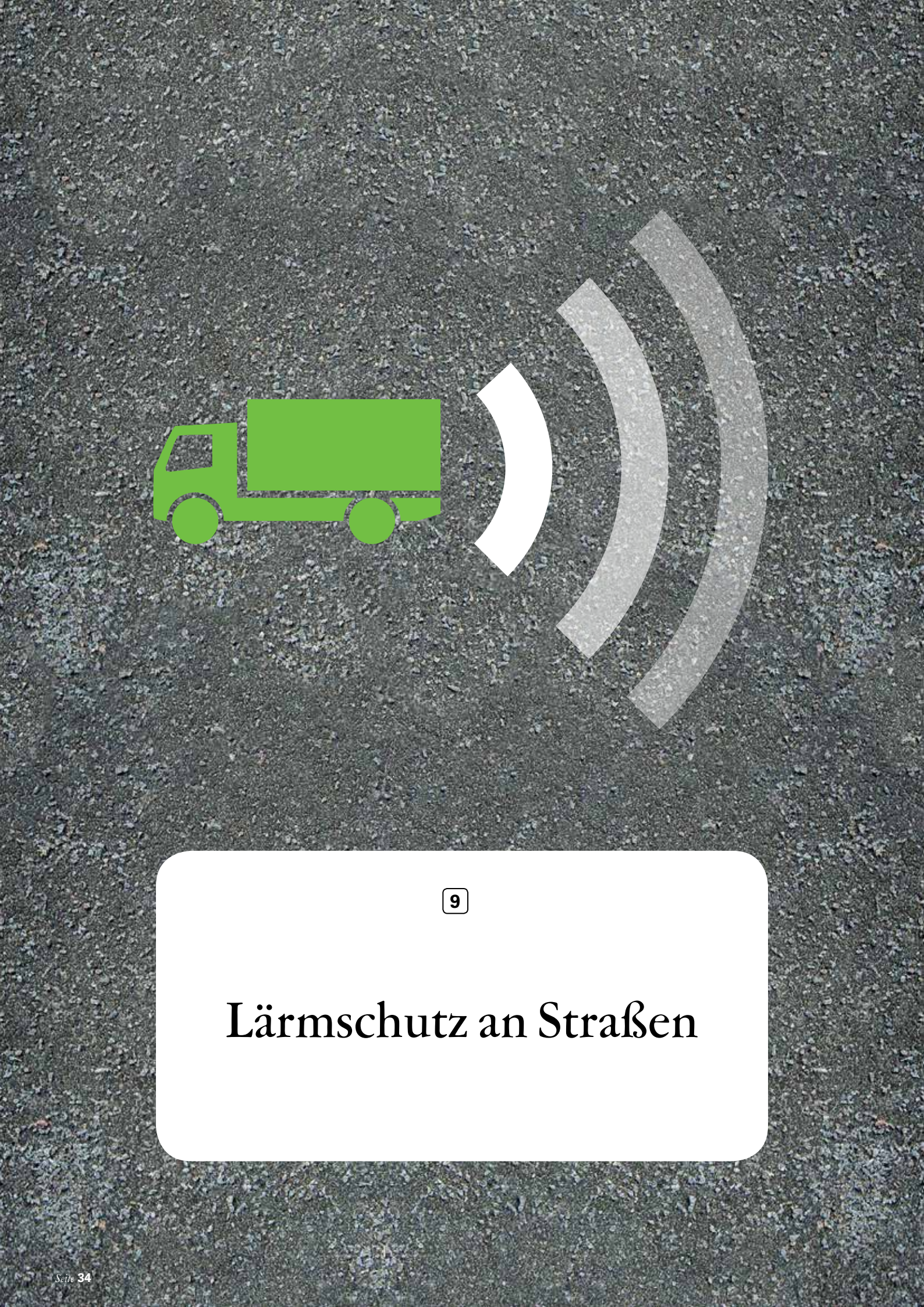
- Darstellung der Verkehrslage auf der Homepage der Straßenverkehrszentrale einschließlich Baustellen, Autobahn-Webcams und Reisezeiten auf der B 27. Die Informationen werden laufend aktualisiert und binden die Verkehrslageinformationen der Polizei mit ein. Der Internetauftritt ist auch für mobile Endgeräte verfügbar (m.svz-bw.de).
- Insgesamt sind 145 Webcams an über 60 Standorten an Autobahnen und zweibahnigen Bundesstraßen verfügbar. Die Bilder sind ein Service der Straßenbauverwaltung für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, um diese über die aktuelle Situation auf dem betreffenden Streckenabschnitt zu informieren. Die Aktualisierung der Bilder erfolgt minütlich.
- Das Baustelleninformationssystem des Landes (BIS-BW) informiert Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer über Tages- und Dauerbaustellen auf Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen. Es wird mehrmals täglich aktualisiert.
- Neuartige, frei programmierbare LED-Textzeilen an den Schilderbrücken der Streckenbeeinflussungsanlagen entlang der A 8 und A 81 informieren die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer über aktuelle Gefahrenstellen, Sperrungen von Fahrstreifen und Anschlussstellen sowie andere Aspekte im Zusammenhang mit der gegenwärtigen Verkehrssituation. Die Textanzeigen sind auf die Schaltungen der Streckenbeeinflussungsanlagen abgestimmt.

I Weitere Informationen finden Sie unter
www.mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/strasse/verkehrsmanagement

GLEUELER STRASSE
10:52
CD
CDC
A.MEM
TA
PTY
MIX

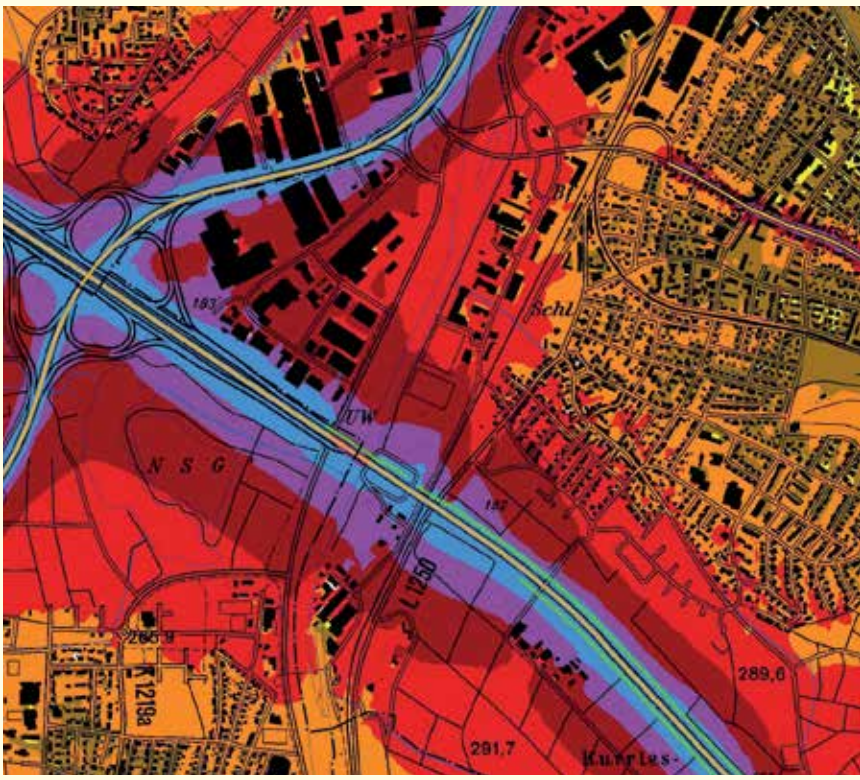
9 km Stau
auf 6 hinter
36 Heilbronn/
Untereisesheim
81
Mannheim
via AD Karlsruhe
8

100
100
100
100



9

Lärmschutz an Straßen



9.1 Leitgedanken

Lärm kann unter anderem nach Verursachern unterschieden werden. So unterscheidet man zwischen Straßen- und Schienenverkehrslärm, Fluglärm, Gewerbelärm, Nachbarschaftslärm, Freizeitlärm und Lärm am Arbeitsplatz.

Die Belastung durch Verkehrslärm mindert die Lebensqualität und kann zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen. Vorrangiges Ziel der Landesregierung ist die Verringerung des Verkehrslärms. Ein wichtiges Anliegen ist die starke Gewichtung der Belange der Anwohnerinnen und Anwohner gegenüber den Belangen des Verkehrs, sowohl bei der Planung als auch in der Erhaltung.

Um den Straßenverkehrslärm zu mindern, ist der Einsatz von lärmarmen Belägen neben dem Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen eine wichtige Möglichkeit, aktiven Lärmschutz zu betreiben. Neben diesen aktiven Lärmschutzmaßnahmen können auch passive Lärmschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzfenster oder sonstige planerische bzw. verkehrsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, eingesetzt werden. Aktive Lärmschutzmaßnahmen unmittelbar an der Straße besitzen Priorität. Nur wenn diese technisch nicht realisierbar sind oder die Kosten in keinem Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, kann auf passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden und die Entschädigung verlärmter Außenbereiche ausgewichen werden.

9.2 Baulicher Lärmschutz - Lärmsanierungsprogramm

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms 2014 bis 2016 sind insbesondere der Bau von Lärmschutzwänden und -wällen (aktiver Lärmschutz) oder Zuschüsse für den Einbau von Lärmschutzfenstern (passiver Lärmschutz) vorgesehen. Ein besonderes Augenmerk liegt bei notwendigen Maßnahmen zum Straßenerhalt auch auf der Verwendung von lärmmindernden Asphaltdeckschichten, die Lärm bereits an der Quelle reduzieren.

PROJEKT LÄRMSANIERUNG

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur will mit dem Konzept „Lärmsanierung bei Mehrfachbelastungen durch Straßen und Schienenwege" die Belastung für Kommunen mit hohem Aufkommen von Verkehrslärm auf ein vertretbares Maß senken. In einem Modellprojekt soll praktische Erfahrungen mit dem neuen Konzept gesammelt werden. An dem Projekt beteiligt sind die Orte Eislingen, Salach und Süßen im Filstal. Dabei wird das Lärmsanierungskonzept in die Lärmaktionsplanung der drei Gemeinden eingebettet.

I Weitere Informationen zum Konzept finden Sie unter **www.mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laermschutz/aktionen-gegen-laerm/projekt-laermsanierung/**

9.3 Lärmarme Beläge

In den vergangenen Jahren hat es in der Entwicklung von lärmarmen Fahrbahnbelägen sehr große Fortschritte gegeben. Derzeit werden in vielen deutschen Städten Untersuchungen zur dauerhaften Wirkung lärmarmer Asphalte durchgeführt. Auch Baden-Württemberg hat bereits 2008 die ersten Untersuchungsstrecken mit verschiedenen lärmarmen Belägen gebaut und beobachtet diese seitdem.

Positive Erfahrungen mit neuartigen lärmreduzierenden Belägen aus Splittmastixasphalt als Alternative zum sogenannten offenporigen Asphalt (OPA) liegen vor. Dem Einsatz dieser Beläge bei Neubaumaßnahmen steht die noch fehlende Anerkennung der Lärmpegelminderung entgegen. Baden-Württemberg setzt sich deshalb auf Bundesebene für eine schnelle Anerkennung dieser kostengünstigeren Beläge ein und verwendet sie bereits heute bei der lärmtechnischen Sanierung von Bestandsstrecken im Zuge von Landesstraßen.

Für den Innerortsbereich wurde in Nordrhein-Westfalen die lärmoptimierte Asphaltdeckschicht (LOA 5 D) entwickelt. Um Erfahrungen in Baden-Württemberg mit diesem Belag zu gewinnen, wurden vier Maßnahmen als Untersuchungsstrecken realisiert.

9.4 Fördermöglichkeit im LGVFG

Seit 2014 sind nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) auch Lärmsanierungmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen in kommunaler Baulast förderfähig. Voraussetzung ist, dass sie nach Art und Umfang zur Verbesserung der Lärmsituation dringend erforderlich sind, dass sie Bestandteil eines Lärmaktionsplans oder eines für die Beurteilung gleichwertigen Plans sind und dass die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten sind, die auch bei Bundesfern- und Landesstraßen maßgeblich sind. Nähere Einzelheiten beinhaltet die seit 1. Januar 2014 geltende Verwaltungsvorschrift des MVI zur Durchführung des LGVFG für den kommunalen Straßenbau.

9.5 Verkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen

Insbesondere dort, wo bauliche Maßnahmen aus räumlichen oder auch finanziellen Gründen nicht möglich sind, können verkehrsrechtliche Maßnahmen zumindest temporär Verbesserungen bewirken. In diesem Kontext spielen Tempobeschränkungen, Sperrungen für LKW, aber auch Fahrradschutzstreifen und andere Maßnahmen eine wichtige Rolle. Das MVI hat 2012 Hinweise für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen gegeben und setzt sich auf Bundesebene für eine Erweiterung der Handlungsmöglichkeiten in der Straßenverkehrsordnung ein.

I Umfassende Informationen zum Thema Lärmschutz finden Sie auf den Seiten der Lärmschutzbeauftragten der Landesregierung Baden-Württemberg unter
www.laermschutzbeauftragte-bw.de

10

Naturschutz an Straßen

10.1 Leitgedanken

Verkehrswege nehmen Flächen in Anspruch und zerschneiden Lebensräume. Die Maßnahmen des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur reduzieren negative Auswirkungen des Verkehrs auf Natur und Landschaft und leisten so einen Beitrag zum Erhalt der biologischen Vielfalt in Baden-Württemberg. Durch die Schaffung von Wiedervernetzungsmaßnahmen, Förderung des Biotopverbundes, Optimierung der Pflege von Kompensationsmaßnahmen, Erhöhen der Artenvielfalt im Straßenbegleitgrün und Gewährleistung der Einhaltung des Artenschutzes soll die Natur auch an Straßen den bestmöglichen Schutz erhalten.

10.2 Wiedervernetzungsmaßnahmen

Im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist die Forderung nach einem Biotopverbund enthalten, der sukzessive als „grüne Infrastruktur“ hergestellt werden soll. Das Land Baden-Württemberg will eine Vorreiterrolle zur Weiterentwicklung der grünen Infrastruktur einnehmen. So hat u.a. die Naturschutzstrategie Baden-Württemberg zum Ziel, die Wiedervernetzung von Lebensräumen an bestehenden Straßen voranzubringen.

Auf der Grundlage des im Februar 2012 vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesprogramms Wiedervernetzung sowie des im April 2012 von der Landesregierung verabschiedeten Fachplans „Landesweiter Biotopverbund Baden-Württemberg“, der auch den Generalwildwegeplan 2010 enthält, wurden die ersten Schritte zur Erstellung eines landesweiten Wiedervernetzungskonzeptes speziell im Bereich des Verkehrswesens unternommen. Die im Land erforderlichen Wiedervernetzungsmaßnahmen werden ermittelt und priorisiert.

10.3 Straßenbegleitgrün

In Baden-Württemberg erstrecken sich entlang von Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen ca. 27.000 ha Gras- und Gehölzflächen. Neben den für die Verkehrssicherheit relevanten Straßenbegleitflächen besteht der Großteil (rund 22.000 ha) aus extensiven Flächen, die keiner produktionsorientierten Nutzung unterliegen. Sie sind über das gesamte Land verteilt und stellen damit ein wichtiges ökologisches Potenzial im Naturhaushalt und der grünen Infrastruktur dar. Durch eine naturschutzoptimierte Anlage und Pflege der Flächen können naturschutzfachlich wertvolle Lebensräume entstehen, die hinsichtlich der Vernetzung durch das Straßennetz einen bedeutenden Beitrag zum Biotopverbund und damit zur Aufrechterhaltung und Sicherung der Biodiversität leisten.

10.4 Kompensationsmaßnahmen und Ökokonto

Mit dem Neu- oder Ausbau von Straßen sind regelmäßig Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Der Verursacher eines Eingriffs ist nach § 15 Abs. 2 BNatSchG verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Optimierungsmöglichkeiten bei Planung, Umsetzung und Unterhaltung von Kompensationsmaßnahmen werden ermittelt und verschiedene Lösungsansätze für eine erfolgreiche Kompensation verfolgt. Ein Ansatz liegt in der verstärkten Nutzung von Ökokontomaßnahmen. Mit dem in den Staatshaushaltsplan neu aufgenommenen Haushaltstitel „Ökokonto“ stehen der Straßenbauverwaltung Mittel zur Vorfinanzierung von vorgezogenen freiwilligen Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung.

10

Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

11.1 Leitgedanken

Ziel der Landesregierung ist es, den Anteil des Radverkehrs bis 2020 von heute etwa 8 Prozent auf 16 Prozent zu verdoppeln und bis 2030 weiter auf 20 Prozent zu steigern. Damit greift die Landesregierung einen Trend in der Bevölkerung auf: Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad nicht nur in der Freizeit, sondern auch auf ihren alltäglichen Wegen. Um die ambitionierten Ziele in einem Flächenland zu erreichen, ist es allerdings notwendig, in allen Bereichen der Radverkehrsförderung systematisch und gemeinsam mit zahlreichen Akteuren vorzugehen. Eine sichere, durchgängige und attraktive Radverkehrsinfrastruktur ist die Grundvoraussetzung dafür, dass Fahrradfahren Spaß macht, sicher ist und dass das Rad letztlich öfter genutzt wird.

Im Vergleich zu anderen Bundesländern ist der Nachholbedarf in der Radverkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg auf allen Ebenen, bei Radwegen an Bundes- und Landesstraßen sowie kommunalen Radwegen, enorm. Viele Kommunen in Baden- Württemberg sind bei der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sehr aktiv und beweisen, dass radverkehrspolitisches Engagement zu einem deutlichen Anstieg der Radnutzung führt. Die Stadt Karlsruhe hat es beispielsweise erreicht, den Anteil des Radverkehrs zwischen 2002 und 2012 von 16 Prozent auf 25 Prozent zu steigern. Ein Kern unserer Förderung des Radverkehrs ist daher die Aktivierung, Unterstützung und Vernetzung der Kommunen.

11.2 Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen

Die Mittelsituation für den Radwegebau wurde unter Grün-Rot wesentlich verbessert. Für Radwege an Landesstraßen wurde ein eigener Haushaltstitel eingeführt, über den 2014 5,5 Mio. Euro umgesetzt wurden. Seit 2002 bis einschließlich 2014 wurden zudem rund 104 Mio. Euro für den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen in Baden-Württemberg ausgegeben.

RADWEGE AN LANDESSTRASSEN

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016
	Ist-Ausgaben, *in Mio. Euro*			HH-Ansatz, *in Mio.Euro*	
	4,9	4,3	5,5	5,0	5,0
				7,5*	7,5*
Gesamt	4,9	4,3	5,5	12,5	12,5

**Aus der Rücklage für Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen werden weitere 7,5 Mio. Euro p.a. für das „Lückenschlussprogramm Radwege" eingesetzt. Mit dem Lückenschlussprogramm können 2015/16 weitere 26 wichtige Radwegevorhaben vorgezogen begonnen werden.*

11.3 RadNETZ Baden-Württemberg

Mit dem RadNETZ Baden-Württemberg wollen wir gemeinsam mit den Landkreisen, Städten und Gemeinden ein Radverkehrsnetz schaffen, das landesweit alle Ober- und Mittelzentren mit alltagstauglichen Radrouten anbindet und das durchgängig beschildert wird. Auch die offiziellen Landesradfernwege werden in das RadNETZ integriert. Ergänzt wird das RadNETZ durch die Radverkehrsnetze der Landkreise und Kommunen. Mit den Arbeiten zum RadNETZ sollen nicht nur einzelne Lücken geschlossen und Mängel beseitigt, sondern auch ein wichtiger Impuls für eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur in den Städten und im ländlichen Raum gegeben werden.

Im Rahmen der Arbeiten zum RadNETZ wurden die Radwege mit einer Gesamtlänge von ca. 8.000 Kilometern mit dem Fahrrad befahren, in ihrer Qualität überprüft und bewertet. Erfahrene Ingenieurbüros identifizieren entscheidende Qualitätsmängel oder Lücken im Netz und erstellen Empfehlungen für eine zügige und kosteneffiziente Verbesserung. So wird sichergestellt, dass der große Nachholbedarf bei der Radverkehrsinfrastruktur möglichst schnell und zielgerichtet aufgeholt werden kann und einheitliche Qualitätsstandards verankert werden.

Bei der Planung und Realisierung des baulastträgerübergreifenden Netzes sind wir auf das Know-how und die Unterstützung der Akteurinnen und Akteure vor Ort angewiesen. Die Perspektive auf die lokalen Gegebenheiten und die Bedürfnisse der Radlerinnen und Radler vor Ort sind wichtige Indikatoren für die Entwicklung des RadNETZes. Landkreise, Städte und Gemeinden sind daher die wichtigsten Partner beim RadNETZ. Sie werden eng in die Planungen eingebunden und profitieren gleichzeitig beispielsweise durch die Planungsleistungen des Landes mit der professionellen Zustandserfassung, Routenplanung über Kreisgrenzen hinweg und konkreten Maßnahmenvorschlägen und Musterlösungen. Hinsichtlich der Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur sowie für den Ausbau von Radwegen an Landesstraßen soll das RadNETZ künftig ein wichtiges Priorisierungskriterium darstellen.

11.4 Förderprogramm kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur

Um die Förderung von kommunaler Radverkehrsinfrastruktur nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zu verbessern, wurde 2012 die Richtlinie des MVI zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen eingeführt. Zur Finanzierung der Förderung wurde 2013 erstmals ein eigener Haushaltstitel eingerichtet. 2013 standen darin rund 10 Mio. Euro und seit 2014 stehen rund 15 Mio. Euro jährlich zur Verfügung. Besonders nachhaltig ist dabei, dass die Kommunen sich mit mindestens noch einmal dem gleichen Betrag beteiligen und Radverkehrskonzepte vorlegen müssen, um bestimmte Fördermittel zu erhalten.

Im aktuellen Förderprogramm sind rund 240 Maßnahmen kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur enthalten. Im Rahmen der Programmfortschreibung 2014 konnten über 130 neue Vorhaben in das Förderprogramm aufgenommen werden. Das Programm wird jährlich vom MVI aufgrund von Vorschlägen der Regierungspräsidien nach einheitlichen Kriterien fortgeschrieben. Die diesjährige Fortschreibung des Förderprogramms ist im März 2015 vorgesehen.

11.5 Landesradfernwege - Beschilderung und Klassifizierung

Bei den offiziellen Landesradfernwegen handelt es sich in Baden-Württemberg um derzeit 19 Radwege mit einer Gesamtlänge von knapp 5.000 Kilometern, die das gesamte Land durchziehen. Sie werden in der Regel überwiegend touristisch genutzt und sind daher für viele Radfahrerinnen und Radfahrer, die das Fahrrad im Alltag nicht nutzen, erster Berührungspunkt mit der Radverkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg.

Seit dem Jahr 2013 werden alle baden-württembergischen Landesradfernwege jährlich befahren, um die Beschilderung zu überprüfen. Ziel ist eine einheitliche Beschilderung aller Landesradfernwege. Dafür legt das Land den bundesweiten Stand der Technik zugrunde.

Über die Beschilderung der Landesradfernwege hinaus fördert das MVI gemeinsam mit dem Ministerium für ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg (MLR) die Klassifizierung nach ADFC-Kriterien. Aktuelles Beispiel sind der Kocher-Jagst-Radweg sowie der Neckartal-Radweg, die inzwischen mit vier Sternen ausgezeichnet sind.

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) ist für die Beschilderung der Landesradfernwege zuständig und koordiniert die Aktivitäten rund um die Qualitätssicherung der Beschilderung im Auftrag des MVI. Bei der Vermarktung der Landesradfernwege werden die Kommunen von der Tourismus-Marketing GmbH Baden-Württemberg (TMBW) und den regionalen Tourismusorganisationen unterstützt. Die Stärkung und Optimierung der Landesradfernwege ist daher eine Gemeinschaftsaufgabe des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur/ Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg sowie des Ministeriums für ländlichen Raum und Verbraucherschutz / Tourismus-Marketing GmbH Baden-Württemberg.

i Weitere Informationen unter
www.mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/rad-und-fuss/radpolitik/

Für Menschen, Mobilität und Lebensqualität

Baden-Württemberg

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
Hauptstätter Straße 67 - 70178 Stuttgart - www.mvi.baden-wuerttemberg.de