

Priorisierung im Rahmen der BVWP Anmeldung – Verfahrensweise und Ergebnisdarstellung

I. 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 Bundesstraßen mit Planungsrecht (Gruppe 3a)
- (4) Neubaumaßnahmen an Bundesstraßen ohne Planungsrecht (Gruppe 3b)
- (5) Tunnelmaßnahmen an Bundesstraßen mit Planungsrecht (Gruppe 3Ta)
- (6) Tunnelmaßnahmen an Bundesstraßen ohne Planungsrecht (Gruppe 3Tb)

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

Maßnahmen, die nicht im Rahmen der Priorisierung abschließend behandelt werden konnten, sind in einer zusätzlichen Liste aufgeführt (siehe BVWP Anmeldeliste nach Priorisierung November 2013).

II. Definition der Bewertungskriterien

Die Bewertung erfolgt anhand von fünf Kriterien. Pro Kriterium werden minimal 1

und maximal 5 Punkte vergeben. Dazwischen wird linear interpoliert. Die Bewertung der Maßnahmen erfolgt getrennt nach den Gruppen 1, 2, 3 und 3T. Die erzielte Gesamtpunktzahl ist deshalb zwischen diesen Gruppen nicht vergleichbar.

1. Kosten/Wirtschaftlichkeit

Bei dem Kriterium „Kosten“ wird der Kostenaufwand, der für die Herstellung einer Straße notwendig ist, beurteilt. Es werden für alle Projekte die Gesamtkosten auf die Länge der Maßnahmen (Euro/km) bezogen beurteilt.

2. Verkehrssicherheit

Die Ermittlung der Verkehrssicherheit ist angelehnt an die „Empfehlungen zu Sicherheitsanalysen von Straßennetzen“. Betrachtet werden das Unfallgeschehen und die Unfallschwere auf den Bestandsstrecken, ausgedrückt durch das sogenannte Sicherheitspotenzial. Das Sicherheitspotenzial beschreibt, um wie viel die tatsächlichen Unfallkosten 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 (Bezugswert). Ein Sicherheitspotenzial kleiner Null bedeutet demnach, dass sich der Abschnitt sicherheitstechnisch besser darstellt als der Bezugswert. Ein positives Sicherheitspotenzial bedeutet, dass sich der betrachtete Abschnitt schlechter darstellt als der Bezugswert. Je größer das Sicherheitspotenzial ist desto mehr Punkte kann eine Maßnahme erreichen. Die Streckenzüge, die sich im Bestand also am unsichersten darstellen, erhalten einen hohen positiven Punktwert.

Ziel ist es, die Maßnahmen vergleichsweise höher zu bewerten, die durch Aufnahme des Verkehrs von einer im Vergleich unsicheren Strecke auf einen sicheren Streckentypen ein höheres Verbesserungspotenzial des Sicherheitsniveaus versprechen.

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.

4. Wirkung Mensch

Beim Kriterium „Wirkung Mensch“ wird die LärmKennZiffer (LKZ, $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$) im Bestand bezogen auf die Länge der Maßnahme beurteilt. 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 Entlastung möglichst vieler Lärmbetroffenen mit entsprechenden Richtwertüberschreitungen zu erreichen.

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 einer gewissen Streuung unterliegt.

Bei den Luftschadstoffen wird bei der Gruppe der Neubaumaßnahmen (Gruppe 3) ein Zusatzpunkt vergeben, wenn Grenzwertüberschreitungen von Luftschadstoffen gemessen wurden (nur amtliche Messungen) und in der Folge ein Luftreinhalteplan erstellt worden ist. In Baden-Württemberg sind derzeit für 26 Kommunen Luftreinhaltepläne erarbeitet worden. Die maximal erreichbare Punktzahl ist auf fünf 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“.

Mit der „Maßnahmenintensität“ wird ausgedrückt, welches Ausmaß die Wirkungen eines Straßenbauvorhabens in Natur und Landschaft haben. Als dafür maßgebliche Parameter wurden

- die Flächeninanspruchnahme sowie
- die Zerschneidungswirkung in der Landschaft

festgelegt.

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 werden 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 Landeskonzepts 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 ist ausreichend berücksichtigt. Das Kriterium wird im Rahmen der Priorisierung nicht erneut angewendet.

III. Gewichtung

Die zuvor definierten Kriterien werden mit der nachfolgenden Gewichtung zu einem Gesamtbewertungsergebnis verknüpft:

- Verkehrsfluss 40 %
- Kosten 15 %
- Sicherheit 15 %
- Wirkung Mensch 15 %
- Wirkung Umwelt 15 %

Die Gewichtung orientiert sich an allgemeinen planerischen Zielsetzungen und ist deshalb für alle Gruppen gleich. Sie berücksichtigt, dass die Dringlichkeit eines Aus-/Neubaus wesentlich durch die vorhandene Verkehrsbelastung (Kriterium Verkehrsfluss) bestimmt wird. Alle weiteren Kriterien fließen in der Summe mit einem Gewicht von zusammen 60 % in die Bewertung ein.

Priorisierungsergebnis Gruppe 1

Ausbau an Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen (von 4 auf 6 oder 6 auf 8 Fahrstreifen)

Gewichtung 40/60: 40% Verkehrsfluss, 15% Kosten, 15% Wirkung Mensch, 15% Wirkung Umwelt, 15% Verkehrssicherheit

RP	Straße	Projektbezeichnung	Einstufung BVWP 2003	Kosten			Verkehrssicherheit		Verkehrsfluss		Wirkung Mensch		Wirkung Umwelt			Gesamt- bewertung (gewichtet)
				Kosten absolut [Mio. €]	Kosten relativ [Mio. €/km]	Be- wertung (Kosten relativ)	Sicherheits- potential [Tsd. €/(km a)]	Be- wertung	Aus- lastungs- grad	Be- wertung	Lärm- kennziffer [dB x EW / km]	Be- wertung	Maß- nahmen- intensität	Raum- wider- stand	Be- wertung	
KA	A 5	AK Heidelberg - Schwetzingen	VB	103,5	16,2	2,2	-264	1,9	1,40	5,0	1192	5,0	5	3	4,0	39,6
KA	A 8	AS Pforzheim/N - AS Wurmberg	VB	98,9	20,6	1,0	-92	5,0	1,33	5,0	381	5,0	3	1	2,0	39,5
KA	A 6	AS Wiesloch/Rauenberg - AS Sinsheim	VB	93,4	8,6	4,5	-143	4,3	1,32	5,0	27	1,3	3	2	2,5	38,9
S	A 6	Bad-Rappenau bis Heilbronn/Untereisesheim	VB	82,3	10,7	3,9	-202	3,2	1,32	5,0	113	2,3	3	3	3,0	38,5
S	B 27	AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen	WB	59,4	6,8	5,0	-261	2,0	1,26	4,5	97	2,1	2	4	3,0	36,2
S	A 81	Ludwigsburg Nord - Zuffenhausen	neu	73,8	10,1	4,0	-328	1,0	1,28	4,7	190	3,1	3	3	3,0	35,5
KA	A 5	Hemsbach - AK Weinheim	WB	103,6	11,6	3,6	-255	2,1	1,33	5,0	76	1,8	4	1	2,5	35,0
S	A 81	AS Sindelfingen Ost - Böblingen Hulb	VB	231,2	32,1	1,0	-204	3,1	1,35	5,0	97	2,1	3	3	3,0	33,8
KA	A 5	AS Walldorf/ Wiesloch - AK Walldorf	VB	111,2	28,5	1,0	-223	2,7	1,23	4,0	232	3,6	5	4	4,5	33,7
KA	A 5	Ladenburg - AK Heidelberg	WB	122,7	20,1	1,0	-258	2,0	1,24	4,2	276	4,1	5	2	3,5	32,7
KA	A 5	Schwetzingen - AS Walldorf/Wiesloch	VB	65,4	10,2	4,0	-204	3,1	1,22	3,9	17	1,1	5	1	3,0	32,4
KA	A 5	AK Walldorf - Kronau	WB	98,6	14,5	2,7	-255	2,1	1,16	3,2	370	5,0	5	1	3,0	32,0
S	A 6	AK Weinsberg -AS Bretzfeld	VB	119,4	12,1	3,4	-165	3,9	1,16	3,2	42	1,4	3	5	4,0	31,9
S	A 8	AD Leonberg - AK Stuttgart	WB	97,6	11,1	3,7	-322	1,0	1,50	5,0	5	1,0	3	1	2,0	31,6
S	A 81	AK Stuttgart - AS Sindelfingen Ost	neu	12,4	5,9	5,0	-379	1,0	1,21	3,8	0	1,0	5	1	3,0	30,2
KA	A 5	Kronau - Bruchsal	WB	115,3	12,0	3,5	-167	3,9	1,15	3,0	131	2,5	3	1	2,0	29,8
S	A 8	AK Stuttgart - AS Stuttgart/ Degerloch	WB	61,5	7,2	5,0	-337	1,0	1,09	2,2	367	5,0	3	3	3,0	29,7
FR	A 5	AS Teningen - AS Freiburg/M	VB	109,6	9,8	4,1	-159	4,0	1,15	3,0	19	1,2	3	1	2,0	29,0
KA	A 6	AK Mannheim - Schwetzingen/Hockenheim	WB	190,0	16,5	2,1	-162	4,0	1,16	3,2	54	1,6	4	1	2,5	28,1
KA	A 5	AK Weinheim - Ladenburg	WB	70,4	8,6	4,5	-270	1,8	1,13	2,8	19	1,2	4	3	3,5	27,7
S	A 6	AS Crailsheim- LG BW/BY	WB*	35,3	7,8	4,7	-100	5,0	1,03	1,4	7	1,0	5	3	4,0	27,7
S	A 6	AS Kupferzell - AS Schwäbisch Hall	WB*	53,9	12,8	3,2	-90	5,0	1,02	1,3	11	1,1	5	5	5,0	26,7
TÜ	A 8	AS Ulm/W - AS Ulm/O	VB	36,0	8,8	4,5	-166	3,9	1,04	1,5	0	1,0	4	4	4,0	26,0
S	A 6	AS Neuenstein - AS Kupferzell	VB	64,2	10,2	4,0	-128	4,6	0,79	1,0	44	1,5	4	4	4,0	25,2
FR	A 5	Freiburg/S - Bad Krozingen	WB	57,4	9,7	4,2	-147	4,3	1,01	1,2	5	1,0	5	3	4,0	25,0
FR	A 5	Riegel - Teningen	WB	44,2	9,2	4,3	-139	4,4	0,99	1,0	44	1,5	5	2	3,5	24,6
KA	A 5	AS Karlsruhe Nord - AD Karlsruhe	WB	120,8	24,2	1,0	-289	1,4	1,06	1,8	795	5,0	5	3	4,0	24,3
S	A 6	AS Ilshofen/Wolpertshausen - AS Kirchberg	WB*	67,6	9,5	4,2	-152	4,2	0,99	1,0	10	1,1	4	4	4,0	24,3
S	A 6	AS Schwäbisch Hall - AS Ilshofen/Wolpertshausen	WB*	86,2	9,3	4,3	-88	5,0	0,99	1,0	8	1,0	4	2	3,0	24,0
S	A 8	AS Stuttgart/ Degerloch - AS Esslingen	WB	51,3	6,2	5,0	-280	1,6	1,07	2,0	3	1,0	3	3	3,0	23,9
FR	A 5	Herbolzheim - Riegel	WB	76,7	9,1	4,3	-116	4,9	0,99	1,0	9	1,0	4	2	3,0	23,9
KA	A 6	AD Hockenheim - AK Walldorf	WB	61,9	10,9	3,8	-174	3,7	0,94	1,0	150	2,7	5	1	3,0	23,8
FR	A 5	Freiburg/M - Freiburg/S	WB	59,1	9,7	4,2	-108	5,0	1,01	1,2	3	1,0	4	1	2,5	23,8
S	A 8	AS Esslingen - AS Wendlingen	WB	76,8	13,2	3,1	-206	3,1	1,04	1,6	81	1,9	4	3	3,5	23,8
FR	A 5	Ettenheim - Herbolzheim	WB	55,9	9,2	4,3	-143	4,3	0,99	1,0	2	1,0	4	2	3,0	23,0
KA	A 5	Bruchsal - AS Karlsruhe Nord	WB	202,0	14,1	2,8	-231	2,6	1,09	2,2	95	2,0	2	1	1,5	22,2
FR	A 5	Offenburg/S - Lahr	WB	122,7	9,2	4,3	-142	4,4	0,96	1,0	7	1,0	2	2	2,0	21,6
S	A 6	AS Bretzfeld - AS Öhringen	VB	70,0	11,3	3,7	-140	4,4	0,79	1,0	12	1,1	4	1	2,5	21,5
FR	A 5	Lahr - Ettenheim	WB	84,1	9,1	4,3	-179	3,6	0,99	1,0	6	1,0	3	2	2,5	21,2
S	A 6	AS Öhringen - AS Neuenstein	VB	105,0	13,5	3,0	-172	3,8	0,79	1,0	50	1,5	4	1	2,5	20,2
S	A 6	AS Kirchberg - AS Crailsheim	WB*	142,1	16,9	1,9	-148	4,2	0,99	1,0	7	1,0	4	1	2,5	18,5
S	A 81	AK Weinsberg - Ilsfeld	neu	95,7	9,2	4,3	-297	1,3	1,02	1,3	33	1,3	2	1	1,5	17,8
S	A 81	Pleidelsheim - Ludwigsburg Nord	neu	72,9	10,0	4,1	-292	1,4	0,97	1,0	53	1,6	3	1	2,0	17,6

Legende:

- VB Vordringlicher Bedarf
- WB* Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
- WB Weiterer Bedarf

Priorisierungsergebnis Gruppe 2

Ausbau an Bundesstraßen (von 2 auf 4 Fahrstreifen)

Gewichtung 40/60: 40% Verkehrsfluss, 15% Kosten, 15% Wirkung Mensch, 15% Wirkung Umwelt, 15% Verkehrssicherheit

RP	Straße	Projektbezeichnung	Einstufung BVWP 2003	Kosten			Verkehrssicherheit		Verkehrsfluss		Wirkung Mensch		Wirkung Umwelt			Gesamt- bewertung (gewichtet)
				Kosten absolut [Mio. €]	Kosten relativ [Mio. €/km]	Be- wertung (Kosten relativ)	Sicherheits- potential [Tsd. €/(km a)]	Be- wertung	Aus- lastungs- grad	Be- wertung	Lärm- kennziffer [dB x EW / km]	Be- wertung	Maß- nahmen- intensität	Raum- wider- stand	Be- wertung	
KA	B 462	Bad Rotenfels - Rotherma Querspanne	WB	4,9	5,4	5	-145	1,9	1,55	5	105	4,8	5	3	4	43,6
S	B 27	AS Neckarsulm - KP B27/L 1095	WB*	34,9	19,4	1	-32	4,3	1,69	5	570	5	5	5	5	43,0
KA	B 500	A 5 - B36	WB	15,2	6,1	5	-40	4,2	1,22	3,8	0	1	4	1	2,5	34,3
KA	B 10	Pforzheim/Eutingen - Niefern	VB	11	6,1	4,9	87	5	1,07	2,8	7	1,3	5	3	4	34,0
S	B 29	Schwäbisch Gmünd - Hussenhofen	VB	17,9	7,5	4,3	8	5	0,74	1	124	5	5	5	5	33,0
TÜ	B 31	Überlingen/O - Oberuhldingen	VB	41	10,0	3	-29	4,4	1,23	3,9	7	1,3	1	3	2	31,7
TÜ	B30 / B 465	Hochdorf - Biberach / Jordanbad	neu	34,5	6,6	4,7	-16	4,7	1,09	2,9	1	1	3	2	2,5	31,0
FR	B 317	Lörrach - Schopfheim	WB	105,8	12,0	2	-97	3	1,28	4,2	36	2,3	2	2	2	30,8
S	B 10	Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	VB	27,4	10,1	2,9	-288	1	1,16	3,4	75	3,7	4	3	3,5	30,3
S	B 10	Enzweihingen - Schwieberdingen	WB	62,7	6,7	4,6	-166	1,5	1,20	3,7	15	1,5	2	2	2	29,2
FR	B 27	Donaueschingen - Hüfingen	VB	25,1	6,3	4,9	-173	1,4	1,04	2,6	0	1	3	2	2,5	25,1
S	B 29	Böbingen - Mögglingen	VB	26,4	7,1	4,4	-87	3,2	0,80	1	32	2,2	3	4	3,5	24,0
S	B 29	Hussenhofen - Böbingen	VB	26,7	7,6	4,2	-62	3,7	0,74	1	7	1,3	3	4	3,5	23,1
FR	B 31	Kirchzarten - Buchenbach	WB	12,9	4,3	5	-153	1,8	0,79	1	10	1,4	5	3	4	22,3
TÜ	B 31	Oberuhldingen - Meersburg/W	VB	112,8	17,9	1	-130	2,3	0,98	2,2	32	2,2	3	3	3	21,6
TÜ	B 31	Friedrichshafen/Waggershausen - FN./B 30 alt	VB	29,2	13,9	1	-78	3,4	0,87	1,5	27	2	5	2	3,5	20,9
KA	B 3	B535 bis L 594 (Wiesloch-Nord)	neu	66,1	11,6	2,2	-206	1	1,36	4,7	0	1	2	2	2	26,6

Legende:

- VB Vordringlicher Bedarf
- WB* Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
- WB Weiterer Bedarf

Priorisierungsergebnis Gruppe 3a
Neubau von Bundesstraßen (Maßnahmen mit Planungsrecht nach BVWP 2003)

Gewichtung 40/60: 40% Verkehrsfluss, 15% Kosten, 15% Wirkung Mensch, 15% Wirkung Umwelt, 15% Verkehrssicherheit

RP	Straße	Projektbezeichnung	Einstufung BVWP 2003	Kosten			Verkehrssicherheit		Verkehrsfluss		Wirkung Mensch		Wirkung Umwelt			Gesamtbewertung (gewichtet)
				Kosten absolut [Mio. €]	Kosten relativ [Mio. €/km]	Be-wertung (Kosten relativ)	Sicherheits-potential [Tsd. €/km a]	Be-wertung	Aus-lastungs-grad	Be-wertung	Lärm-kennziffer [dB x EW / km]	Be-wertung	Maß-nahmen-intensität	Raum-wider-stand	Be-wertung	
KA	B 293	OU Berghausen	WB*	21,5	11,9	2,1	-50	2,4	1,19	5	1.424	5*	5	3	4,0	40,3
S	B 10	Gingen/O - Geislingen/M	VÖ	76,8	14,8	1,1	101	5	1,02	5	1.003	5	2	1	1,5	38,9
S	B 14	OU Oppenweiler	VB	43,5	16,7	1	-30	3	0,90	4,2	600	5	5	3	4,0	36,3
FR	B 523	Villingen - Schwenningen, 2. BA	WB*	25,9	4,7	4,7	-23	3,2	1,05	5	58	1,4	1	2	1,5	36,2
S	B 10	Verlegung in Enzweihingen	VB	32,1	12,3	2	-74	1,7	1,17	5	272	3,4	5	1	3,0	35,2
FR	B 14	OU Spaichingen	WB*	26,2	3,5	5	-48	2,5	0,84	3,7	301	3,7	1	3	2,0	34,6
FR	B 33	A 5 - Elgersweier	VB	21,8	7,5	3,7	-128	1	0,94	4,6	14	1	4	5	4,5	33,7
KA	B 32	OU Horb (Neckartalquerung)	VÖ	50,8	24,2	1	-15	3,4	0,81	3,5	405	4,7	5	2	3,5	32,9
FR	B 33	OU Haslach	VB	45,1	13,3	1,6	-90	1,3	0,97	4,7	211	2,8	4	3	3,5	32,6
S	B 19	OU Gaildorf (sö-Abschnitt)	VB	17,9	9,0	3,2	27	4,6	0,66	2,3	753	5	4	1	2,5	32,2
TÜ	B 311	OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)	WB*	23,9	6,0	4,3	-24	3,2	0,84	3,7	64	1,4	2	3	2,5	31,9
TÜ	B 463	OU Lautlingen	VB	43,2	9,8	2,9	-131	1	0,95	4,6	140	2,1	2	3	2,5	31,2
S	B 290	OU Königshofen	VB	35,3	12,2	2	-19	3,3	0,71	2,6	427	4,9	4	3	3,5	31,0
TÜ	B 31	Meersburg/W- Immenstaad	VB	120,5	11,5	2,3	-81	1,5	1,35	5	178	2,5	1	1	1,0	31,0
TÜ	B 313	OU Grafenberg	VB	7,3	4,3	4,9	-52	2,4	0,69	2,5	358	4,2	3	1	2,0	30,3
TÜ	B 30	Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach (Ostvariante)	VB	144,5	8,7	3,3	-32	3	0,85	3,8	104	1,8	1	2	1,5	29,6
TÜ	B 27	Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394)	VB	88,3	12,8	1,8	-167	1	1,14	5	131	2,1	1	1	1,0	28,9
KA	B 3	OU Rastatt-Süd/Kuppenheim	WB*	47,6	9,0	3,2	50	5	0,62	2	348	4,1	2	1	1,5	28,7
KA	B 294	OU Loßburg	VB	45,6	11,7	2,2	23	4,5	0,71	2,7	201	2,7	2	3	2,5	28,7
KA	B 294	OU Bauschlott	VB	25,2	9,0	3,2	-49	2,5	0,76	3,1	175	2,5	4	1	2,5	28,5
FR	B 31	Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/M, (2. BA)	WB*	49,5	4,3	4,9	27	4,6	0,69	2,5	52	1,3	1	2	1,5	28,5
TÜ	B 27	OU Schömburg	WB*	38,7	10,2	2,8	-68	1,9	0,83	3,6	244	3,1	2	1	1,5	28,4
KA	B 293	OU Jöhlingen	WB*	26,6	9,5	3	-33	2,9	0,62	2	203	3,7*	4	3	3,5	27,7
FR	B 34	OU Oberlauchringen	WB*	12,5	6,0	4,3	-10	3,6	0,60	1,8	128	2	4	3	3,5	27,3
FR	B 27	OU Jestetten	VB	26,4	7,5	3,7	-64	2	0,69	2,5	160	2,3	4	3	3,5	27,3
FR	B 27	OU Zollhaus	VB	9,8	12,3	2	-30	3	0,62	1,9	413	4,7	5	1	3,0	26,7
TÜ	B 27	Dotternhausen (K 7132) - Balingen/S	WB*	33,4	5,6	4,4	-99	1	0,72	2,7	79	2,6*	2	3	2,5	26,6
TÜ	B 312	OU Ringschnait - Ochsenhausen -Edenbach	VÖ	97,7	7,9	3,6	9	4,1	0,64	2,1	149	2,2	1	3	2,0	26,3
FR	B 27	OU Randen	VB	9,5	6,8	4	-36	2,8	0,62	1,9	197	2,7	4	1	2,5	25,6
S	B 29a	Unterkochen - Ebnat	VB	27	4,4	4,9	27	4,6	0,39	1	12	1	5	1	3,0	24,3
TÜ	B 12	OU Großholzleute	VÖ	11,4	3,8	5	-50	2,4	0,59	1,7	31	1,1	4	1	2,5	23,3
KA	B 28n	OU Horb (ortsnahe Trasse)	VÖ	22,5	6,3	4,2	-2	3,8	0,52	1,2	60	1,4	2	3	2,5	22,7
S	B 27	OU Offenau	WB*	34,9	8,9	3,2	-104	1	0,56	1,5	140	2,1	3	3	3,0	20,0
FR	B 314	OU Grimmelschhofen	VB	26,7	14,8	1,1	-21	3,3	0,51	1,1	128	2	5	1	3,0	18,5

Legende:

- VB Vordringlicher Bedarf
- VÖ Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag
- WB* Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

* = Zusatzpunkt beim Kriterium "Wirkung Mensch" aufgrund von Luftschadstoff-Grenzwertüberschreitungen im Zuge von amtlichen Messungen

Priorisierungsergebnis Gruppe 3b

Neubau von Bundesstraßen (Maßnahmen ohne Planungsrecht nach BVWP 2003)

Gewichtung 40/60: 40% Verkehrsfluss, 15% Kosten, 15% Wirkung Mensch, 15% Wirkung Umwelt, 15% Verkehrssicherheit

RP	Straße	Projektbezeichnung	Einstufung BVWP 2003	Kosten			Verkehrssicherheit		Verkehrsfluss		Wirkung Mensch		Wirkung Umwelt			Gesamt- bewertung (gewichtet)
				Kosten absolut [Mio. €]	Kosten relativ [Mio. €/km]	Be- wertung (Kosten relativ)	Sicherheits- potential [Tsd. €/km a]	Be- wertung	Aus- lastungs- grad	Be- wertung	Lärm- kennziffer [dB x EW / km]	Be- wertung	Maß- nahmen- intensität	Raum- wider- stand	Be- wertung	
S	B 465	OU Owen	WÖ	19,6	6,1	4,2	-29	3	0,85	3,8	366	4,3	5	1	3,0	37,0
TÜ	B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	WB	46,9	19,5	1	108	5	0,88	4,1	37	2,2*	5	5	5,0	36,2
FR	B 14	Verlegung bei Stockach (OU Stockach)	WB	31,4	10,5	2,6	-2	3,8	0,79	3,4	435	5	3	4	3,5	36,0
FR	B 415	Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach (OU)	WB	34,5	8,6	3,3	-95	1,1	0,90	4,2	545	5*	3	3	3,0	35,4
S	B 27	OU Jagstfeld	WB	41,2	41,2	1	-115	1	0,93	4,5	452	5	5	4	4,5	35,3
TÜ	B 30	OU Gaisbeuren	WB	50	9,3	3,1	-37	2,8	1,06	5	30	1,1	1	4	2,5	34,3
S	B 39	OU Willsbach	WB	21,8	7,3	3,8	39	5	0,68	2,5	296	3,6	4	3	3,5	33,9
S	B 39	OU Ellhofen	WB	27,2	20,9	1	15	4,3	0,82	3,6	188	2,6	5	5	5,0	33,8
KA	B 294	Südwesttangente Bretten (SW- OU Bretten)	WB	38,1	14,7	1,1	-18	3,3	0,82	3,6	302	3,7	3	3	3,0	31,1
TÜ	B 28	OU Blaubeuren/Gerhausen	WÖ	23,6	11,8	2,2	-27	3,1	0,68	2,4	581	5	5	1	3,0	29,6
S	B 14	OU Michelfeld	WB	10,9	3,6	5	-38	2,8	0,70	2,6	89	1,7	4	2	3,0	29,2
S	B 29	OU Pflaumloch	WB	21,2	6,6	4	57	5	0,45	1	200	2,7	5	5	5,0	29,1
TÜ	B 30	OU Enzisreute	WB	42,9	11,3	2,3	-123	1	1,06	5	9	1	1	1	1,0	28,0
TÜ	B 311n	S-OU Sigmaringen (L 456) - Mengen	WB	70	9,2	3,1	-32	2,9	0,84	3,7	26	1,1	1	2	1,5	27,7
KA	B 27	OU Hardheim	WB	35,7	9,9	2,8	5	4	0,64	2,1	272	3,4	4	1	2,5	27,5
S	B 29	OU Trochtelfingen	WB	21,6	6,4	4,1	-8	3,6	0,45	1	272	3,4	5	3	4,0	26,7
TÜ	B 467	Querspange Tettngang	WB	9,1	3,8	5	36	4,9	0,53	1,2	50	1,3	4	2	3,0	26,1
TÜ	B 32	Verlegung bei Blitzenreute (OU Blitzenreute)	WB	21,1	10,6	2,6	10	4,1	0,63	2,1	78	1,5	5	2	3,5	26,0
FR	B 14	OU Riethem-Weilheim	WB	54	14,6	1,1	-111	1	0,78	3,2	163	2,4	5	3	4,0	25,6
KA	B 27	OU Neckarburken	WB	22,4	14,0	1,4	2	3,9	0,59	1,7	237	3,1	5	3	4,0	25,4
TÜ	B 10	OU Amstetten	WB	48	11,2	2,4	3	3,9	0,62	2	128	2	3	2	2,5	24,2
TÜ	B 32	OU Staig	WB	25,9	14,4	1,2	94	5	0,63	2,1	39	1,2	5	1	3,0	24,0
TÜ	B 465	OU Ehingen	WB	29,6	7,2	3,8	22	4,5	0,55	1,4	64	1,4	3	2	2,5	23,9
TÜ	B 312	OU Engstingen	WB	14,6	4,9	4,7	-5	3,7	0,46	1	0	1	3	4	3,5	23,4
TÜ	B 32	OU Boms	WB	4,9	3,1	5	-55	2,3	0,33	1	0	1	5	4	4,5	23,2
TÜ	B 313	OU Engelswies u. Vilsingen	WB	36	6,0	4,3	51	5	0,25	1	0	1	2	3	2,5	23,2
TÜ	B311	OU Obermarchtal	WB	11,7	4,5	4,8	-52	2,4	0,49	1	52	1,3	5	3	4,0	22,8
FR	B 311	OU Immendingen	WB	19,8	5,5	4,5	-23	3,2	0,44	1	157	2,3	3	2	2,5	22,8
TÜ	B 33	Verlegung bei Meersburg	WB	38,8	32,3	1	57	5	0,55	1,4	101	1,8	5	2	3,5	22,6
TÜ	B 311	OU Deppenhausen	WB	9,9	5,2	4,6	-63	2,1	0,49	1	29	1,1	5	4	4,5	22,5
TÜ	B 10	OU Urspring	WB	31,3	11,2	2,4	-53	2,3	0,62	2	140	2,1	3	1	2,0	21,2
FR	B 33	OU Gutach	WB	105,1	33,9	1	-30	3	0,50	1	243	3,1	5	1	3,0	19,2

Legende:

WB Weiterer Bedarf

WÖ Weiterer Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag

* = Zusatzpunkt beim Kriterium "Wirkung Mensch" aufgrund von Luftschadstoff-Grenzwertüberschreitungen im Zuge von amtlichen Messungen

Priorisierungsergebnis Gruppe 3Ta

Tunnelmaßnahmen an Bundesstraßen (Maßnahmen mit Planungsrecht nach BVWP 2003)

Gewichtung 40/60: 40% Verkehrsfluss, 15% Kosten, 15% Wirkung Mensch, 15% Wirkung Umwelt, 15% Verkehrssicherheit

RP	Straße	Projektbezeichnung	Einstufung BVWP 2003	Kosten			Verkehrssicherheit		Verkehrsfluss		Wirkung Mensch		Wirkung Umwelt			Gesamt- bewertung (gewichtet)
				Kosten absolut [Mio. €]	Kosten relativ [Mio. €/km]	Be- wertung (Kosten relativ)	Sicherheits- potential [Tsd. €/(km a)]	Be- wertung	Aus- lastungs- grad	Be- wertung	Lärm- kennziffer [dB x EW / km]	Be- wertung	Maß- nahmen- intensität	Raum- wider- stand	Be- wertung	
KA	B 296	Kernstadtentlastung Calw	VB	28	35,0	4	102	4,8	0,9	3,8	2.390	5	5	3	4,0	41,9
FR	A 860	Stadttunnel Freiburg	VB/WB*	295,9	148,0	1	154	5	0,9	3,9	2.117	5*	5	4	4,5	38,9
TÜ	B 27	Tübingen (Bläsibad) - B 28; Schindhaubasistunnel	VB	217,1	62,0	1	-103	1	1,5	5	586	2,9*	4	2	3,0	31,9
KA	B 462	Tunnel Freudenstadt	VB	86,2	45,4	2,8	130	5	0,7	2,1	1.283	3,2	5	3	4,0	30,9
FR	B 462	OU Schramberg	WB*	116,9	34,4	4,1	-1	2,9	0,7	2,5	770	3,2*	5	1	3,0	29,8
FR	B 31	OU Falkensteig (Falkensteigtunnel)	WB*	125,8	50,3	2,2	-40	2,1	0,9	3,6	266	1,3	5	2	3,5	28,1
KA	B 463	Westtangente Pforzheim, 2. BA (W-OU)	WB*	137,7	43,0	3,1	78	4,4	0,4	1	986	3,6*	5	1	3,0	25,2

Legende:

VB Vordringlicher Bedarf

WB* Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

* = Zusatzpunkt beim Kriterium "Wirkung Mensch" aufgrund von Luftschadstoff-Grenzwertüberschreitungen im Zuge von amtlichen Messungen

Priorisierungsergebnis Gruppe 3Tb

Tunnelmaßnahmen an Bundesstraßen (ohne Planungsrecht nach BVWP 2003)

Gewichtung 40/60: 40% Verkehrsfluss, 15% Kosten, 15% Wirkung Mensch, 15% Wirkung Umwelt, 15% Verkehrssicherheit

RP	Straße	Projektbezeichnung	Einstufung BVWP 2003	Kosten			Verkehrssicherheit		Verkehrsfluss		Wirkung Mensch		Wirkung Umwelt			Gesamt- bewertung (gewichtet)
				Kosten absolut [Mio. €]	Kosten relativ [Mio. €/km]	Be- wertung (Kosten relativ)	Sicherheits- potential [Tsd. €/(km a)]	Be- wertung	Aus- lastungs- grad	Be- wertung	Lärm- kennziffer [dB x EW / km]	Be- wertung	Maß- nahmen- intensität	Raum- wider- stand	Be- wertung	
TÜ	B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	WB	123,9	21,7	5	13	3,2	1,2	5	760	2,2	5	1	3,0	40,1
TÜ	B 32	OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	WB	107,7	29,9	4,6	-84	1,3	0,9	3,4	513	1,8	5	4	4,5	31,9
FR	B 31	OU Hinterzarten	WB	224,1	59,0	1,1	-28	2,4	1,0	4,5	66	1	5	3	4,0	30,8
TÜ	B 28	OU Blaustein	WB	105,8	31,1	4,5	-48	2	0,8	3,2	471	1,7	5	1	3,0	29,6
S	B 466	OU Heidenheim (Tunnel)	WB	25,2	50,4	2,2	78	4,4	0,3	1	6.902	5*	5	4	4,5	28,2
FR	B 31	OU Falkensteig (Hirschsprungtunnel)	WB	171,8	52,1	2	-66	1,6	0,9	3,6	52	1	5	1	3,0	25,8
S	B 10	Geislingen/M - Geislingen/O	WÖ	154,5	55,2	1,6	33	3,5	0,6	1,8	1.439	3,4	5	1	3,0	24,5
FR	B 27	OU Neukirch	WB	25,1	27,9	4,9	-50	2	0,5	1	158	1,1	5	3	4,0	22,0

Legende:

WB Weiterer Bedarf

WÖ Weiterer Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag

* = Zusatzpunkt beim Kriterium "Wirkung Mensch" aufgrund von Luftschadstoff-Grenzwertüberschreitungen im Zuge von amtlichen Messungen