



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR



**Ergebnis der Anhörung zum
Maßnahmenplan Landesstraßen für den
Generalverkehrsplan Baden-Württemberg**



Für Menschen, Mobilität und Lebensqualität

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung.....	4
1 Hinweise zu den Priorisierungskriterien.....	5
1.1 Allgemeines zur Kriterienwahl	5
1.2 Kriterium Netzfunktion	5
1.3 Kriterium Ausbauwert	5
1.4 Kriterium Zustandswert.....	6
1.5 Kriterium Sicherheitswert.....	6
1.6 Kriterium Belastungswert.....	7
1.7 Kriterium Umweltwert	7
1.8 Kriterium Kosten.....	8
1.9 Kriterium Flächenverbrauch.....	9
1.10 Kriterium Entlastung Mensch.....	10
1.11 Kriterium Ökologie	11
1.12 Kriterium Verkehrsverlagerung	13
1.13 Kriterium Naturschutz	13
1.14 Verbindungsbezogene Angebotsqualität	14
1.15 Kriterium ÖPNV	14
1.16 Kriterium Wirtschaft	15
1.17 Kriterium Tourismus oder Luftkurort	15
1.18 Verkehr als Wirtschaftsfaktor.....	16
1.19 Spezifika des ländlichen Raums - Kriterium Erreichbarkeit -.....	16
2 Methodik	17
2.1 Strategische Umweltprüfung (SUP)	17
2.2 Widerspruch zum Leitsatz „Ausbau vor Neubau“	19
2.3 Blanko-Priorisierung von Großprojekten	20
2.4 Blanko-Priorisierung von Aus- und Neubaumaßnahmen unter 0,5 Mio.€.....	20
2.5 Blanko-Priorisierung von weit fortgeschrittenen Planungen/Altprojekten.....	20
2.6 Mängelbewertung an Stelle von Wirkungsbewertung	21
2.7 Gruppeneinteilung bei Ausbaumaßnahmen.....	21
2.8 Ausbau statt Sanierung erhöht Kosten	22
2.9 Aussagen zu landespolitischen Zielen werden vermisst	22
2.10 Umbau der Ortsdurchfahrten bei Neu- und Ausbaumaßnahmen	23
2.11 Vorschlag von Alternativvarianten	23
2.12 Intermodale Betrachtungen	24
2.13 Verkehrskonzepte.....	24
2.14 Berücksichtigung von Regionalplänen	24
2.15 Erstellung von Steckbriefen	25
2.16 Berücksichtigung zusätzlich induzierter Verkehr.....	26
2.17 Sonstige Hinweise	26

3	Prüfaufträge und Bewertung.....	28
3.1	Bewertung neuer Maßnahmen	28
3.2	Negative Stellungnahmen ortsbetroffener Gemeinden	28
3.3	Überprüfung von Kriterien bei einzelnen Maßnahmen	30
3.4	Neubewertungen von Maßnahmen.....	32
3.5	Überprüfung der Gruppenzuordnung und des Umsetzungsstandes von Maßnahmen 33	
3.6	Ausbaumaßnahmen mit weit fortgeschrittener Planung	34
3.7	Einzelfallentscheidungen	34

Vorbemerkung

Der vorliegende Bericht befasst sich mit den im Rahmen der Aufstellung des Maßnahmenplans Straße zum Generalverkehrsplan des Landes (GVP) eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen. Es wurden über 400 schriftlich eingegangene Stellungnahmen ausgewertet, geprüft und bewertet.

Aufgrund der Vielzahl von Stellungnahmen und vorgebrachten Argumenten wird auf eine Zuordnung der enthaltenen Entscheidungen über einzelne Maßnahmen und angesprochenen Themen zu einzelnen eingegangenen Stellungnahmen verzichtet.

Kapitel 1 befasst sich mit den Hinweisen, die zu den Priorisierungskriterien eingegangen sind. In Kapitel 2 wird auf die Priorisierungsmethodik eingegangen. Kapitel 3 beinhaltet Bewertungen von Stellungnahmen zu einzelnen Maßnahmen. Sofern Maßnahmen im Entwurf und in der endgültigen Liste enthalten sind und nur befürwortende Stellungnahmen eingegangen sind, wurde in der Regel auf textliche Ausführungen zur entsprechenden Maßnahme verzichtet. In Kapitel 4 werden die Ergebnisse im Hinblick auf die Veränderungen des in die Anhörung gegebenen Maßnahmenplans dargestellt.

Als ein Ergebnis des Beteiligungsprozesses wurden neun Maßnahmen neu in den Maßnahmenplan aufgenommen und fünf Maßnahmen aus dem Maßnahmenplan herausgenommen.

Als weiteres wesentliches Ergebnis des Beteiligungsprozesses wurde aufgrund von Anregungen nach einer genaueren Beurteilung der Umweltfolgen des Maßnahmenplans ein Umweltfachbeitrag erstellt, in dem die Wirkungen der Gesamtmaßnahmen gesamt-schaulich dargestellt sind. Dabei wurden überschlägige Gesamtbilanzen erstellt und der jeweilige Sachverhalt fachlich bewertet.

1 Hinweise zu den Priorisierungskriterien

1.1 Allgemeines zur Kriterienwahl

Zu dem gewählten Kriteriumsspektrum waren die Anregungen und Hinweise unterschiedlich und zum Teil gegensätzlich. Zum einen wurde bemängelt, dass nur verkehrswissenschaftliche (technische) Gesichtspunkte für die Bewertung herangezogen wurden. Zum anderen seien viele nicht mit der Straßeninfrastruktur zusammenhängende Kriterien (Ökologie, Flächenverbrauch) berücksichtigt worden.

Die Kriterien wurden aus den verkehrsplanerischen Zielen und Wirkungen der Maßnahmen an Landesstraßen abgeleitet.

1.2 Kriterium Netzfunktion

Angeregt wurde, das „Kriterium Netzfunktion“ in die Bewertung einfließen zu lassen, z. B. in Form der Verbindungsfunktionen nach der Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung 2008 (RIN).

Die Betrachtung der Verbindungsfunktion ist bei einer gewissen Bandbreite und Streuung der Funktionen von kontinentalen über großräumigen hin zu überregionalen Verbindungsachsen relevant (Bundesfernstraßen). Die überwiegend regionale Verbindungsfunktion der Landesstraßen ist als Kriterium in einem Zielsystem, das auf eine Unterscheidung und die Bildung einer Rangfolge ausgelegt ist, eher ungeeignet. Die Betrachtung der Landesstraßen zielt insbesondere auf eine Verbesserung des Bestandes und der Situation in den Ortsdurchfahrten. Aus diesen Wirkungsbereichen wurden deshalb auch die Kriterien generiert.

1.3 Kriterium Ausbauwert

Es wurde angemerkt, dass eine Kurvigkeit von 480 Gon/km bereits als Mangel mit 0 Punkten bewertet wurde. Im Sinne des politischen Ziels „Verkehrssicherheit“ sollte ein geringerer Standard festgelegt und zumindest für einen Teil der Straßen eine geringere Geschwindigkeit zugrunde gelegt werden.

Der Bewertungsschlüssel zwischen Kurvigkeit und Geschwindigkeit ist aus den maßgeblichen Regelwerken für den Straßenneubau abgeleitet und bezieht sich auf die Linienföhrung der Straßen. Dieser Zulässigkeitsrahmen wurde als Idealfall definiert, Ab-

weichungen davon als Defizite. So können Bestandsstrecken sinnvoll untereinander bewertet werden. Daraus kann aber nicht abgeleitet werden, dass das gesamte Netz in diesen Zustand zu versetzen ist.

Bemängelt wurde auch, dass die raumordnerisch gewünschte Mindestreisegeschwindigkeit von 100 km/h zu hoch sei.

Die Reisegeschwindigkeit ist aus den maßgeblichen Richtlinien (RAS-N, RIN) abgeleitet bzw. vorgegeben. Die Geschwindigkeit V 85 von 100 Km/h entspricht einer Entwurfsgeschwindigkeit von zirka 80 km/h. Auch hier handelt es sich um einen planerischen Idealzustand zur Festlegung des Bewertungsschlüssels. Es ist nicht beabsichtigt, das gesamte Netz auf diesen Wert auszubauen.

Bei den Festlegungen innerhalb der Kriterien geht es also um eine vergleichende Beurteilung von Maßnahmen. Danach werden Grenzwerte und Klasseneinteilungen nicht unmittelbar angewandt oder als Zielvorgabe verwendet, sie dienen vielmehr als Maßstab für die Einstufung der Maßnahmen mit dem Ziel einer Differenzierung.

1.4 Kriterium Zustandswert

Es wurde eingewandt, dass die Ergebnisse der ZEB 2012 hätten abgewartet werden müssen.

Die Ergebnisse liegen erst seit Anfang 2013 vor und konnten daher zum Zeitpunkt der Durchführung des Bewertungslaufes nicht berücksichtigt werden.

1.5 Kriterium Sicherheitswert

Es wurde vorgetragen, dass die Merkmale „Unfallrate“ (fahrleistungsbezogen) und „Unfalldichte“ (streckenbezogen) die Schwere der Unfälle nicht berücksichtigt. Es sollten ausschließlich schwere Unfälle berücksichtigt werden.

Bei der Bewertung wird davon ausgegangen, dass ein nach den eingeführten Richtlinien trassierter Streckenabschnitt die Verkehrssicherheit verbessert. Bewertet wird dann das bestehende Defizit auf einem Streckenabschnitt. Dabei werden die gängigen Größen zur Beschreibung des Unfallgeschehens, die Unfallrate und Unfalldichte herangezogen. Dies ist ausreichend, um die Sicherheit der Bestandsstrecken untereinander zu

vergleichen. Auf die Berücksichtigung der Unfallschwere über die Unfallkosten kann deshalb verzichtet werden.

1.6 Kriterium Belastungswert

Angemerkt wurde, dass kein Belastungswert festgelegt wurde, der mindestens erreicht werden muss, damit die Maßnahme im Verfahren überhaupt berücksichtigt wird.

Eine solche fixe Grenze wurde bei den Landesstraßen als nicht erforderlich erachtet. Eine Zuordnung der Maßnahmen erfolgt durch die Berücksichtigung des Belastungswertes bei der Priorisierung und durch die Nichtaufnahme wenig belasteter Maßnahmen in den Maßnahmenplan.

Angemerkt wurde ferner, dass bei Straßen die gut 15.000 Kfz/24h bewältigen können, eine Ausbaunotwendigkeit bereits ab 4.500 Kfz/24h als gegeben und bei 10.000 Kfz/24h bereits eine höchste Dringlichkeit definiert wurde.

Das Kriterium „Belastungswert“ wird mit 10 % Anteil an der Gesamtbewertung berücksichtigt. Daher ist aus der Festlegung des Belastungswertes allein keine Ausbaunotwendigkeit oder Dringlichkeit abzuleiten. Erst die Gesamtschau aller acht oder zehn Kriterien (bei Neubaumaßnahmen) führt zu einer entsprechenden Einstufung. Zu dem gewählten Beurteilungsschlüssel ist anzumerken, dass es um eine vergleichende Beurteilung von Maßnahmen geht. Danach sind Grenzwerte und Klasseneinteilungen mit dem Ziel einer Differenzierung von Maßnahmen zu wählen.

1.7 Kriterium Umweltwert

Bemängelt wurde, dass die Lage einer Straße im Wasserschutzgebiet (WSG) bewertet wurde. Dabei würde impliziert, dass sich die Situation durch bauliche Maßnahmen immer verbessert. Dies sei jedoch nicht zwangsläufig so, da die neue Straße ja auch im WSG liegen kann. Eine Aussage, in welcher Wasserschutzzone (WSZ) die neue Trasse verläuft, fehle.

Bei dem Aus- oder Neubau einer Straße sind die heute gültigen Richtlinien und Vorschriften zu beachten. Technisch maßgebend ist die Richtlinie für Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWaG). Eine Anwendung dieser Richtlinie führt zu einer Verbesserung des Wasserschutzes. Die Verlagerung von Verkehren auf nach neuesten Erkennt-

nissen gebaute Umfahrungen führt zu einer Verbesserung der Situation von Bestandsstrecken in Wasserschutzgebieten. Zur Lage der Trasse bei Neubaumaßnahmen werden im Umweltfachbeitrag konkretere Aussagen getroffen.

Es wurde ferner angemerkt, dass es nicht ausreichend sei, beim Kriterium „Umwelt“ nur die Lage in einem WSG zu berücksichtigen.

Bei den Neubaumaßnahmen wurden zusätzlich die Kriterien „Entlastung Mensch“, „Flächenverbrauch“ und „Umwelt“ (Zusatzbelastung; Wertigkeit der betroffenen Fläche) betrachtet.

1.8 Kriterium Kosten

Die Kostendifferenzierung wurde teilweise als zu grob angesehen. Dadurch seien Maßnahmen unter 3 Mio. Euro leichter realisierbar, Maßnahmen mit Kosten von 3 Mio. Euro würden gleich bewertet wie Maßnahmen mit Kosten in Höhe von 12 Mio. Euro. Ferner seien die Kosten wegen der unterschiedlichen Planungsstände nicht vergleichbar. Ältere Kostenschätzungen seien nicht aktualisiert worden, z. B. seien die Kosten für die Ortsumfahrung (OU) Winterbach 2001 auf 25 Mio. DM geschätzt worden. In der Liste der Neubaumaßnahmen von 2012 seien nur 12,5 Mio. Euro angegeben. Die Kostensteigerungen im Straßenbau würden also nicht berücksichtigt. Vorgeschlagen wurde, zumindest eine Hochrechnung über den Baupreisindex des statistischen Bundesamtes durchzuführen.

Die im GVP behandelten Projekte haben einen sehr unterschiedlichen Planungsstand. Teilweise wurden Kostenschätzungen durch Kilometerpauschalen berechnet, bei anderen Projekten liegen Vorentwürfe und damit detaillierte Kostenberechnungen vor. Dies macht es schwierig, die Kosten vergleichend zu beurteilen. Die Kostenangaben wurden bei der Meldung der Projekte durch die Regierungspräsidien auf Plausibilität geprüft. Bei der Vielzahl der Projekte und der zuvor beschriebenen Unschärfe auf Grund des Planungsstandes wurde auf eine Hochrechnung der Kosten verzichtet. Durch die Wahl von nur drei Klassen wird diesem Umstand Rechnung getragen. Kostenveränderung schlagen so nicht sofort auf das Bewertungsergebnis durch.

Es wurde ferner darauf hingewiesen, dass das Kriterium „Kosten“ mit der Beurteilung von Straßenbaunotwendigkeiten nichts zu tun habe. Es sei z. B. nicht sinnvoll, fünf un-

wichtige Maßnahmen zu finanzieren, nur weil sie in der Summe günstiger sind als eine sinnvolle Maßnahme.

Einzelne Kriterien sind immer in der Gesamtschau aller zehn Bewertungsindikatoren zu sehen. Dadurch ist gewährleistet, dass nur die sinnvollen wirkungsstärksten Projekte in den Maßnahmenplan aufgenommen werden.

Angemerkt wurde ferner, dass eine Kostensteigerung um mehr als das 1,5-fache der Veranschlagung bis zum Zeitpunkt des möglichen Baubeginns zum Stopp und Verzicht auf das Projekt führen könnte.

In den verschiedenen Planungsphasen werden die Projektkosten ebenso wie die Maßnahmenwirkungen und der Nutzen jeweils konkretisiert. Wesentliche Abweichungen von zuvor gemachten Kostenschätzungen müssen begründet werden. Bei erheblichen Abweichungen muss in jedem Einzelfall der erreichbare Projektnutzen gegen die Projektkosten abgewogen werden. Dies kann auch zur Aufgabe bzw. Umplanung von Projekten führen.

1.9 Kriterium Flächenverbrauch

Es wurde bemängelt, dass der Flächenverbrauch für Knotenpunkte, Anschlüsse, Dämme, Einschnitte sowie für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht berücksichtigt wurde und der Flächenverbrauch eindimensional in Kilometern (km) und nicht in Quadratkilometern (m²) oder Hektar angegeben worden ist. Die Klasseneinteilung sei zu ungenau. Ortsumgehungen mit 1 und 5 km würden gleich bewertet, dadurch würden Ortsumgehungen von fast 5 km besser bewertet als kurze Umfahrungen, die nur etwas länger als 1 km sind.

Der Flächenverbrauch für eine Maßnahme einschließlich der Straßennebenflächen sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist auf dieser Planungsebene noch nicht bestimmbar. Als Indikator für den Flächenverbrauch wurde daher die Länge von Neubaumaßnahmen in km angegeben. Bei den Landesstraßen kann näherungsweise von einer einheitlichen Breite ausgegangen werden (Regelquerschnitt (RQ) 10,5 bzw. RQ 11 nach neuer RAL), damit konnte auf eine Berücksichtigung der Breite der Straße im Bewertungsverfahren verzichtet werden. Eine drei- bis fünfstufige Skala ist in Bewertungsverfahren der Umweltplanung üblich und der Planungsebene angemessen.

1.10 Kriterium Entlastung Mensch

Kritisiert wurde, dass das Kriterium über die Länge der Ortsdurchfahrt der Bestandsstrecke ermittelt wurde. Es sei unklar, warum nicht die Lärm- und Schadstoffbelastung mitberücksichtigt wurden. Dabei seien die tatsächliche Zahl der betroffenen Personen und die Nutzung entlang der Ortsdurchfahrt mit zu berücksichtigen. Das Kriterium sei deshalb nicht geeignet, eine Aussage über die tatsächliche Belastung zu treffen. Darüber hinaus sollte auch die Belastung bisher nicht betroffener Personen durch die Ortsumgehung berücksichtigt werden. Als Bewertungsgröße für den Lärm sollte demnach die Lärmkennziffer-Methode verwendet werden.

Weiter wurde angeregt, dass für Ortsumfahrungsmaßnahmen geprüft werden sollte, ob eine Lärmentlastung auch ohne Neubaumaßnahme erzielt werden kann. Eine Lärmaktionsplanung sollte zwingende Voraussetzung sein, bevor überhaupt eine Ortsumgehung angedacht und geplant wird.

Vor dem Hintergrund der Vielzahl von Planungen mit sehr unterschiedlichen Planungsständen wird die Länge der Ortsdurchfahrt als ausreichende Näherung für eine Beschreibung der Be- und Entlastungssituation von Ortslagen gewählt. Hinzu kommt, dass die Verkehrsstärke über das Kriterium Belastungswert ebenfalls in die Bewertung eingeht. Lärmkennziffern sind nicht für alle Maßnahmen verfügbar und daher für einen Vergleich nicht geeignet. Eine vorhandene Lärmaktionsplanung als Zugangskriterium von Ortsumfahrungen in den Maßnahmenplan zu definieren, ist nicht zielführend, da auch andere Wirkungen von Ortsumgehungen bei der Betrachtung einfließen sollten. Eine Prüfung anderer Maßnahmen zur Lärmsanierung wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung aller Lärmemittenten durch die Kommune durchgeführt.

Die Neuverlärmung durch die Maßnahmen kann im Rahmen der Priorisierung nicht beurteilt werden, da entsprechende Datengrundlagen fehlen. Zudem sind bei Neu- und Ausbaumaßnahmen Lärmvorsorgewerte zu beachten, so dass die Neuverlärmungen in gesetzlich vorgegebenen Grenzen liegen.

1.11 Kriterium Ökologie

Kritisiert wurde, dass zwei Kriterien, die „Zusatzbelastung“ und der „Raumwiderstand“ zusammengefasst wurden. Angesichts der vielen „straßenbezogenen“ Kriterien wäre es erforderlich gewesen, diese einzeln zu berücksichtigen. Die Abgrenzung der Zusatzbelastung sei zu indifferent, so dass sie Interpretationsspielraum erlaube. Durch Parallelführung könnte ebenfalls eine erhebliche Zerschneidung bisher unbelasteter Gebiete entstehen (z. B. bei OU Miedelsbach bei Parallelführung der Trasse im Auenbereich in Dammlage). Es wurde zudem gefordert, dass der Raumwiderstand nochmals in die Wertigkeit des zu versiegelnden Bestandes und die Schutzgebietskulisse unterteilt werden müsse. Die Beurteilung der Wertigkeit des zu versiegelnden Bodens erfolge lediglich anhand eines Luftbildes, hierzu bedürfe es, besonders bei der Bestimmung naturnaher Gewässerabschnitte, einer sehr großen Erfahrung. Es sei nur der größte Flächenanteil des betroffenen Bereichs zugrunde gelegt worden. Unklar sei, wie dieser Bereich ermittelt wurde.

Bei der Bewertung des Unterkriteriums Schutzgebietskulisse seien die Abstände, die für die Bewertung maßgeblich (Korridor von 500 m) sind, nicht begründet worden. Sie seien somit nicht nachvollziehbar. Es wurde ausgeführt, dass nicht alle Schutzgebiete berücksichtigt seien, nur Natura-2000, Naturschutzgebiete, Naturparke und Landschaftsschutzgebiete, es würden z. B. Biosphärengebiet, Naturdenkmal, § 30-Biotop, Bann-, Schonwald, WSG, Quellschutzgebiet, Überschwemmungsgebiet fehlen.

Teilweise bestand die Meinung, dass durch die Zusammenfassung der drei Kriterien die Bedeutung der Umwelt nicht ausreichend abgebildet wurde.

Bei der 2. Stufe der Zielanalyse innerhalb der Priorisierungsabfolge haben durch die Einbeziehung der Aspekte „Landschaftszerschneidung“ sowie „Betroffenheit von Naturraumausstattung“ und „Schutzgebietskulisse“ mögliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt als maßgebliches Kriterium Eingang gefunden. Angesichts der Planungsebene sowie des unterschiedlichen Planungsstandes der einzelnen Maßnahmen war es geboten, eine möglichst einfache, aber sachgerechte, nachvollziehbare und in Bezug auf den Bearbeitungsaufwand vertretbare Auswahl von Kriterien und deren Abstufung zu treffen. Eine gewisse Unschärfe in der Beurteilungsgrundlage ist daher - der Betrachtungsebene entsprechend - nicht zu vermeiden. Konkretere Informationen, z. B. zu den betroffenen Inventaren (Biotope und Arten) und dem genauen Umfang der Be-

troffenheit, konnten daher nicht berücksichtigt werden. Eine Berücksichtigung findet jedoch später in der jeweiligen Genehmigungsplanung statt.

Hinsichtlich des Unterkriteriums „Schutzgebietskulisse“ wird das Vorhandensein von Schutzgebieten in einem jeweils 500 m breiten Korridor beiderseits der Trasse untersucht. Der Grad der Gefährdung von Schutzgebieten wird in der Form abgeschätzt, dass zwischen „Zerschneidung“ eines Gebietes (Lage des Projektes innerhalb eines der gelisteten Schutzgebiete), der Lage innerhalb eines Abstands von 500 m und der „Tangierung“ unterschieden wird. Von „Tangierung“ wird gesprochen, wenn das geplante Projekt in einem Abstand von weniger als 50 m zu einem Gebiet verläuft. Der 500 m-Korridor erklärt sich aus den primär indirekten Beeinträchtigungen, z. B. durch Luft- und Lärmimmissionen, die auf Schutzgebiete einwirken können oder die durch Zerschneidung räumlich-funktionaler Beziehungen auftreten können.

Es fehle ferner eine Untersuchung, ob einer der 20 unzerschnittenen verkehrsarmen Räume (UZVR) durch Maßnahmen betroffen sei. Solche Maßnahmen sollten grundsätzlich als Tabuflächen aus der Maßnahmenliste gestrichen werden.

Die Betroffenheit der „Unzerschnittene verkehrsarme Räume über 100 km² Größe (UZVR)“ durch Neubauprojekte des Maßnahmenplans ist geprüft worden. Danach führt der überwiegende Teil der Landesstraßenprojekte zu keiner Betroffenheit der UZVR. Lediglich bei der OU Staufen (L 123) sind zwei UZVR randlich bzw. geringfügig betroffen: kleine Abschnitte des nördlichen Teils der Trasse verlaufen auf der bestehenden Trasse der L 123 und L 125, die zugleich die Grenze des UZVR 15 „Hochschwarzwald – Trubelsmattkopf“ darstellen. Sofern der vorgesehene Trassenverlauf beibehalten wird, sind hierdurch keine Beeinträchtigungen des UZVR 15 zu erwarten. Der südwestliche Abschnitt der Trasse verläuft auf einer Strecke von bis zu ca. 1,4 km in kleinen Teilen auf der Grenze bzw. geringfügig innerhalb des UZVR 17 „Hochschwarzwald - Belchen“. Hiermit wäre lediglich eine geringfügige Inanspruchnahme des ca. 121 km² großen UZVR verbunden.

Hinzuweisen ist zu den angesprochenen Fragen auch auf die Ausführungen im zum Maßnahmenplan erstellten Umweltfachbeitrag.

1.12 Kriterium Verkehrsverlagerung

Es wurde angemerkt, dass die Klasseneinteilung zu wenig differenziert sei. Zudem sei sie - nach Einschätzung verschiedener EinwenderInnen - beliebig interpretierbar.

Auch hier ist auf die Planungsstände der betrachteten Vorhaben hinzuweisen. Für die genaue Ermittlung der Entlastungspotenziale ist ein Verkehrsgutachten erforderlich. Dies liegt nur für einen Bruchteil der Maßnahmen vor. Es war somit eine qualitative Abschätzung erforderlich, welche Durchgangsverkehre verlagerbar sind. Anders als bei Bundesstraßenmaßnahmen, die Netzbestandteile komplexerer Netze sind, wird diese Abschätzung bei den Landesstraßen in drei Bewertungsstufen als vertretbar eingestuft. Die gröbere Klasseneinteilung in niedrige, mittlere und hohe Entlastungswirkung trägt dieser Ungenauigkeit, die diese Einschätzung nach sich zieht, Rechnung.

1.13 Kriterium Naturschutz

Es wurde angemerkt, dass ein zusätzliches Kriterium „Naturschutz“, mit den (Teil-) Kriterien „Generalwildwegeplan“ sowie „FFH-Gebiete“ in die Bewertung eingehen sollte.

Im Kriterium „Umwelt“ werden die Unterkriterien „Maßnahmenintensität“ und „Raumwiderstand“ zusammengeführt. Als Indikator für die Maßnahmenintensität dient die Zusatzbelastung, hier definiert als Maß der Zerschneidung, dessen Höhe u.a. von der Berücksichtigung benachbarter bestehender Verkehrsstrassen abhängt.

Der Raumwiderstand wird anhand der Unterkriterien „Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes“ und „Schutzgebietskulisse“ ermittelt. Hinsichtlich der Schutzgebietskulisse wird das Vorhandensein von Schutzgebieten in einem jeweils 500 m breiten Korridor beiderseits der Trasse untersucht. In der betrachteten Gebietskulisse sind die Natura-2000-Gebiete enthalten.

Wildtierkorridore nach dem Generalwildwegeplan 2010 sind von den Neubaumaßnahmen nicht betroffen. Werden Streckenabschnitte, die im Maßnahmenplan zum Ausbau vorgesehen sind, von einem Korridor gekreuzt, ist in der Genehmigungsplanung zur jeweiligen Maßnahme der Belang zu berücksichtigen.

Auch zum Thema Naturschutz ist auf den zum Maßnahmenplan erstellen Umweltfachbeitrag zu verweisen.

1.14 Verbindungsbezogene Angebotsqualität

Nach Auffassung der Naturschutzverbände hätte der in den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) beschriebene Ansatz für die Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität im Verfahren berücksichtigt werden müssen. Dabei würden für jede Verbindung Kenngrößen der Angebotsqualität für einzelne Verkehrssysteme oder eine Kombination von Verkehrssystemen ermittelt. So könnten die Netzfunktion und die Interdependenz zum ÖPNV berücksichtigt und es könnten regionalplanerische Zielsetzungen abgebildet werden. Ferner würden durch das vorliegende Konzept die regionalplanerischen Vorstellungen und der ÖPNV nicht berücksichtigt (z.B. Wieslaufbahn und vom Straßenzug B14-B29 auf die neue L 1148).

Hier ist darauf hinzuweisen, dass eine Verbesserung des Netzangebotes durch die Maßnahmen des Maßnahmenplans überwiegend auf lokaler Ebene stattfindet. In erster Linie geht es darum, bei Strecken mit Defiziten beim Ausbauzustand und in der Substanz Verbesserungen zu erreichen. Darüber hinaus sollen hochbelastete Ortsdurchfahrten durch eine Umfahrung vom Durchgangsverkehr befreit werden.

Eine Anwendung der RIN hilft bei einer Beurteilung dieser Fragestellungen nicht. Bei der Erstellung des Maßnahmenplans handelt es sich um die Fortschreibung des GVP 1995. Die Maßnahmen aus dem GVP 1995 sind somit als Grundlage der Bewertung gesetzt.

1.15 Kriterium ÖPNV

Angemerkt wurde ferner, dass ein zusätzliches Kriterium „ÖPNV“ erforderlich gewesen wäre. Dabei sollte geprüft werden, ob die Neubaumaßnahmen parallel zu bestehenden und gut ausgebauten ÖPNV-Verbindungen verlaufen und Interdependenzen bestehen. Ferner sei der Grad der Nutzung von Linienbussen in die Bewertung einzubeziehen. Auch die Anbindung des Individualverkehrs an den ÖPNV über die Straße sollte im Maßnahmenplan berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Priorisierung ist es nicht leistbar, die Qualität des ÖPNV-Angebots einzelner Kommunen zu erheben und zu bewerten. Eine Umfahrungslösung nimmt zudem

den Durchgangsverkehr auf, während der ÖPNV zumindest auch die Binnenverkehre verteilt, so dass Interdependenzen differenziert zu betrachten sind. Der ÖPNV ist flächendeckend über das Straßennetz angebunden. Dieses Kriterium bietet daher kein Unterscheidungsmerkmal.

Eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung ist im Rahmen der Landes-Priorisierung sowohl methodisch als auch im Hinblick auf verfügbare Ressourcen nicht leistbar. Auch das Verlagerungspotential bei Ausbaumaßnahmen wäre kritisch zu hinterfragen.

1.16 Kriterium Wirtschaft

Es wurde angemerkt, dass die Bedeutung von Straßenbaumaßnahmen für die Wirtschaft als Kriterium berücksichtigt werden sollte.

Wie bereits bei der Priorisierung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung ausgeführt, beinhaltet die Definitionen eines Kriteriums „Wirtschaft“ zwei mögliche Intentionen:

1. Maßnahmen in Regionen als dringlich einzustufen, um wirtschaftliche Entwicklung zu fördern.
2. Maßnahmen in Regionen als dringlich einzustufen, um wirtschaftlich starke Regionen zu erhalten.

Beide Definitionen wären denkbar, widersprechen sich jedoch und führen gemeinsam letztlich nicht zu einer Differenzierung von Projekten im Vergleich.

Die Wirtschaftsstruktur Baden-Württembergs mit zahlreichen großen und mittleren Betrieben auch im Ländlichen Raum unterstreicht die Bedeutung eines leistungsfähigen Landesstraßennetzes insgesamt. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Standortwahl von Wirtschaftsunternehmen in der Regel von mehreren Faktoren abhängt. Grundsätzlich ist der Standortfaktor Erreichbarkeit durch das vorhandene Straßennetz bereits auf einem hohen Niveau gegeben. In konkreten Fällen wird auf die Belange der Wirtschaft besonders eingegangen.

1.17 Kriterium Tourismus oder Luftkurort

Es wurde angeführt, dass eine Ortsumfahrung besonders für Tourismusgemeinden oder Gemeinden mit einem Kurbadstatus von besonderer Bedeutung sei und diese Bedeutung durch ein entsprechendes Priorisierungskriterium unterlegt werden sollte.

Ein Kriterium „Tourismus“ bzw. „Kurort“ wäre nicht zielführend, da ein Vielzahl von Faktoren und Maßnahmen für einen funktionierenden Tourismusbetrieb bzw. einen Luftkurort verantwortlich sind. Der Ausbau oder Neubau einer Straße ist dabei nur ein Faktor unter vielen. Ferner sind alternative Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in den betroffenen Ortslagen möglich.

1.18 Verkehr als Wirtschaftsfaktor

Es wurde darauf hingewiesen, dass die Herausnahme von Verkehr aus der Ortsdurchfahrt oft negative Folgen für den Handel habe. Auch wurden Erfahrungen geschildert, wonach die örtliche Nahversorgung nach dem Bau einer Ortsumfahrung teilweise zusammengebrochen sei, was wiederum zu zusätzlichem Verkehr in umliegende Gemeinden geführt habe. Oftmals habe sich die Bebauung auch bereits von der Ortsdurchfahrt wegentwickelt, so dass durch eine Ortsumfahrung viele Menschen neu/zusätzlich belastet würden.

Diese Aussage kann nicht pauschalisiert werden. Oftmals werden Ortsdurchfahrten nach der Fertigstellung von Ortsumfahrungen entsprechend aufgewertet. Die Herausnahme des Durchgangsverkehrs wird überwiegend zu einer wesentlichen Reduzierung von Trennwirkungen führen, so dass ein gemeinschaftliches Er- und Beleben des innerörtlichen Bereichs wieder besser möglich wird.

Die Schaffung entsprechender Randbedingungen für eine funktionierende Infrastruktur und die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt liegen bei der betroffenen Kommune und können deshalb im Rahmen der Priorisierung nicht betrachtet werden.

1.19 Spezifika des ländlichen Raums - Kriterium Erreichbarkeit -

Es wurde bemängelt, dass die Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (DTV) zu stark gewichtet sei. Dadurch sei der ländliche Raum benachteiligt. Auch das Kriterium „Erschließungsfunktion (Erreichbarkeit)“ sollte berücksichtigt werden.

Der DTV-Wert ist nur eines von 10 Kriterien und hat ein Gewicht von 10 %. Auch Ortsumfahrungen, die beim Kriterium „Verkehr“ mit 100 Punkten bewertet worden sind (also eine geringe Verkehrsstärke aufweisen), haben die Aufnahme in den Maßnahmenplan geschafft. Die Erreichbarkeit ist auch im ländlichen Raum gegeben; die Erschließung erfolgt auch durch untergeordnete Straßenklassen. Ein Kriterium, das auf einen Ver-

gleich von Maßnahmen zielt, ist daraus nicht ableitbar. Zum Kriterium Netzfunktion siehe die Ausführungen unter Punkt 1.2.

2 Methodik

2.1 Strategische Umweltprüfung (SUP)

Es sei keine SUP durchgeführt worden, die einen positiven Beitrag des vorgelegten Maßnahmenplans zum Schutz von Klima, Natur, Mensch belegen könnte.

Es besteht keine rechtliche Verpflichtung zur Durchführung einer SUP im Rahmen der Erstellung des Maßnahmenplans. Rechtsvorschriften, die das Verfahren zur Plan- und Programmaufstellung für den Bedarfsplan Landesstraßen regeln, gibt es nicht. Der Maßnahmenplan ist Teil des GVP 2010 und damit als politische Konzeption zu qualifizieren, deren Realisierung von der Mittelbereitstellung durch den Haushaltsgesetzgeber abhängt. Auch der als Rahmen angelegte GVP 2010 macht keine Vorgaben über eine konkrete Ausgestaltung der Verkehrsverhältnisse vor Ort.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur wird sich dafür einsetzen, dass für die nächste Fortschreibung des Generalverkehrsplans eine gesetzliche SUP-Pflicht aufgenommen wird.

Für die laufende Aufstellung des Maßnahmenplans wurde der Hinweis aufgegriffen und in Form eines separat erstellten Umweltfachbeitrags auf den jetzigen Verfahrensstand angewandt. Im „Umweltfachbeitrag zum Maßnahmenplan Landesstraßen“ des GVP werden in einer Gesamtschau die Umweltfolgen der Gesamtheit aller Neu- und Ausbaumaßnahmen bewertet. Die Aussagenschärfe des Berichts orientiert sich am Maßstab der Bedarfsplanung. Der Umweltfachbeitrag umfasst die Ermittlung, Beschreibung und – soweit möglich – die Quantifizierung derjenigen Umweltsachverhalte, die bereits bei der Bewertung und Priorisierung der gelisteten Maßnahmen berücksichtigt wurden. Als Grundlage hierfür dienten die ermittelten und dokumentierten Umweltfolgen der jeweiligen Einzelmaßnahmen.

Für die Aufstellung des Maßnahmenplans erfolgte die Berücksichtigung von Umweltbelangen in vier Schritten, die im Umweltfachbeitrag dokumentiert werden:

1. Zunächst wurde anhand von fünf Kriterien (Ausbauwert, Zustandswert, Belastungswert, Sicherheits- und Umweltwert) hinsichtlich der Bestandssituation eine Mängelanalyse durchgeführt.
2. Anhand von drei weiteren Kriterien (Baulänge bzw. Flächenverbrauch, Kosten, Entlastung Mensch) wurden in einem zweiten Schritt potentielle Neubaumaßnahmen beurteilt. In diesem Zusammenhang erfolgte eine Einteilung der Maßnahmen in grobe Klassen, diesen Klassen wurden dann bestimmte Punktwerte zugeordnet. Unter Hinzuziehung der Ergebnisse der Mängelanalyse wurde eine Reihung der Maßnahmen nach Punktwerten erstellt. Bei diesem Schritt wurden die Umweltbelange somit in zweierlei Hinsicht berücksichtigt, nämlich über die Streckenlänge/den Flächenverbrauch und über das generelle Entlastungspotenzial der Ortsdurchfahrten.
3. In einem dritten Schritt wurden Maßnahmen, die in der Gesamtpunktzahl unter einer definierten Schwelle lagen, mit den weiteren Kriterien „Verkehrsverlagerungspotenzial“ und „Umwelt“ (= Maßnahmenintensität und Raumwiderstand) beurteilt. Auch in diesem Schritt erfolgte eine Einteilung in Klassen und eine Bewertung nach einem Punktesystem. Hier erfolgte auch die Einbeziehung der Aspekte Landschaftszerschneidung sowie der Betroffenheit von Naturraumausstattung und Schutzgebietskulissen. So wurde aufbauend auf der Mängelanalyse (Schritt eins) und der Priorisierung der potentiellen Neubaumaßnahmen (Schritt zwei und drei) eine Reihung aller Maßnahmen durchgeführt.
4. In einem vierten Schritt erfolgte zuletzt auf der Grundlage der Mängelanalyse eine Gruppeneinteilung der Ausbaumaßnahmen. In diesem Zusammenhang hat vorrangig die Zielsetzung „Erhaltung bzw. Sanierung vor Ausbau“ Berücksichtigung gefunden.

Für die anhand dieses Verfahrens in den Maßnahmenplan aufgenommenen Neu- und Ausbaumaßnahmen erfolgte anschließend eine Dokumentation und Kommentierung bzw. Beurteilung bestimmter Umweltfolgen (Flächenverbrauch/Neuersiegelung, Entlastung der Menschen von Lärm, Luftschadstoffen und Trenneffekten in Ortsdurchfahrten, Entlastung bzw. Neubelastung der wasserwirtschaftlich genutzten Ressource Grundwasser im Sinne einer Entlastung bzw. Neubelastung von Wasserschutzgebieten, sowie der Betroffenheit von Schutzgebieten). Für diese Kriterien wurden überschlägige Gesamtbilanzen erstellt und fachlich bewertet. Im Ergebnis wurden folgende Feststellungen für die Summe aller Maßnahmen getroffen:

- Der prognostizierte Flächenverbrauch kann als vergleichsweise gering eingestuft werden (im Vergleich beispielsweise zu Flächenverbrauch durch Wohn- und Gewerbenutzung).
- Den mit den vorgeschlagenen ca. 95 km Neubau- und Bahnübergangsmaßnahmen einhergehenden nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt im Außenbereich steht eine gewünschte Entlastung entlang der zuzuordnenden Ortsdurchfahrten von insgesamt rund 77 km gegenüber.
- In der Gesamtschau der Neubelastungs- und Entlastungswirkungen für das wasserwirtschaftlich genutzte Grundwasser weist die Gesamtheit der im Maßnahmenplan gelisteten Maßnahmen eine positive Bilanz auf.
- Die Anzahl derjenigen Maßnahmen, bei denen aufgrund von direkter Überlagerung oder des Umfangs der randlichen Beeinträchtigungen möglicherweise maßgebliche Konfliktsachverhalte in Bezug auf Schutzgebiete (z.B. FFH-Gebiete) zu erwarten sind, ist gering.

Der Umweltfachbeitrag hatte im Rahmen der Erstellung des Maßnahmenplans keinen Einfluss auf die Auswahl der Maßnahmen. Er wird soweit möglich bei der Erstellung des Bauprogramms zu berücksichtigen sein.

Der Umweltfachbericht und die Dokumentation der Maßnahmen sind als Anlage zum Anhörungsergebnis im Internet abrufbar.

2.2 Widerspruch zum Leitsatz „Ausbau vor Neubau“

Es wurde angemerkt, dass die Aufteilung der Investitionsmittel in Höhe von 380 Mio. Euro für 10 Jahre Laufzeit zu gleichen Teilen von je 160 Mio. Euro (20 Mio. Euro für Bahnübergangsbeseitigungen, 40 Mio. Planungsreserve) auf Neubau- und Ausbaumaßnahmenerfolge und somit im Widerspruch zum Leitsatz Ausbau vor Neubau stehe. Darüber hinaus wurde eine Aussage zu den Erhaltungsmitteln in diesem Zeitraum vermisst. Der Schwerpunkt der Straßenfinanzierung sollte beim Erhalt des Straßennetzes liegen unter besonderer Berücksichtigung der Verbesserung von Klimaschutz, Lärmschutz, Naturschutz, Verkehrssicherheit, Flächenschutz.

In Anbetracht der Tatsache, dass Neubaumaßnahmen in der Regel teurer als Ausbaumaßnahmen sind, spiegelt die hälftige Mittelaufteilung die Zielsetzung „Ausbau vor Neubau“ wider. Entsprechend der Maßnahmenlisten können im Betrachtungszeitraum deutlich mehr Aus- als Neubaumaßnahmen realisiert werden. Mit der Aufteilung der In-

vestitionsmittel wurde eine Verschiebung zu Gunsten von Ausbaumaßnahmen vorgenommen. Gleichzeitig sind die Mittel für die Erhaltung bereits wesentlich erhöht worden.

2.3 Blanko-Priorisierung von Großprojekten

Hinterfragt wurde, dass ausgerechnet Projekte mit einem Volumen von mehr als 15 Mio. Euro aus der Prioritätenliste herausgenommen wurden. Gerade bei diesen Projekten bestehe ein hohes Interesse daran, ihre Notwendigkeit und Dringlichkeit auf den Prüfstand zu stellen.

Die Großprojekte sind nur nachrichtlich aufgenommen worden, weil sie über das normale Bauprogramm nicht finanziert werden können. Es wurden nur Maßnahmen aufgenommen, die in der Priorisierung in der vorderen Gruppe enthalten sind oder einen weit fortgeschrittenen Planungsstand haben, es erfolgt also keine Bevorzugung von Großprojekten.

2.4 Blanko-Priorisierung von Aus- und Neubaumaßnahmen unter 0,5 Mio.€

Es wurde angemerkt, dass alle Vorhaben auf den Prüfstand gestellt werden sollten, auch solche, die Gesamtkosten unter 0,5 Mio. Euro aufweisen.

In jedem der vier Regierungsbezirke ergeben sich zirka fünf bis zehn Kleinmaßnahmen pro Jahr, die teilweise deutlich unter 0,5 Mio. Euro Gesamtkosten liegen. Es handelt sich hierbei um punktuelle Maßnahmen, die kurz- bis mittelfristig aufgrund akuter Defizite zu realisieren sind und deshalb in einem langfristigen Planungsinstrument wie dem Maßnahmenplan nicht erfasst werden können. Hierbei geht es vorrangig um Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, z.B. durch den Umbau von Knotenpunkten. Solche Maßnahmen werden deshalb nicht im Maßnahmenplan berücksichtigt.

2.5 Blanko-Priorisierung von weit fortgeschrittenen Planungen/Altprojekten

Es wurde ferner darauf hingewiesen, dass weit fortgeschrittene Neubaumaßnahmen in den Maßnahmenplan übernommen worden sind, selbst wenn sie nach Anwendung der Kriterien nicht in allen Fällen zu berücksichtigen wären. Alle Projekte sollten auf den Prüfstand gestellt werden.

Die Priorisierung im Rahmen der Landesbedarfsplanung ist aufgrund der sehr unterschiedlichen Planungsstände nur auf einer sehr groben Betrachtungsebene möglich. Dem gegenüber stehen Projekte, deren Notwendigkeit in einem öffentlichen Baurechtsverfahren bereits anerkannt wurde und deren vor- und nachteiligen Wirkungen in einem wesentlich detaillierten Betrachtungsmaßstab schon abgewogen wurden. Es wurde entschieden, diesen Umstand bei den Neubaumaßnahmen höher zu bewerten als das Priorisierungsergebnis. Deshalb werden diese Projekte in den Maßnahmenplan aufgenommen. Bei planerisch weit fortgeschrittenen Ausbaumaßnahmen, die nicht in die Gruppe der zu realisierenden Ausbaumaßnahmen aufgenommen werden konnten, wurde eine Einzelfallprüfung zugesagt.

2.6 Mängelbewertung an Stelle von Wirkungsbewertung

Angemerkt wurde, dass nur der Mangel an der bestehenden Strecke bewertet wurde, unabhängig von der Art der geplanten Verbesserung (einfacher Ausbau, grundhafter Ausbau, Neubau inklusive Ortsumgehung). Im Unterschied zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans durch den Bund werde der Nutzen der neuen Maßnahme nicht bewertet, sondern nur die verkehrs- und umweltrelevanten „Mängel“ des bestehenden Streckenzuges.

Die Maßnahmen wurden innerhalb von Gruppen untereinander bewertet, d.h. es wurden nur gleichartige Maßnahmen miteinander verglichen.

Die Neubaumaßnahmen wurden mit insgesamt 10 Kriterien bewertet. Die Kriterien Verkehrsverlagerung, Flächenverbrauch, Ökologie beschreiben dabei auch die Wirkung der Maßnahmen, soweit es die unterschiedlichen Planungsstände zulassen. Maßgebend bei der Kriterienherleitung waren allerdings die Maßnahmen, für die noch keine vertieften Planungen vorliegen.

2.7 Gruppeneinteilung bei Ausbaumaßnahmen

Angemerkt wurde ferner, dass für die Eingruppierung bei den Ausbaumaßnahmen nur die Kriterien Verkehrsbelastung, Ausbau- und Zustandswert betrachtet wurden. Der Zustandswert sollte für die Einteilung nicht berücksichtigt werden, da es hierdurch dazu kommen könne, dass selbst gut ausgebaute Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen nochmals ausgebaut würden.

Um dies zu vermeiden, werden für die Einteilung der Gruppen alle drei Kriterien im Zusammenspiel betrachtet. Bei der beschriebenen Ausprägung der Merkmale kombiniert mit einem schlechten Zustandswert wurde die entsprechende Maßnahme in die Gruppe Sanierungsmaßnahmen mit einem Verzicht auf den Ausbau eingruppiert.

2.8 Ausbau statt Sanierung erhöht Kosten

Der Ansatz, heute zu sanieren und später auszubauen, wurde kritisiert. Nach Meinung einzelner EinwenderInnen sollte direkt ausgebaut werden, um Kosten einzusparen, weil die Maßnahmen nur einmal angegangen werden müsse.

Der Ansatz ist gewählt worden, weil ein Ausbau aller im GVP angemeldeten Straßen nicht annähernd finanzierbar ist. Durch die Sanierung als Zwischenlösung wird der Wert erhalten und an einer größeren Anzahl von Straßen kann der Zustand verbessert werden. Dabei wird in Kauf genommen, keinen optimalen Ausbauzustand zu erreichen. Dies ist vor dem Hintergrund der bestehenden Finanzierungssituation erforderlich.

2.9 Aussagen zu landespolitischen Zielen werden vermisst

Ferner wurde auf das Fehlen von Aussagen zu folgenden Zielen hingewiesen:

- Umsetzung der Leitmotive des GVP 2010 (kurze Wege, intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger, Reduktion der Umweltbelastungen)
- Energie- und Klimaschutzziele (Minderung des CO₂-Ausstoßes)
- Umweltziele des Umweltplans 2007 und EU-Umweltschutzrichtlinien
- Naturschutzziele (Biologische Vielfalt, Natura 2000, Generalwildwegeplan)
- Erhaltung der Erholungsräume der Bevölkerung
- Haushaltskonsolidierung.

Diese Themen sind nicht - jedenfalls nicht vertieft - im Rahmen der Priorisierung für den Maßnahmenplan Straße abzuarbeiten, wurden aber im Rahmen des Möglichen bei der Erstellung des Maßnahmenplans berücksichtigt (vgl. hierzu Umweltfachbeitrag).

Die Federführung für die Erstellung der genannten Programme, Pläne und Ziele liegt primär bei den Umwelt- und Naturschutzministerien. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr wird jedoch bei der Erarbeitung der in den genannten Programmen und Plänen formulierten Ziele und Maßnahmenprogramme beteiligt und sorgt für die Umsetzung von Zielen und Maßnahmen, sofern sein Aufgabenbereich betroffen ist. Auf die von der

Landesregierung verabschiedete Naturschutzstrategie Baden-Württemberg sei beispielhaft hingewiesen, die u.a. das Ziel hat, die biologische Vielfalt in Baden-Württemberg zu stabilisieren, also die heimischen Tier- und Pflanzenarten und ihre genetische Vielfalt zu erhalten, ihre Lebensräume zu sichern und ihre Überlebenschancen zu verbessern. Zur dauerhaften Sicherung der Biologischen Vielfalt stellen das am 29. Februar 2012 vom Bundeskabinett beschlossene Bundesprogramm Wiedervernetzung sowie der am 24. April 2012 von der Landesregierung verabschiedete Fachplan „Landesweiter Biotopverbund Baden-Württemberg“ ein maßgebliches Fundament dar. Die ersten Schritte zur Erstellung eines landesweiten Konzeptes für die Wiedervernetzung von Lebensräumen an bestehenden Bundesfern- und Landesstraßen wurden bereits vorgenommen. Bei der Erstellung des landesweiten Konzeptes wird das im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 formulierte Ziel der „Minimierung der Zerschneidung von Wildtierkorridoren“ berücksichtigt.

2.10 Umbau der Ortsdurchfahrten bei Neu- und Ausbaumaßnahmen

Es wurde vorgeschlagen, dass Konzepte für den Umbau der Ortsdurchfahrt bei anstehenden Neu- und Ausbaumaßnahmen zur Pflicht gemacht werden sollten.

Die Erstellung solcher Konzepte liegt in der Planungshoheit und im Interesse der Kommunen. Üblicherweise werden Ortsdurchfahrten nach der Realisierung einer Umfahrung der geänderten verkehrlichen Bedeutung und Situation angepasst. Die kommunale Willensbildung bei der Erstellung solcher Konzepte kann allerdings längere Zeit in Anspruch nehmen. Eine solche in der Eigenverantwortung der Kommune liegende Konzeption als Pflicht in die Planung der Ortsumfahrung zu integrieren, würde das Verfahren zusätzlich belasten.

2.11 Vorschlag von Alternativvarianten

In den Stellungnahmen wurden auch alternative Varianten und bestehende verkehrliche Konzepte vorgeschlagen und angesprochen. Beispiele hierfür sind die Ortsumfahrung Allmersbach oder die L 1134 Ortsumfahrung Mönshheim. Es wurden dort von InteressensvertreterInnen und -verbänden gefordert, alternativ Maßnahmen wie Tempo 30 oder ein LKW-Nachtfahrverbot zur Reduktion der verkehrlichen Folgewirkungen zu untersuchen.

Die Diskussion von Planungsalternativen, insbesondere der Nullvariante, sowie von einzelnen Planungsdetails und deren Ausbildung kann nicht im Rahmen des Maßnahmenplans des Landes erfolgen. Solche Sachverhalte sind in den nachfolgenden Planungsstufen bzw. außerhalb des Maßnahmenplans zu klären.

2.12 Intermodale Betrachtungen

Es wurde vorgeschlagen, keine Straßenbauprojekte parallel zu Autobahnen, Bundesstraßen, Schienen, Schifffahrtswegen auf Rhein und Neckar zu bauen.

Eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung ist im Rahmen der Landes-Priorisierung sowohl methodisch als auch im Hinblick auf verfügbare Ressourcen nicht leistbar. Zu berücksichtigen ist hierbei auch, dass der Maßnahmenplan Landesstraßen in erster Linie auf eine Verbesserung des Bestandes und der Situation in den Ortsdurchfahrten zielt und die genannte intermodale Betrachtung hierbei nicht im Vordergrund steht.

2.13 Verkehrskonzepte

Es wurde gefordert, bei der Bewertung Wechselwirkungen von Straßenbaumaßnahmen und bestehenden Verkehrskonzepten zu berücksichtigen. Genannt wurden dabei etwa das Gesamtkonzept zur Messe Stuttgart, die Lücken im Straßennetz des Bodenseeraumes, das Verkehrskonzept Ulmer Norden, die Verkehrskonzeption mit Bezug auf die Fertigstellung des Branichtunnels in Schriesheim sowie Zusammenhänge zwischen Neubauvorhaben an Bundesstraße und Landesstraßen.

Auch hierbei ist die Hauptzielsetzung des Maßnahmenplans Landesstraßen (Verbesserung des Bestands und der Situation in Ortsdurchfahrten) zu berücksichtigen. Zu berücksichtigen ist auch, dass die genannten Konzepte zum Teil nicht abschließend bewertet sind. Insgesamt ist die Systematik des Bewertungsverfahrens nicht darauf ausgelegt, komplexe Wechselwirkungen im Rahmen regionaler Verkehrskonzepte zu berücksichtigen.

2.14 Berücksichtigung von Regionalplänen

Die Regionalverbände verweisen in ihren Stellungnahmen auf die Regionalpläne, in denen wichtige regionale Straßenbauvorhaben anhand der Netzfunktion priorisiert und vielfach die entsprechenden Trassen gegenüber Zugriffen anderer Raumnutzungen gesichert sind. Auch die Ortskenntnisse über die Notwendigkeit und Dringlichkeit von

Straßenbaumaßnahmen seien darin integriert. Die Regionalverbände fordern eine Berücksichtigung dieser Einstufung bzw. eine Berücksichtigung der Netzfunktion von Straßen im Rahmen der Priorisierung.

Die Betrachtung der Netzfunktion ist bei einer gewissen Bandbreite und Streuung der Funktionen von kontinentalen über großräumigen hin zu überregionalen Verbindungsachsen und damit insbesondere für die Bundesfernstraßen relevant. Die überwiegend regionale Netzfunktion der Landesstraßen ist als Kriterium in einem Zielsystem, das auf eine Unterscheidung und die Bildung einer Rangfolge ausgelegt ist, ungeeignet (vgl. Ziff. 1.2).

Die Regionalpläne haben keine landesweit einheitliche Methodik und unterschiedliche Erstellungsjahre. Die Grundlage der Regionalpläne ist die Straßenkategorisierung aus dem Jahr 1986, die vor allem unter raumordnerischen und strukturpolitischen Gesichtspunkten fortgeschrieben wurden. Im Gegensatz dazu wurden bei der Priorisierung die Kriterien aus den Wirkungsbereichen der Maßnahmen, die auf eine Verbesserung des Bestandes und der Situation in den Ortsdurchfahrten zielen, abgeleitet.

2.15 Erstellung von Steckbriefen

Vorgeschlagen wurde, Landesstraßen-Steckbriefe analog den Steckbriefen der prioritären Bundesstraßen zu erstellen, damit eine Beurteilung des Sachstands und des Straßen(aus)baus überhaupt möglich sei. Diese Steckbriefe sollten um Umwelt- und Naturschutzdaten ergänzt werden, also um vorhandene Lärm- und Luftbelastungen, vorhandene Schutzgebiete nach Naturschutz-, Forst-, Wasser- und Immissionsschutzrecht.

Im Rahmen des Umweltfachbeitrags sind für die (Neubau-)Maßnahmen des Maßnahmenplans Dokumentationen und Beurteilungen bestimmter Umweltfolgen (Flächenverbrauch/Neuversiegelung, Entlastung der Menschen von Lärm, Luftschadstoffen und Trenneffekten in Ortsdurchfahrten, Entlastung bzw. Neubelastung der wasserwirtschaftlich genutzten Ressource Grundwasser sowie die Betroffenheit von Schutzgebieten) erstellt worden.

2.16 Berücksichtigung zusätzlich induzierter Verkehr

Es wurde bemängelt, dass zusätzlich induzierter Verkehr und dessen negative Wirkungen auf Umwelt, Gesundheit und Energieverbrauch bei der Bewertung nicht berücksichtigt worden seien.

Insgesamt wurde bei der Priorisierung zu einem großen Anteil das bestehende verkehrliche Defizit bewertet. Für die Ortsumfahrungen wurden - soweit beim bestehenden Betrachtungsmaßstab möglich - noch „Wirkkriterien“ (Verkehrsverlagerung, Ökologie etc.) ergänzt.

Letztendlich wären für die genaue Ermittlung des Anteils des induzierten Verkehrs Verkehrsgutachten erforderlich. Diese liegen nur für einen Bruchteil der Maßnahmen vor. Eine Einschätzung des induzierten Verkehrs insgesamt ist im Rahmen der Priorisierung nicht leistbar. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass der Maßnahmenplan ja im wesentlichen auf Verbesserungen im Bestand und die Entlastung von Ortsdurchfahrten zielt; Reisezeitgewinne, die für das Thema induzierter Verkehr von besonderer Bedeutung sind, stehen hierbei nicht im Fokus.

2.17 Sonstige Hinweise

Nachfolgend sind weitere Hinweise und Anregungen aufgeführt, die nicht im Rahmen der Erstellung des Maßnahmenplanes Straße behandelt werden können. Kommentierungen und Verweise zu den einzelnen Punkten sind angeführt:

Plan für die Umsetzung der noch nicht realisierten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:

Neben vielen positiven Beispielen ist der Straßenbauverwaltung bewusst, dass planfestgestellte Kompensationsmaßnahmen nicht immer in dem vorgesehenen Umfang verwirklicht wurden oder der Zustand der Maßnahmen nicht (mehr) den ursprünglichen Maßnahmenzielen gerecht wird. Die Ursachen hierfür sind vielschichtig und beruhen je nach Einzelfall auf Schwierigkeiten in den verschiedenen Phasen der Planung, Ausführung, Pflege und Unterhaltung oder Kontrolle der Kompensationsmaßnahmen.

Ziel ist es deshalb, sowohl eine dauerhafte Sicherstellung funktionsfähiger Kompensationsmaßnahmen als auch eine zügige Projektabwicklung, ein Höchstmaß an Planungssicherheit und eine größtmögliche Effizienz zu erreichen. Der Ministerrat hat daher das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur mit der Erstellung eines Konzeptes zur Opti-

mierung der Planung, Umsetzung und dauerhaften Erhaltung von Kompensationsmaßnahmen im Straßenbau beauftragt. Dabei sollen auch neue Ansätze genutzt werden, um die Kompensation insgesamt zu erleichtern. Dazu gehört beispielsweise die Nutzung des Ökokontos sowie eine Kooperation mit der Flächenagentur Baden-Württemberg.

Auch der Landesrechnungshof greift in den zwischenzeitlich abgeschlossenen Prüfungsverfahren „Straßenbau: Pflege und Unterhalt von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen“ (06/2009), „Planung und Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen bei Straßenbauvorhaben (Einzelfälle)“ (09/2012) sowie in der laufenden Prüfung „Pflege und Unterhalt von Kompensationsmaßnahmen durch den Straßenbetriebsdienst“ die Thematik auf. Die zur Optimierung aufgeführten Lösungsansätze zu diesen Themen werden, sofern nicht bereits erfasst bzw. umgesetzt, in die Erstellung des landesweiten Konzepts zum dauerhaften Management der Kompensationsmaßnahmen zu Straßenbauvorhaben einfließen.

Wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung des oben beschriebenen Konzepts ist die über die Kompensations-Verordnung hinausgehende, rückwirkende Einpflege der projekt- und maßnahmenbezogenen Daten zu Bundesfern- und Landesstraßenbauvorhaben in das Straßen-Kompensationsflächenkataster (SKoKa). Es ist beabsichtigt, den Datenbestand möglichst weitgehend zu vervollständigen, um eine zentrale Grundlage für die Pflege und Unterhaltung sowie Kontrolle von Kompensationsmaßnahmen zu Straßenbauvorhaben vorliegen zu haben.

Über die Kompensationsverzeichnisse der unteren Naturschutzbehörden sind die Kompensationsmaßnahmen zu Bundesfern- und Landesstraßenbauvorhaben für die Öffentlichkeit einsehbar, die nach dem Inkrafttreten der Ökokonto-Verordnung am 01.04.2011 angeordnet und in die EDV-Systeme eingegeben wurden.

Der geforderte Rückbauplan nicht mehr benötigter Straßen ist im Rahmen der jeweiligen Einzelplanungen zu behandeln.

Erstellung eines Plans mit Prioritätenliste fehlender Querungshilfen für Wildtiere:

Ziel des MVI ist es, auf Grundlage des am 29. Februar 2012 vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesprogramms Wiedervernetzung sowie des am 24. April 2012 von der Landesregierung verabschiedeten Fachplans „Landesweiter Biotopverbund Baden-Württemberg“, der auch den Generalwildwegeplan beinhaltet, ein landesweites Konzept für die Wiedervernetzung von Lebensräumen an bestehenden Bundesfern- und Landesstraßen zu entwickeln.

Die angeregte Aufstellung von Kriterien, wann die Straßenbauverwaltung noch Planungen von Neu- und Ausbaumaßnahmen vornehmen will, ist nicht erforderlich, denn die erfolgte Priorisierung dient auch als Planungspriorisierung.

Das Thema Prüfung der Auswirkungen abnehmender Ölreserven und einer daraus resultierenden geänderten Mobilitätskultur wird im Rahmen von bundesweiten Verkehrsprognosen mit behandelt.

3 Prüfaufträge und Bewertung

3.1 Bewertung neuer Maßnahmen

In den Stellungnahmen wurde zum Teil die Aufnahme neuer Maßnahmen im Maßnahmenplan gefordert.

Aufgrund der Diskrepanz zwischen dem Mittelbedarf für die schon im Generalverkehrsplan des Landes aus dem Jahr 1995 enthaltenen und nicht realisierten Maßnahmen wurde entschieden, über die bereits im GVP 1995 enthaltenen Maßnahmen hinaus nur ergänzende Meldungen der Regierungspräsidien zu berücksichtigen. Insgesamt wurden so 734 angemeldete Aus- und Neubaumaßnahmen betrachtet, deren Kostenvolumen auf 2,5 Milliarden Euro beziffert wurde.

Die Entscheidung, darüber hinaus keine zusätzlichen Maßnahmen in die Betrachtung aufzunehmen, entspricht der Zielsetzung, ein realistisches Programm aufzustellen. Dem im Rahmen der Stellungnahmen vorgetragenen Wunsch nach Aufnahme weiterer Neubaumaßnahmen konnte daher aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen nicht entsprochen werden.

3.2 Negative Stellungnahmen ortsbetroffener Gemeinden

Die nachfolgenden Gemeinden, die durch Maßnahmen des Maßnahmenplanentwurfs betroffen sind, haben sich kritisch zu Straßenbaumaßnahmen auf ihrer Gemarkung geäußert bzw. sich gegen die Maßnahmen ausgesprochen.

Auch von Interessengruppen oder -verbänden wurde gefordert, verschiedene Maßnahmen nicht weiter zu verfolgen. Diese Hinweise wurden daraufhin geprüft, inwieweit sie einen Nachbewertungsbedarf auslösen. Im Übrigen sind die Hinweise und Argumente im Rahmen nachfolgender Planungsstufen zu berücksichtigen.

Auf Grund der Stellungnahmen ortsbetroffener Gemeinden, bzw. im Falle der Ortsumfahrung Allmersbach der Stellungnahme des Kreises, sind die folgenden Maßnahmen aus dem Maßnahmenplan **herausgenommen** worden:

- L 1079 OU Albeck
- L 1080 OU Allmersbach
- L 1140 OU Winterbach.

Die Gemeinde Winterbach hat im Rahmen der Anhörungen alternative Lösungsmöglichkeiten der verkehrlichen Probleme vorgeschlagen. Diese umfassen bauliche Maßnahmen im Zuge der L 1150 sowie verkehrsrechtliche Maßnahmen. Die baulichen Maßnahmen sollten vom Land gefördert werden. Dies konnte aus förderrechtlichen Gründen nicht zugesagt werden. Für den Fall, dass die Gemeinde die baulichen Maßnahmen in eigener Finanzierung in Angriff nimmt, wird die Straßenbauverwaltung die flankierenden verkehrsrechtlichen Maßnahmen unterstützen. Die Forderung der Gemeinde, im Falle nicht ausreichender Wirksamkeit von Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt eine ortsferne Umgehung zu planen, kann insoweit nicht gefolgt werden, als die der Bewertung zugrunde liegende Variante nur knapp die Aufnahme in den Maßnahmenplanentwurf erreicht hat.

Bei der Ortsumfahrung Allmersbach ist sich die Raumschaft einig, dass diese Umgehung nach heutigem Stand nicht mehr benötigt wird.

Die Gemeinde Albeck hat im Rahmen der Anhörung bereits bestehende verkehrsrechtliche Maßnahmen dauerhaft gefordert. Die Überprüfung der Wirksamkeit des im Jahr 2011 angeordneten Verkehrsverbotes für den Schwerverkehr über 12 t zulässigem Gesamtgewicht hat gezeigt, dass die Maßnahme geeignet ist, die Belastung der AnwohnerInnen in Albeck durch den Verkehr deutlich abzusenken und auf Dauer notwendig ist. Die geforderten baulichen Maßnahmen (Flüsterasphalt, Lärmschutz u.ä.) werden geprüft.

3.3 Überprüfung von Kriterien bei einzelnen Maßnahmen

Die Bewertung der vorgetragenen Hinweise ergab für die folgenden **Neubaumaßnahmen** bei den gekennzeichneten Kriterien **Überprüfungsbedarf**:

L-Str. Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Belastung 2010	Ausbauwert	Sicherheit	Umwelt	Kosten	Entlastung Mensch	Ökologie	Verkehrsverlagerung
77	Ortsumfahrung Rastatt-Niederbühl						X		
134	Ortsumfahrung Zienken	X					X		
134	Ortsumfahrung Rümmingen mit Wittlingen, ohne K6353	X							
191	Ortsumfahrung Rielasingen	X							
204	Ortsumfahrung Urnau		X	X					
410	Ortsumfahrung Rangendingen	X							
415	Ortsumfahrung Geislingen	X							
597	Ausbau zwischen Friedrichsfeld und Ladenburg mit Neckarbrücke	X							
1036	Ortsumfahrung Hölzern					X			
1103a	Neubau der L 1103 zur B 35 in Bretten		X				X		X
1105	Ortsumfahrung Lauffen (Nord)	X	X				X		
1106	Ortsumfahrung Dürrenzimmern					X			
1148	Ortsumfahrung Miedelsbach				X			X	
1165	Ortsumfahrung Beimerstetten				X		X		
1204	Verlegung der L 1204 nördl. von Neuhausen (Variante I)		X		X		X		

Tabelle: Überprüfung Neubaumaßnahmen

Aufgrund der Überprüfungen und dem daraus resultierenden verbesserten Bewertungsergebnis werden die Maßnahmen L 134 Ortsumfahrung Zienken, L 77 Ortsumfahrung Rastatt-Niederbühl und die L 1103a Neubau der L 1103 zur B 35 in Bretten in den Maßnahmenplan **aufgenommen**.

Aus der Gruppe der Ausbaumaßnahmen wurden für die folgenden Maßnahmen die markierten Kriterien überprüft:

L-Str. Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Belastung 2010	Ausbauwert	Zustandswert	Sicherheit
83	Ausbau zw. Bühlertal und Hof	X	X	X	
398	Ausbau zw. Dettingen und Dießen		X		
608	Ausbau zw. Kreisgrenze und B 36 neu (Durmersheim)	X	X	X	X
1025	Ausbau zw. Gommersdorf und Krautheim		X	X	

Tabelle: Überprüfung Ausbaumaßnahmen Gruppe 1

Bei den Ausbaumaßnahmen, bei denen der Ausbau zurückgestellt wurde und zunächst eine Sanierung erfolgen soll, wurden die nachfolgenden Projekte überprüft:

L-Str. Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Belastung 2010	Ausbauwert	Zustandswert	Sicherheit
86a	Ausbau der OD Obersasbach	X	X		
266	Ausbau zw. Assmannshardt und Alberweiler		X		
266	Ausbau zw. Alberweiler - Schemmerhofen		X		
299	Ausbau zw. Edenbachen und Bechtenrot (Reststück)		X		
409	Ausbau zw. Hopfau und Sulz		X	X	
536	Ausbau zw. Wilhelmsfeld-Unterdorf und Altneudorf	X	X	X	X
1050	Ausbau zw. Mainhardt und Gailsbach		X	X	
1135	Ausbau zw. Iptingen und Nussdorf (Kreisgrenze)	X	X	X	
1138	Ausbau OD Markgröningen 1.BA		X	X	
1138	Ausbau OD Markgröningen 2.BA		X	X	

Tabelle: Überprüfung Ausbaumaßnahmen Gruppe 2

Bei den Maßnahmen, bei denen unter Verzicht auf einen Ausbau eine Sanierung erfolgen soll, wurden folgende Projekte überprüft:

L-Str. Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Belastung 2010	Ausbauwert	Zustandswert
409	Ausbau zw. Bettenhausen und Hopfau		X	X
1105	Ausbau zw. Leingarten und Nordheim	X	X	X
1118	Ausbau zw. Karlshof und Oberstenfeld (ohne OD Kleinaspach)		X	X

Tabelle: Überprüfung Ausbaumaßnahmen Gruppe 3

Aus den Überprüfungen resultieren **keine Änderungen** des Maßnahmenplanes für die genannten Ausbaumaßnahmen.

3.4 Neubewertungen von Maßnahmen

Aufgrund der Anregungen und Hinweise wurden bei den Neubaumaßnahmen zum Teil Maßnahmenzuschnitte verändert bzw. Varianten geprüft:

L-Str. Nr.	Maßnahmenbezeichnung
181	Teilortsumgehung Wolterdingen (L 180/L 181)
423	Umgehung Niedereschach Teilumfahrung von der L178 bis L423
1138	Schwörertrasse (als Variante zur OU Freiberg)
1177	Ortsumgehung Heimerdingen (von Kreisgrenze bis L 1177)

Tabelle: Neubewertung Neubaumaßnahmen

Die durchgeführten Bewertungen von Varianten ergeben **keine Änderung** des Maßnahmenplanes.

Bei den Ausbaumaßnahmen waren die L 204, Ausbau westlich von Urnau sowie die L 365 Ostdorf – B 463 bei der Aufstellung des Maßnahmenplans versehentlich nicht berücksichtigt worden. Die Maßnahmen sind nachbewertet worden. Die L 204 Ausbau westlich von Urnau wurde in der Gruppe der Ausbaumaßnahmen im Maßnahmenplan aufgenommen. Die L 365 Ostdorf – B 463 ist der Gruppe der Sanierungsmaßnahmen zugeordnet worden.

3.5 Überprüfung der Gruppenzuordnung und des Umsetzungsstandes von Maßnahmen

Durch entsprechende Hinweise und Überprüfungen konnten die folgenden Zuordnungen korrigiert werden:

L-Str. Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Zuordnung Entwurf	Zuordnung nach Anhörung
99	Bahnübergangsbeseitigung Gengenbach	Ausbaumaßnahme Gruppe 2	BÜ-Maßnahme
355	Beseitigung des Bahnübergangs zwischen Horb und Talheim	Ausbaumaßnahme Gruppe 3	BÜ-Maßnahme
1204	Ortsumfahrung Stuttgart/ Plieningen	Neubaumaßnahme	Neubaumaßnahme mit weit fortgeschrittener Planung

Tabelle: Zuordnungskorrekturen (neue Gruppenzuordnung)

Folgende Maßnahmen sind **nicht mehr im Maßnahmenplan bzw. bei der Sanierung zu berücksichtigen**:

L-Str. Nr.	Maßnahmen-bezeichnung	Zuordnung Entwurf	Begründung
67	Ausbau zw. K 3711 und Kuppenheim	Ausbaumaßnahmen Gruppe 1	Sanierung ist bereits erfolgt
194	Ausbau zwischen Stock-ach und Winterspüren	Ausbaumaßnahmen Gruppe 1	Sanierung ist bereits erfolgt
1070	Beseitigung Bahnübergang Bopfingen	Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen	Maßnahme ist bereits im Bau
1090	Ausbau zw. Adolzfurt und Bretzfeld	Ausbaumaßnahmen Gruppe 2	wird als Kreuzungsmaßnahme weiter verfolgt
1147	Ausbau Oberberken und Schorndorf	Ausbaumaßnahmen Gruppe 1	Sanierung ist bereits erfolgt
2249	Ausbau zw. L 1025 und Hollenbach	Ausbaumaßnahmen Gruppe 2	Abstufung zur Kreisstraße
1197	Neckarquerung	Neubaumaßnahme, nicht im Maßnahmenplan enthalten	Planfeststellung ruht und wird nicht weiter verfolgt

Tabelle: Zuordnungskorrekturen (Herausnahme aus Maßnahmenplan)

3.6 Ausbaumaßnahmen mit weit fortgeschrittener Planung

Ausbaumaßnahmen mit weit fortgeschrittener Planung sind im Entwurf des Maßnahmenplans innerhalb der jeweiligen Ausbaugruppen einsortiert worden. Als Ergebnis der Anhörung werden diese Maßnahmen jetzt gesondert ausgewiesen. Diese Maßnahmen werden hinsichtlich ihres Ausbaustandards im weiteren Planungsprozess nochmals geprüft und dann entsprechend des Prüfergebnisses und der verfügbaren Mittel abgearbeitet. Der mögliche Verfall des Planfeststellungsbeschlusses ist zu vermeiden.

3.7 Einzelfallentscheidungen

L 265 OU Kißlegg mit Bahnübergangsbeseitigung

Die Maßnahme wurde aufgrund des nicht unerheblichen Anteils Neubaustrecke, der gleichzeitig einer Beseitigung des Bahnübergangs an andere Stelle dient, auch als Neubaumaßnahme bewertet. Nach dieser Bewertung wäre die Maßnahme nicht im Maßnahmenplan enthalten. Aufgrund der Doppelwirkung der Maßnahmen als Ortsumfahrung und BÜ-Beseitigung verbleibt die Maßnahme in der Gruppe der BÜ-Maßnahmen. Im Hinblick auf die Umsetzung und Finanzierung ist jedoch eine **Einzelfallprüfung** erforderlich.

L 300 Ausbau zwischen Haisterkirch und Haidgau

Die Stadt hat vorgeschlagen auf den Ausbau zu verzichten, wenn ein Lkw-Sperrung angeordnet wird. Diese Sperrung kann von Seiten der Straßenbauverwaltung **nicht in Aussicht gestellt werden**. Die Maßnahme bleibt in der Gruppe der Ausbaumaßnahmen. Eine Realisierung gegen den Willen der Gemeinde wird nicht erfolgen.

L 559 Bahnübergangsbeseitigung Weingarten mit Anbindung an die B3

Ähnlich wie bei den BÜ-Maßnahmen in Kißlegg und Nieder-Oberstotzingen beinhaltet auch die Maßnahmen neben der Beseitigung des Bahnübergangs einen Neubaumaßnahmenteil. Der Hinweis auf eine diesbezügliche **Einzelfallprüfung** wurde deshalb auch bei dieser Maßnahme aufgenommen.

L 343 Bahnübergangsbeseitigung Bad Liebenzell

Die verkehrliche Notwendigkeit ist derzeit aufgrund der entfallenen OU Bad Liebenzell im Zuge der B 463 nicht gegeben. Die baulich sehr kostenintensive Maßnahme wird daher **aus der Maßnahmenliste genommen**.

L 592 OU Richen

Alternativ zur Ortsumfahrung Richen wurde der Ausbau der Ortsdurchfahrt Richen untersucht. Diese Maßnahme wäre bei den Ausbaumaßnahmen ebenfalls nicht im Maßnahmenplan enthalten. Somit ergibt sich keine Änderung für den Maßnahmenplan.

L 1083 Bahnübergangsbeseitigung Giengen

Als zusätzliche neue Maßnahmen wurde der BÜ Gingen im Zuge der L 1083 aufgenommen. Im Rahmen der BÜ-Beseitigung sind Belange Dritter (Bahn) betroffen, die es rechtfertigen, die Maßnahme zusätzlich **in den Maßnahmenplan aufzunehmen**.

L1148 Ortsumgehung Miedelsbach

Im Rahmen der Anhörung haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die zu einer grundsätzlich anderen Bewertung des Projekts führen. Die seitens der Stadt vorgeschlagenen Optimierungen der bisherigen Planungsvariante (geringe Ausbaubreite der künftigen Ortsumfahrung, geringe Kurvenradien usw.) sind bei einer Wiederaufnahme der Planung im Zuge der weiteren Planungsschritte zu berücksichtigen (vgl. Landtagsdrucksache 15/3757).

L 1165 OU Beimerstetten

Die L 1165 Ortsumfahrung Beimerstetten stellt einen Sonderfall dar. Die Maßnahme liegt räumlich in rund 2 km Entfernung zum umschlagsstarken Containerbahnhof für den kombinierten Verkehr Ulm. Durch die Maßnahme wird die Erreichbarkeit der Anlage straßenseitig verbessert. Dies entspricht dem verkehrspolitischen Ziel, den kombinierten Verkehr zu fördern. Deshalb wird die Maßnahme **in den Maßnahmenplan aufgenommen**.

L 1168 Bahnübergangsbeseitigung Nieder-Oberstotzingen

Die Maßnahme wurde aufgrund des nicht unerheblichen Anteils, der der Beseitigung eines Bahnübergangs dient, auch als solcher definiert und in diese Gruppe aufgenommen. Im Hinblick auf die Umsetzung und Finanzierung ist eine **Einzelfallprüfung** und ggf. eine Aufteilung in Bauabschnitte erforderlich.