



Priorisierung der baureifen Bundesfernstraßen

Beschreibung der Bewertungskriterien

Derzeit gibt es in Baden-Württemberg 20 Bundesfernstraßenprojekte, für die Baurecht vorliegt. Vor dem Hintergrund der bestehenden Unterfinanzierung im Bundesfernstraßenbau und der dadurch begrenzten Haushaltsmittel muss anhand nachvollziehbarer Kriterien eine Entscheidungsgrundlage für eine sinnvolle Umsetzungsreihenfolge geschaffen werden. Zu diesem Zweck wurden die 20 baureifen Projekte anhand folgender sechs Einzelkriterien bewertet:

- Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

Die für die einzelnen Straßenbauprojekte bereits vorliegenden Daten aus dem BVWP wurden entsprechend der vom Bund verwendeten Methode für die Priorisierung aktualisiert. Beim NKV werden die verkehrlichen Wirkungen im Falle der Realisierung mit der verkehrlichen Situation im Bestandsfall verglichen. Dabei werden die Gesamtkosten des Projekts dem finanziellen Nutzen gegenübergestellt. Da sowohl die verkehrlichen Effekte als auch die Projektwirkungen grob abgeschätzt werden, eignet sich der NKV zur Beurteilung der Bauwürdigkeit einer Maßnahme, ist als alleiniges Kriterium aber nicht zur Festlegung einer konkreten Rangfolge geeignet.

- Verkehrssicherheit

Das Kriterium dient als Maßstab für den mit dem Projekt zu erzielenden Sicherheitsgewinn. Betrachtet werden das reale Unfallgeschehen und die Unfallschwere der letzten Jahre auf der Bestandsstrecke. Die Ermittlung der Verkehrssicherheit ist angelehnt an die „Empfehlung zu Sicherheitsanalysen von Straßennetzen“.

- Lärmentlastung

Das Kriterium berücksichtigt die Anzahl und die Belastung der Lärmbetroffenen an der bestehenden Strecke sowie die erreichbare Lärmentlastung durch das Straßenbauprojekt. Die Berechnung der Betroffenenzahlen erfolgt in Anlehnung an die „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“.

Durchgeführt wird eine Lärmberechnung, bei der die konkrete Situation vor Ort in einem Modell abgebildet wird.

- **Umweltverträglichkeit**

Bewertet werden der mit dem Straßenbauprojekt verbundene Flächenverbrauch und die vom Projekt ausgehende Zerschneidungswirkung („Maßnahmenintensität“) sowie die ökologische Wertigkeit der in Anspruch genommenen Flächen und die Betroffenheit von Schutzgebieten („Raumwiderstand“). Die Unterkriterien werden über eine Bewertungsmatrix zusammengeführt.

- **Verkehrsfluss**

Der Verkehrsfluss bzw. die Belastungssituation der Bestandsstrecke wird über das tatsächliche Verkehrsaufkommen im Verhältnis zur Kapazität der Bestandsstrecke bewertet. Dargestellt wird damit das durch das Straßenbauprojekt zu behebende verkehrliche Defizit auf der Bestandsstrecke. Mögliche Verlagerungspotenziale zum Schienenpersonennahverkehr werden ergänzend mit betrachtet.

- **Netzfunktion**

Die Bewertung erfolgt anhand der Verbindungsfunktion des Projektes nach der „Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung“. Die Richtlinie ermöglicht es, Verkehrsnetze zu strukturieren und so verkehrliche Hauptachsen zu identifizieren. Mittels einer regionalen Betrachtung wird der Situation in Baden-Württemberg (Verdichtungsräume und Ländlicher Raum) Rechnung getragen.

Bewertung und Gewichtung

Für jedes Einzelkriterium wurde eine 5-stufige Bewertungsskala definiert. Die 20 Bundesfernstraßenprojekte wurden anhand der Einzelkriterien mit Punktwerten von 1 bis 5 bewertet. Die Einzelbewertungen wurden dann gewichtet und aufsummiert.

Dabei werden NKV und Verkehrssicherheit mit 20% jeweils gleich hoch bewertet und die vier weiteren Kriterien mit jeweils 15 % gewichtet.

Dieser Festlegung voraus gegangen war eine Anhörung zu den Kriterien.