

**Mitteilung**  
**der Landesregierung**

**Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags;  
hier: Denkschrift 2009 des Rechnungshofs zur Haushalts- und  
Wirtschaftsführung des Landes Baden-Württemberg  
– Beitrag Nr. 7: Umsetzung und Finanzierung des Generalverkehrsplans**

Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 27. Juli 2011 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 15/233 Abschnitt II):

*Die Landesregierung zu ersuchen,*

- 1. bis zum 30. Juni 2012 den Maßnahmenplan zum neuen Generalverkehrsplan mit den priorisierten Projekten, den Kriterien der Priorisierung, den hieraus abgeleiteten Priorisierungswerten (Nutzwerten) und den voraussichtlichen Baukosten der einzelnen Projekte vorzulegen;*
- 2. in diesem Zusammenhang die für interne und externe Vergleiche genutzten Kennzahlen offen zu legen.*

## Bericht

Mit Schreiben vom 29. Juni 2012, Az. I-0451.1, berichtet das Staatsministerium wie folgt:

### *Priorisierung und Maßnahmenplan Landesstraßen*

#### 1. Ziel/Gegenstand

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 (GVP 2010) wurde am 14. Dezember 2010 vom Ministerrat beschlossen. Die Grundsatzplanung und der Maßnahmenplan wurden getrennt. Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr wurde beauftragt, dem Ministerrat bis Ende 2011 einen auf die mittelfristige Finanzplanung abgestimmten verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmenplan vorzulegen.

Der Landtag von Baden-Württemberg (15. Wahlperiode) hat in seiner 11. Sitzung am 27. Juli 2011 beschlossen, die Landesregierung zu ersuchen, bis zum 30. Juni 2012 den Maßnahmenplan zum neuen Generalverkehrsplan mit den priorisierten Projekten, den Kriterien der Priorisierung, den hieraus abgeleiteten Priorisierungswerten (Nutzwerten) und den voraussichtlichen Baukosten der einzelnen Projekte vorzulegen und in diesem Zusammenhang die für interne und externe Vergleiche genutzten Kennzahlen offen zu legen.

Mit diesem Bericht wird der Entwurf zum Maßnahmenplan Landesstraßen dem Landtag vorgelegt.

In den Maßnahmenplan sollen in zeitlichen Stufen weitere Infrastrukturmaßnahmen aufgenommen werden:

- Für den Radverkehr die Maßnahmen nach dem Förderprogramm aus Mitteln des Entflechtungsgesetzes; sie werden zurzeit identifiziert.
- Für die Schiene (Vollbahnen) die Elektrifizierungsmaßnahmen. Ende 2012 wird das Ergebnis des beim Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart in Auftrag gegebenen Gutachtens erwartet, das die Elektrifizierungswürdigkeit von bislang dieselbetriebenen Strecken nachweist.
- Für den ÖPNV Maßnahmen nach Beseitigung der aus der Revision der Mittel nach dem Entflechtungsgesetz resultierenden Unsicherheiten.
- Für den Güterverkehr (einschl. Binnenschifffahrt) Maßnahmen nach Auswertung des „Prograns-Gutachtens“ und Identifizierung erster Maßnahmen im Zusammenhang mit dem geplanten Güterverkehrskonzept.

#### 2. Grundlagen

Für den Generalverkehrsplan 2010 (GVP 2010) wurden landesweit insgesamt 734 Aus- und Neubaumaßnahmen an Landesstraßen angemeldet, die sich aus den noch nicht realisierten Maßnahmen des Generalverkehrsplanes 1995 und aus den für den GVP 2010 neu angemeldeten Maßnahmen zusammensetzen. Das Kostenvolumen dieser Maßnahmen beträgt nach heutigem Stand rund 2,5 Milliarden Euro.

#### 3. Bewertung und Priorisierung

Zur Festlegung eines finanzierbaren und ökologisch vertretbaren Maßnahmenplans wurden die Aus- und Neubaumaßnahmen an den Landesstraßen bewertet und priorisiert. Die Bewertung erfolgt nach einem nutzwertanalytischen Verfahren, das gemeinsam mit der Universität Stuttgart, Institut für Straßen- und Verkehrswesen, Lehrstuhl für Straßenplanung und Straßenbau mit Hilfe einer von dort entwickelten wissenschaftlichen Begleituntersuchung durchgeführt wurde. Die am besten bewerteten Maßnahmen werden in den Maßnahmenplan Landesstraßen zum GVP 2010 aufgenommen. Diese Maßnahmen sollen in den kommenden Jahren in Abhängigkeit von der Priorität der Maßnahmen, der Baureife und der verfügbaren Mittel umgesetzt werden. Hierbei werden auch aktuelle

Entwicklungen und Erkenntnisse aus den Planungsverfahren zu berücksichtigen sein.

Die 734 Aus- und Neubaumaßnahmen werden für die Bewertung nach ihrer Art in Gruppen eingeteilt. Getrennt und differenziert bewertet werden Baumaßnahmen mit neuer Trassierung (Neubaumaßnahmen und Ortsumfahrungen) und Baumaßnahmen auf der bestehenden Trasse (Ausbaumaßnahmen). In einer weiteren Gruppe sind Maßnahmen zur Beseitigung von Bahnübergängen.

Die für einen Ausbau vorgesehenen Maßnahmen werden unterteilt in drei Gruppen:

In der ersten Gruppe sind Maßnahmen, bei denen die Mängel der bestehenden Trasse so groß sind, dass ein Ausbau für erforderlich gehalten wird. In der zweiten Gruppe sind Maßnahmen, deren Ausbau zurückgestellt werden kann und die zunächst saniert werden sollen. In der dritten Gruppe sind Maßnahmen, die bei Zugrundelegung geringerer Anforderungen (Standardabbau) nicht ausgebaut werden müssen und die saniert werden sollen. Die Aufteilung wurde anhand der Kriterien Belastungswert, Ausbauwert und Zustandswert vorgenommen. So werden z. B. Strecken mit hoher Verkehrsbelastung und schlechtem Zustand und Ausbau der ersten Gruppe, Strecken mit geringer Verkehrsbelastung und in einem schlechten Zustand der dritten Gruppe zugeordnet.

Die insgesamt 734 Maßnahmen lassen sich damit wie folgt untergliedern:

Art der Maßnahme	Anzahl	Kosten (Mio. Euro)
Neubau	176	1.287
Ausbau	115	291
Zurückstellung Ausbau	215	423
Verzicht Ausbau	211	426
Bahnübergänge	17	69
<b>Summen</b>	<b>734</b>	<b>2.496</b>

Durch die Zurückstellung eines Ausbaus und den dauerhaften Verzicht auf einen Ausbau kann das Kostenvolumen der für den GVP 2010 angemeldeten Maßnahmen um zunächst rund 850 Mio. Euro verringert werden. Für die erforderliche Sanierung der Strecken, deren Ausbau bis auf Weiteres oder dauerhaft zurückgestellt wird, müssen rund ein Drittel der eingesparten Ausbaukosten bei der Erhaltung zur Verfügung gestellt werden. Für die mit einem Ausbau vorläufig und dauerhaft zurückgestellten Strecken sind dies insgesamt rund 300 Mio. Euro. In der Bilanz ergibt sich damit eine Verringerung des GVP-Finanzvolumens von 550 Mio. Euro.

Die Ausbaumaßnahmen wurden anhand der Mängel der bestehenden Trasse bewertet. Herangezogen wurden die Kriterien Ausbauwert, Zustandswert, Sicherheitswert, Belastungswert und Umweltwert. Für die Neubaumaßnahmen wurden eine Mängelanalyse der bestehenden Trasse und eine Zielanalyse der neuen Trasse durchgeführt. Für diese Zielanalyse wurden damit zusätzlich zu den Kriterien der Mängelanalyse die Kriterien Entlastung Mensch, Flächenverbrauch, Kosten, Ökologie und Verkehrsverlagerung angewendet. Alle Kriterien sind gleich gewichtet (siehe Anlage 2).

Bei den sehr heterogenen Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen wird auf eine Bewertung verzichtet.

#### 4. Laufende Bauprogramme

Die Maßnahmen der laufenden Bauprogramme werden umgesetzt. Diese Maßnahmen belasten den Straßenbauhaushalt allerdings in den kommenden Jahren. In den laufenden Programmen, dem Landesstraßenbauprogramm 2008 (BP) und dem Impulsprogramm (IP), sind 69 Neu- und Ausbaumaßnahmen mit einem Restfinanzierungsbedarf ab 2012 von noch rund 180 Mio. Euro enthalten. Davon stehen noch rund 30 Mio. Euro aus den Mitteln für das IP zur Verfügung, rund 150 Mio. Euro müssen aus Kap. 1304 finanziert werden. Mit den in der Mittelfris-

tigen Finanzplanung (Entwurf Staatshaushaltsplan 2012) veranschlagten rund 38 Mio. Euro für Aus- und Neubaumaßnahmen ist der Bau neuer Maßnahmen aus dem Maßnahmenplan Landesstraßen deshalb nicht vor 2015 möglich.

#### 5. Maßnahmenplan Landesstraßen

Der Maßnahmenplan soll einen Zeitraum von 10 Jahren umfassen. Innerhalb dieser Laufzeit können auch Maßnahmen umgesetzt werden, bei denen der Planungsstand derzeit noch nicht fortgeschritten ist. Entsprechend den Haushaltsansätzen der kommenden Jahre wird von einem Mittelvolumen von 380 Mio. Euro für Neu- und Ausbaumaßnahmen ausgegangen. Diese Mittel werden zur Erstellung des Maßnahmenplans wie folgt aufgeteilt:

- 160 Mio. Euro für Neubaumaßnahmen/Ortsumfahrungen
- 160 Mio. Euro für Ausbaumaßnahmen
- 20 Mio. für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen
- 40 Mio. als Planungsreserve (für Kostensteigerungen, ggf. Verstärkung der Erhaltungsmittel für „Sanierung statt Ausbau“).

Die der Sanierung zugeordneten Maßnahmen sollen aus Sanierungsmitteln finanziert werden. Hierfür sind zusätzliche Erhaltungsmittel in den kommenden Jahren notwendig. Die nicht in den Maßnahmenplan aufgenommenen Maßnahmen der Gruppen, bei denen der Ausbau zurückgestellt oder bei denen dauerhaft auf den Ausbau verzichtet werden kann, werden auf der Grundlage der 2012 durchzuführenden Zustandserfassung und Zustandsbewertung (ZEB 2012) und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit abgearbeitet.

Darüber hinaus stehen die Maßnahmen in Konkurrenz zu den sanierungsbedürftigen sonstigen Landesstraßen. Eine landesweit systematische Festlegung von Erhaltungsabschnitten sowie deren Priorisierung erfolgt im Zusammenhang mit der ZEB 2012. Auf dieser Basis wird ein mittelfristiges Erhaltungsprogramm ab dem Jahr 2013 erstellt. Die planerisch weit fortgeschrittenen Maßnahmen dieser Gruppen werden hinsichtlich ihres Ausbaustandards im weiteren Planungsprozess nochmals geprüft und entsprechend des Prüfergebnisses und der verfügbaren Mittel abgearbeitet.

Dringliche Großprojekte mit Kosten über 15 Mio. Euro sind aus der Prioritätenliste herausgenommen und nachrichtlich mit ihren Kostensätzen im Maßnahmenplan genannt. Ihre Realisierung ist entweder mit zusätzlichen Mitteln oder in Konkurrenz zu im Maßnahmenplan genannten Projekten möglich.

Die planerisch weit fortgeschrittenen Neubaumaßnahmen sind in den Maßnahmenplan übernommen worden, selbst wenn sie nach Anwendung der Kriterien nicht in allen Fällen zu berücksichtigen wären. Eine Ausnahme planfestgestellter und sich in der Planfeststellung befindender Maßnahmen aus der Maßnahmenliste und damit ein Inkaufnehmen des Verfalls des Planfeststellungsbeschlusses bedürfte einer begründeten Einzelfallentscheidung und ist nicht im Rahmen dieses Priorisierungsverfahrens zu leisten.

Damit ergeben sich die in Anlage 1 beigelegten Maßnahmenlisten „Ortsumfahrungen und Neubaumaßnahmen“ und „Ausbaumaßnahmen“ sowie die nicht priorisierte Maßnahmenliste „Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen“.

#### 6. Ergebnis

Mit diesen Ansätzen können rund 13% des für den GVP 2010 angemeldeten Investitionsvolumens für Neubaumaßnahmen und – bezogen auf die Maßnahmen der Gruppe 1 – rund 55% des angemeldeten Investitionsvolumens für Ausbaumaßnahmen abgedeckt werden. Das ist eine deutliche Schwerpunktsetzung zugunsten des Ausbaus.

Damit ergibt sich folgendes Tableau:

<b>Art der Maßnahme</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Kosten (Mio. Euro)</b>
Neubau	29	162
Ausbau	75	161
Bahnübergänge	17	20
<b>Summe</b>		<b>343</b>

Die Maßnahmen der Gruppen bei denen der Ausbau zurückgestellt oder bei denen dauerhaft auf einen Ausbau verzichtet wird, sollen aus Sanierungsmitteln finanziert werden und sind nicht dargestellt.

Der Maßnahmenplan zeigt auf, welche Vorhaben mit den zu erwartenden Haushaltsansätzen in einem 10-Jahres-Zeitraum realisierbar sein können. Die Aufnahme in den Maßnahmenplan stellt jedoch keine Zusage auf Realisierung dar. Insbesondere bei den planerisch noch nicht weit fortgeschrittenen Neubaumaßnahmen können sich im Rechtsverfahren Erkenntnisse ergeben, die zu einer veränderten Bewertung führen. Auch im Hinblick auf die Laufzeit des Maßnahmenplans können sich bei Einzelfallbetrachtungen veränderte Prioritätensetzungen ergeben.

#### 7. Weiteres Vorgehen

Nach Vorlage des Berichts an den Landtag wird zum Entwurf des Maßnahmenplans Landesstraßen eine Anhörung eingeleitet.

Die Maßnahmenpläne der anderen Verkehrsträger werden in getrennten Verfahren aufgestellt.

#### 8. Entwurf Maßnahmenplan Landesstraßen

Die sich mit den dargestellten Vorgaben anhand der Bewertungskriterien ergebenden Listen sind in Anlage 1 beigefügt.

## Anlage 1

**Maßnahmenplan Landesstraßen**

## 1. Neubaumaßnahmen entsprechend Priorisierung

L-Str. Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Kosten	GESAMT-WERT
115	Ortsumfahrung Eichstetten-Bötzingen *)	4,80	38
123	Ortsumfahrung Staufeu *)	6,80	42
314	Ortsumfahrung Mennisweiler	6,00	41
410	Ortsumfahrung Empfingen	6,00	39
422	Ortsumfahrung Rötenuberg	0,65	33
433	Teilumgehung Reichenbach	1,50	38
546	Ortsumfahrung St Leon-Rot OT St Leon	9,00	39
1036	Ortsumfahrung Hölzern	2,50	37
1066	Ortsumfahrung Mittelrot	1,40	38
1079	Ortsumfahrung Albeck	3,00	39
1080	Ortsumfahrung Allmersbach/T – Königsbrunnhof	10,80	42
1125	Ortsumfahrung Niefern-Öschelbrunn, OT Niefern	7,00	26
1125	Ortsumfahrung Niefern-Öschelbrunn, OT Öschelbrunn	2,50	26
1134	Ortsumfahrung Mönsheim	2,50	24
1138	Nordumfahrung Benningen incl. neuer Neckarbrücke *)	8,50	42
1140	Ortsumfahrung Winterbach	12,50	42
1148	Ortsumfahrung Miedelsbach	9,10	31
1164	Ortsumfahrung Heuchlingen	2,70	37
1170	Ortsumfahrung Asselfingen	2,50	41
1177	Teilumgehung Heimerdingen (von Kreisgrenze bis K 1653)	3,20	39

\*) Maßnahme mit weit fortgeschrittener Planung

## 2. Neubaumaßnahmen mit weit fortgeschrittener Planung

L-Str. Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Kosten
259	Ortsumfahrung Ribtissen	4,10
268	Ortsumfahrung Pfullendorf zw. L194 und L268 BA II	6,78
284	Ortsumfahrung Kleinwinnaden	2,80
602	Neubau der L 602 zwischen Rußheim und Huttenheim	5,00
1100	Ortsumfahrung Ilsfeld	13,50
1103	Ortsumfahrung Güglingen/Pfaffenhofen	4,80
1106	Ortsumfahrung Nordhausen	4,40
1161	Ortsumfahrung Bargau	5,50
1214	Ortsumfahrung Jebenhausen	12,00

## 3. Ausbaumaßnahmen

L-Str. Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Kosten	GESAMT-WERT
67	Ausbau zw. Haueneberstein und K 3711	0,51	24
67	Ausbau zw. Kuppenheim und Muggensturm	2,25	35
67	Ausbau zw. K 3711 und Kuppenheim	0,80	38
80	Ausbau zw. L 85 und Leiberstung	1,50	61
83	Ausbau zw. Bühlertal und Hof	4,00	63
86	a Ausbau zw. Waldulm und Kappelrodeck	0,80	61
87	Ausbau bei Furschenbach	1,60	65
94	Ausbau in Unterharmersbach	1,40	64
99	Ausbau zw. Schutterwald-Höfen und Dundenheim	1,70	59
123	Ausbau zw. Staufen und Untermünstertal	1,60	47
138	Verlegung zw. Hauingen und Steinen	2,75	40
140	Ausbau zw. Gresgen und Tegernau	1,40	54
162	Ausbau Dangstetten-Bechtersbohl und B34	5,50	44
173	Ausbau zw. Untersimonswald und Neuenweg	2,80	43
194	Ausbau zw. Stockach und Winterspüren	3,20	56
196	Ausbau zw. K 8217 und Kreenheinstetten	1,04	64
259	Ausbau zw. Rißtissen und Kreisgr. gegen Laupheim *)	0,60	32
260	Ausbau zw. Oberkirchberg und Unterkirchberg	0,55	59
265	Ausbau zw. Laupheim und Achstetten	1,20	59
273	Ausbau zw. Assmannshardt und der Kreisgrenze	1,32	63
279	Ausbau zw. Tafertsweiler und Völlkofen (südl.)	0,54	63
288	Ausbau zw. Kreisgrenze und Königseggwald	1,30	60
300	Ausbau zw. Rot a.d.R. und Tannheim	2,67	61
300	Ausbau zw. Haisterkirch und Haidgau	2,00	67
300	Ausbau zw. Tannheim und Egelsee	2,83	67
306	Ausbau zw. Füramoos und der L 265 bei Tristolz	1,20	58
325	Ausbau zw. Albertshofen und Fenken	2,20	51
333	Ausbau zw. Pfügelberg u. Primisweiler	3,00	57
353	Ausbau der OD Unterschwandorf	0,55	40
353	Ausbau zw. Unterschwandorf und Iselshausen *)	6,30	50
360	Ausbau zw. der B14 und Baisingen	0,60	62
380	a Ausbau zw. Glems und Neuhausen	1,10	61
398	Ausbau zw. Dettingen und Dießen	3,00	57
433	Ausbau zw. Denkingen und Gosheim	7,00	52
442	Ausbau zw. Dotternhausen und Rosswangen	1,10	55
506	Ausbau zw. Impfingen und TBB, BA I	1,30	49
550	Ausbau zw. Sinsheim und Weiler	3,00	63
552	Ausbau der OD Stettfeld	1,20	60
560	Ausbau zw. Schloss Stutensee u. L 558 *)	1,00	53
564	Ausbau bei Bad Herrenalb, Loffenauer Eck	0,61	67
564	Ausbau zw. Gernsbach und Kreisgrenze mit OD Loffenau	4,50	68
592	Ausbau OD Ittlingen	2,50	21
623	Ausbau zw. OD Langensteinbach und L 609	4,00	28

L-Str. Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Kosten	GESAMT-WERT
1001	Ausbau zw. Nassau und B 19, BA II, ohne WSG	1,59	44
1001	Ausbau zw. Nassau und B 19, BA III, ohne WSG	1,74	49
1001	Ausbau zw. Schäfersheim und Nassau	2,20	53
1036	Ausbau zw. K 2126 und Eberstadt	2,60	43
1050	Ausbau zw. Wielandsweiler und Hütten	2,10	50
1080	Ausbau zw. Aalen und Brastelburg	3,83	47
1083	Ausbau zw. Heidenheim und Giengen	3,27	50
1098	Ausbau zw. Bad Friedrichshall und L 1096	1,80	24
1100	Neckarbrücke Hochberg	5,00	29
1100	Zweibahniger Ausbau zw. HN-Neckargartach und BAB-AS HN/Untereisesheim	3,60	53
1107	Ausbau zw. K 1633 und Löchgau	0,67	30
1107	Ausbau zw. Fürfeld und Massenbachhausen, 3. BA	1,00	31
1107	Ausbau zw. Massenbach und Massenbachhausen	0,80	37
1110	Ausbau zw. Sachsenheim und Untermberg	2,50	55
1111	Ausbau zw. Untergruppenbach und BAB-AS Untergruppenbach	3,10	60
1111	Ausbau zw. Donnbronn u. Untergruppenbach	3,00	67
1116	Ausbau zw. Oberstenfeld und Beilstein (Kreisgr.)	0,52	58
1120	Ausbau zw. L 1150 (Kaisersbach) und L 1149 (Fornsbach)	7,80	59
1125	Ausbau zw. Großsachsenh.-Bietigh. Holderbüschle-Skt.Peter	1,04	49
1127	Ausbau zw. Kreisgrenze und Winnenden	2,60	26
1127	Ausbau zw. Kreisgrenze und Affalterbach	1,20	67
1134	Ausbau zw. Lienzingen und Zaisersweiher	1,60	67
1135	Ausbau zw. L1177 und Wiernsheim	1,50	51
1135	Ausbau zw. Wurmberg und L 1177	0,52	64
1135	Ausbau zw. Serres und Iptingen	1,00	66
1136	Ausbau zw. Schöckingen und Hemmingen	2,20	40
1136	Ausbau zw. Höfingen und Hirschlanden	1,20	48
1147	Ausbau zw. Oberberken und Schorndorf	4,32	33
1205	Ausbau zw. Möhringen und Plieningen	0,55	44
1232	Ausbau zw. Langenau und LGr. bei Riedheim	3,40	56
2310	Ausbau zw. Tremhof und K2879	1,40	55
2310	Ausbau zw. Freudenberg und Tremhof	1,60	63

\*) Maßnahme mit weit fortgeschrittener Planung



4. Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (Kostensumme aller Baulastträger 68,75 Mio. Euro, zur Finanzierung des Landesstraßenanteils stehen innerhalb der Laufzeit des Maßnahmenplans 20 Mio. Euro zur Verfügung)

L-Str. Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Kosten
90	Beseitigung BÜ in Kork	3,30
95	Beseitigung BÜ Legelshurst	3,10
135	OU Steinen mit BÜ-Bes. im Zuge der L 138	2,00
159	BÜ-Beseitigung bei Tiengen	3,00
251	Beseitigung des Bahnübergangs bei Warthausen (Anteil)	1,96
257	L 257/L 273 Beseitigung Bahnübergänge in Munderkingen (Anteil)	1,30
265	OU Kißlegg mit BÜ-Beseitigung	13,10
343	BÜ in Bad Liebenzell	3,40
559	Ortsumgehung Weingarten mit BÜ-Beseitigung Weingarten	9,00
566	Ausbau der L 566 mit Bahnübergangsbeseitigung Mörsch	5,00
1001	Beseitigung Bahnübergang Schrozberg	2,90
1040	Beseitigung Bahnübergang Gaugshausen	1,80
1070	Beseitigung Bahnübergang Bopfingen *)	8,50
1075	Neuler - Schrezheim, 2.BA (BES BÜ Schrezheim)	3,50
1170	Bahnübergangsbeseitigung Sontheim	3,00
1232	Beseitigung schienengleicher BÜ in Langenau (Anteil)	1,50
1243	Neubau Bahnüberführung in Halzhausen	2,39

\*) Maßnahme mit weit fortgeschrittener Planung

Nachrichtlich:

Großprojekte<sup>1</sup>

L-Str. Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Kosten
597	Ausbau zwischen Friedrichsfeld und Ladenburg mit Neckarbrücke *)	23,00
723	Wieslocher Straße bis A 6 AS Rauenberg	15,80
1115	Ausbau zwischen Mundelsheim und Backnang *)	56,50
2310	Ortsumfahrung Freudenberg	45,10

\*) Maßnahme mit weit fortgeschrittener Planung

<sup>1</sup> Wurden entweder aufgrund ihrer Bewertung nach den Kriterien oder aufgrund der weit fortgeschrittenen Planung nachrichtlich aufgenommen, das Kostenvolumen von insgesamt ca. 140 Mio. Euro ist nicht im Maßnahmenplan enthalten.

## Anlage 2

**Maßnahmenplan und Priorisierung Landesstraßen****Definition der Kriterien**Kriterien der Mängelanalyse (Ist-Zustand)

- **Ausbauwert:**  
Das Kriterium dient als Maßstab für die Befahrbarkeit der bestehenden Straße und beschreibt den Streckencharakter. Es wird über die Unterkriterien der Kurvigkeit und der Querschnittsbreite der Straße definiert, die untereinander verknüpft werden.
- **Zustandswert:**  
Mit dem Zustandswert wird der wirtschaftliche Wert einer Straße abgebildet. Berücksichtigt werden dabei der Substanzwert und der Gebrauchswert. Dabei gilt der Substanzwert als Schadenswert, der die Oberflächenschäden beschreibt. Der Gebrauchswert spiegelt die Befahrbarkeit und Sicherheit wider. Er beinhaltet die Zustandsmerkmale Allgemeine Unebenheit, Spurrinnen und Griffigkeit.
- **Sicherheitswert:**  
Das Kriterium dient als Maßstab für den mit einer Maßnahme zu erzielenden Sicherheitsgewinn. Dabei ist eine reine Betrachtung der absoluten Unfallzahlen einer Strecke nicht zweckmäßig. Um den Zusammenhang zwischen Unfällen und der Verkehrsstärke darzustellen, werden die Unfallkennzahlen Unfallrate (fahrleistungsbezogen) und Unfalldichte (streckenbezogen) analysiert und zu einem Sicherheitswert verknüpft.
- **Belastungswert:**  
Der Belastungswert dient als verkehrstechnischer Parameter. Er wird mit Hilfe der Verkehrsstärke auf dem betrachteten Netzabschnitt ermittelt. Überlastungen und Qualitätsmängel im Netz können damit erkannt werden, sind aber üblicherweise im Landesstraßennetz nicht relevant. Dieser Wert dient also der Unterstützung und Schärfung der übrigen Werte.
- **Umweltwert:**  
Mit diesem Kriterium wird die Lage einer Straße in einem Wasserschutzgebiet bewertet und damit die Umweltauswirkungen einer bestehenden Straße dargestellt, die sich mit baulichen Maßnahmen verbessern lassen.

\*)Der hierzu mit Schreiben des Staatsministeriums vom 23. Dezember 2010 und 8. November 2011 begehrteten Fristverlängerung bis 15. März 2012 wurde zugestimmt.

Kriterien der 1. Stufe der Zielanalyse (für Ortsumfahrungen und neue Netzelemente)

- Entlastung Mensch:  
Über die Länge der betroffenen Ortsdurchfahrt (Bestandsstrecke) wird vereinfachend die Entlastung für den Mensch ermittelt. Um ein Maß für die Betroffenheit zu erhalten, werden nur die direkt angebauten und von der Straße erschlossenen Bereiche herangezogen. Unberücksichtigt bleibt jedoch die tatsächliche Nutzung der Bebauung entlang der Ortsdurchfahrt sowie die Anzahl der dort wohnenden Menschen.
- Flächenverbrauch:  
Als Indikator wird die Länge der Neubaustrecke der Ortsumfahrung angesetzt. Bei den Landesstraßen kann näherungsweise von einer einheitlichen Breite ausgegangen werden, sodass auf eine Berücksichtigung der Breite der Straße im Bewertungsverfahren verzichtet werden kann. Auch der Flächenverbrauch von Knotenpunkten und Anschlüssen bleibt unberücksichtigt. Eine Korrelation mit dem Kriterium Entlastung Mensch konnte nicht festgestellt werden.
- Kosten:  
Die Gesamtkosten des Projektes werden bewertet. Damit wird die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme dargestellt.

Kriterien der 2. Stufe der Zielanalyse (für Ortsumfahrungen und neue Netzelemente)

- Umwelt:  
Die Bewertung des Kriteriums Umwelt erfolgt anhand der Unterkriterien Zusatzbelastung (= Maßnahmenintensität) sowie Wertigkeit des neu zu versiegelnden Bestandes und Schutzgebietskulisse (= Raumwiderstand). Die Unterkriterien werden über eine Bewertungsmatrix zusammengeführt. Der Flächenverbrauch ist bereits als eigenständiges Kriterium in der Priorisierungsmethodik enthalten und fließt daher nicht in das Kriterium Umwelt ein.
- Verkehrsverlagerung:  
Das Kriterium dient als Maßstab für die Verkehrswirksamkeit der Maßnahme. Dabei wird die Fahrtbeziehung, die über den betroffenen Streckenabschnitt abgewickelt wird, betrachtet. Bewertet wird, welche Achsen aufgrund der Netzsituation verlagert werden können.

## Bewertung der Kriterien

Die beschriebenen Kriterien werden bewertet und einer Punkteskala von 0 bis 100 Punkten zugeordnet. Je weniger Punkte eine Maßnahme erhält, desto mehr weicht in der Mängelanalyse der Istzustand vom Zielzustand ab und desto weniger wird bei der Zielanalyse eine

Verbesserung des Zustands erreicht. Höchste Priorität haben dementsprechend die Maßnahmen mit den geringsten Punktzahlen. Alle Kriterien sind gleich gewichtet.