

**Verbandsversammlung am 4. Dezember 2015**

**- öffentlich -**

Vorlage zu TOP 2

**Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015**

**Priorisierungsliste für die Straßenbauvorhaben in der Region**

**- Beschluss**

**Beschlussvorschlag**

Die Verbandsversammlung beschließt die Aufstellung einer Priorisierungsliste für die Straßenbauvorhaben des Bundes in der Region und beauftragt die Verbandsverwaltung, diese der Stellungnahme zum Referentenentwurf des BVWP 2015 zu Grunde zu legen.

## 1. Vorbemerkung

Die Arbeiten am neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 schreiten voran. Bis Ende September sollten die beauftragten Büros die gemeldeten Maßnahmen untersucht und bewertet haben. Die Veröffentlichung des Referentenentwurfes war für Ende November vorgesehen.

Die Zielsetzung des neuen BVWP 2015 ist in der Grundkonzeption mit folgenden Kernaussagen festgehalten:

### 12 Kernpunkte der Grundkonzeption

1. Wir dürfen unsere Infrastruktur nicht auf Verschleiß fahren: Der Bedarf für Erhaltungsinvestitionen wird im BVWP 2015 fachlich ermittelt und hat Vorrang vor Aus- und Neubauvorhaben.
2. Aus- und Neubau müssen streng am Bedarf orientiert sein: Vorhaben zur Engpassauflösung werden künftig in der zusätzlichen Kategorie „Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)“ prioritär umgesetzt, sofern sie ökologisch verträglich sind.
3. Hauptachsen stehen im Vordergrund: Für die überregional wichtigen Bundesautobahnen wird der Großteil (70 %) der Aus- und Neubaumittel des Verkehrsträgers Straße reserviert.
4. Effiziente Verteilung und Anstieg der verfügbaren Finanzmittel müssen Hand in Hand gehen: Engpassanalysen und Erhaltungsbedarf zeigen, dass eine dauerhafte Anhebung der Finanzmittel auch bei strengerer Priorisierung dringend erforderlich ist.
5. Infrastrukturpolitik ist ein wichtiger Baustein der Verkehrspolitik, muss aber fokussiert werden: Der BVWP konzentriert sich auf die durch Infrastruktur beeinflussbaren Ziele.
6. Alles kommt auf den Prüfstand: Auch Vorhaben des letzten BVWP, die noch nicht begonnen wurden bzw. nicht bis 2015 in Bau gehen, werden erneut bewertet.
7. Vorhandene Infrastruktur besser nutzen: Der BVWP bezieht nunmehr alternative kapazitätssteigernde Maßnahmen systematisch in seine Prüfung mit ein.
8. Wir brauchen gute Entscheidungsgrundlagen: Egal ob Lärm, Verkehrssicherheit, Klimawirkung, Wachstumseffekte oder Erreichbarkeiten – die ökonomischen, ökologischen, raumordnerischen und städtebaulichen Bewertungsverfahren werden systematisch überprüft und modernisiert.
9. Gesamtnetzplanung UND Einzelprojektbetrachtung: Der BVWP 2015 untersucht Einzelprojekte, bündelt deren Korridorwirkung und vergleicht Netzalternativen als Basis der Investitionsentscheidung.
10. Wir wollen Projekte realistischer planen: Die systematische Plausibilitätsprüfung von angemeldeten Projekten und deren Kosten wird gestärkt.
11. Entscheidungen absichern: Die Stabilität von Bewertungsergebnissen wird hinsichtlich künftiger wirtschaftlicher Unsicherheiten und langfristiger demografischer Veränderungen in Sensitivitätsanalysen geprüft.
12. Ein gemeinsames Verständnis für die Infrastruktur ermöglichen: Der BVWP 2015 wird transparent erarbeitet, dokumentiert und diskutiert.

Abb. 1: Kernpunkte der Grundkonzeption des BVWP 2015 (Quelle: BMVBS, 2013)

In mehreren Gremiensitzung hat sich der Regionalverband mit dem BVWP 2015 befasst (siehe TOP 3 im PA vom 19.02.2014, TOP 6 im PA vom 16.10.2013, TOP 2 im PA vom 17.04.2013 und TOP 4 im PA vom 21.10.2015). Zudem fanden in den letzten Jahren regelmäßig Gespräche mit den zuständigen Straßenbauämtern der Kreise und dem für uns zuständigen Referat 47.3 – Straßenbau Süd des Regierungspräsidiums Tübingen statt, wo die Thematik BVWP 2015 und die Priorisierung der Straßenbauvorhaben abgestimmt wurde.

## **2. Priorisierungsliste für die Region Bodensee-Oberschwaben**

Vor dem Hintergrund der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 arbeitet die Verwaltung bereits seit geraumer Zeit auf eine gemeinsame Positionierung und Priorisierung der wichtigsten verkehrlichen Infrastrukturausbaumaßnahmen im Bereich der Bundesfernstraßen hin. Alle Kräfte aus Politik, Gesellschaft und Wirtschaft sollen sich auf die wesentlichen planerischen und baulichen Maßnahmen der Region für die nächsten 15 Jahre verständigen und diese einheitlich gegenüber Bund und Land vertreten. Die gesamte Region bündelt so ihre Kräfte und kann damit mehr Gewicht auf allen politischen Ebenen in die Waagschale werfen. Die Region lässt sich folglich nicht mehr auseinander dividieren und liefert keine Gründe für Bund und Land, um Planungen oder Baumaßnahmen wegen fehlender Einigkeit auf die lange Bank zu schieben.

### **Begründung**

Die Region Bodensee-Oberschwaben gehört zu den wirtschaftsstärksten Räumen der Bundesrepublik Deutschland und auch Europas und ihre Zukunftsperspektiven sind nach allen Prognosen sehr gut. Nicht ausreichend und nicht angemessen ist dagegen in weiten Teilen die Basisinfrastruktur von Straße und Schiene und es ist somit fraglich, ob in Zukunft die attestierten Chancen auch tatsächlich genutzt werden können oder ob nicht umgekehrt die Defizite im Bereich der Infrastruktur mehr und mehr zum Hemmschuh und zum Engpass einer weiteren prosperierenden Entwicklung werden könnten. Zum Beleg sei darauf verwiesen, dass im noch laufenden Bundesverkehrswegeplan 2003 im Bereich der Straßen in der Region 31 Maßnahmen vermerkt waren. Davon sind im abgelaufenen Zeitraum gerade 7 Maßnahmen umgesetzt worden und drei weitere sind neu im Bau, d.h. es werden schließlich nur knapp ein Drittel aller beantragten Maßnahmen tatsächlich realisiert. Zudem wird in der gesamten Region Bodensee-Oberschwaben nur noch an einer einzigen Bundesmaßnahme geplant, nämlich an der B 30 zwischen Friedrichshafen und Ravensburg (Umfahrung Meckenbeuren). Zusätzlich wurde mit Datum 6.10.2015 die Planung für den Abschnitt der B 31 zwischen Immenstaad und Meersburg wieder aufgenommen. Bei den mittlerweile extrem langen Planungs- und Verfahrenszeiträumen von häufig deutlich über 10 Jahren ist somit traurige Realität, dass mittel- und längerfristig in der Region keine rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlüsse mehr vorhanden sein werden und die Gefahr droht, dass die Realisierung von dringenden Bauvorhaben auf den St.-Nimmerleinstag verschoben wird. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass für weitere Planungen derzeit auch kaum Personal bei den ausführenden Stellen des Landes zur Verfügung steht.

Auch vor dem Hintergrund, dass im neuen Bundesverkehrswegeplan der Löwenanteil der verfügbaren Investitionsmittel in den Straßenerhalt fließen soll, ist eine Konzentration auf die wichtigsten Vorhaben notwendig.

## **Priorisierung**

Insofern erscheint es zweckmäßig, aus der Vielzahl der oft schon seit vielen Jahren diskutierten und vor Ort verfolgten lokalen Lösungen, die für die gesamte Region besonders bedeutenden Vorhaben zu definieren. Dabei geht es um die wichtigsten Achsen und Lückenschlüsse, die auch über die Regionsgrenzen hinaus und damit von überregionaler Bedeutung sind und gesamtstaatlich einen besonders hohen verkehrlichen Nutzen stiften. An dieser Stelle besteht Deckungsgleichheit mit den Zielsetzungen des Bundes, der Aus- und Neubau künftig auf die hochbelasteten Korridore konzentrieren will.

Bei der Auswahl der wichtigsten Maßnahmen für die Region wurden auch die Bewertungskriterien des Landes beachtet, die dieses bei der landesweiten Priorisierung der angemeldeten Vorhaben angewandt hat (Verkehrsfluss, Kosten, Wirkung Mensch und Wirkung Umwelt) und mit entsprechender regionalplanerischer und regionalpolitischer Ausrichtung und Gewichtung versehen (siehe Liste mit Erläuterungen). Dies bedeutet z.B., dass dem Neu- und Ausbau der B 311 und B 313 vor dem Hintergrund des grundgesetzlichen Auftrags (Artikel 72 „zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse“) im regionalen Kontext ein relativ hoher Stellenwert zugemessen wird (siehe Anhang). Wenn die Bewertungsergebnisse des Bundes im Rahmen des Referentenentwurfes veröffentlicht werden, wird unsere Priorisierungsliste anhand dieser Ergebnisse noch einmal überprüft werden.

Die absolut unverzichtbaren Vorhaben des neuen BVWP bis 2030 sind in der 1. Priorität benannt. Sie beruhen auf den vorliegenden Reihungen für die 3 Landkreise (Bodenseekreis, Ravensburg, Sigmaringen) und werden für die Kategorie „Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)/ „Vordringlicher Bedarf (VB)“ vorgeschlagen.

Darüber hinaus sind in einer 2. Priorität weitere wichtige Maßnahmen für die Region aufgelistet, die bei entsprechender Ressourcen- und Mittelverfügbarkeit auch begründet in Angriff genommen werden sollten. Sie werden für die Kategorie „Vordringlicher Bedarf (VB)“ vorgeschlagen.

Zusammenfassend geht es also darum, die absolut unverzichtbaren, fundamental und existenziell wichtigen Maßnahmen der Region Bodensee-Oberschwaben durch Bündelung aller Kräfte und Potenziale und unter voller Konzentration aller Ressourcen (Politik, Planung, Finanzen) in halbwegs überschaubaren Zeiträumen, sprich während der Laufzeit des neuen Bundesverkehrswegeplans bis 2030, einer Lösung zuzuführen.

## Prioritätenliste für die Straßenbauvorhaben in der Region

Kategorie	Projektbezeichnung	Kriterien						Bemerkungen (Bedeutung des Straßen- zuges, Entlastungswirkung für Bevölkerung und Verkehr etc.)	Planungsstand
		Bisherige Einstufung BVWP 2003	Kosten (Mio. €) (Kosten relativ: Mio.€/km)	Verkehrs- menge (Kfz/24h)	Verkehrsfluss (Auslastungs- grad)	Wirkung Mensch Lärmkenn- ziffer: dBxEW/km	Wirkung Umwelt (Maßnahmen- intensität/Raum- widerstand in Punkten)		
<b>1</b>	B 30 Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg/ Eschach	VB	145 (8,7)	17.900 (SV: 501)	0,85	104	1 / 2 = 1,5	Nord-Süd-Magistrale Oberschwabens, Entlastung OD Meckenbeuren und B 33 (Planfall 7.5)	Vorplanung/ Linienfindung
<b>2</b>	B 31 Meersburg/W – Immenstaad	VB	120,5 (11,5)	27.000 (SV: 2.131)	1,35	178	1 / 1 = 1	Ost-West-Magistrale am Bodensee, Entlastung OD Hagnau	ROV+Linienbe- stimmung
<b>3</b>	B 32 OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	WB	108 (29,9)	17.644 - 30.338 (SV: 922 - 1.122)	0,9	513	5 / 4 = 4,5	Ost-West-Achse OZ Ravensburg-OZ Kempten, Zubringer A 96, regionale Verknüpfungsfunktion (B30/B32/B33), Entlastung OD Ravensburg und südlicher Ortsteile	RE-Entwurf (neu zu erstellen)
<b>4a</b>	B 311n/B 313 Sigmaringen – Mengen	WB	70 (9,2)	12.600 (SV: 1.800)	0,84	26	1 / 2 = 1,5	Lückenschluss der Ost-West- Magistrale Ulm-Freiburg, Raum großer Autobahn- ferne und erheblicher Erreichbarkeits- und Strukturdefizite, hoher Lkw- Anteil, Entlastung von neun ODs, 1. BA Nordtrasse, vollständige verkehrliche Wirkung mit 2. BA	ROV+Linienbe- stimmung+ Vorplanung
<b>4b</b>	B 311n/B 313 Engelswies – Vilsingen	WB	36 (6,0)	12.900 (SV: 1.800)	0,25 (nur bezogen auf B 313)	0	2 / 3 = 2,5	Siehe 4a, 2. BA Nordtrasse, vollständige verkehrliche Wirkung mit 1. BA	ROV+Linienbe- stimmung+ Vorplanung

<b>5a</b>	B 30 OU Enzisreute	WB	43 (11,3)	21.300 (SV: 1.603)	1,06	9	1 / 1 = 1	Nord-Süd-Magistrale Oberschwabens, Entlastung OD Enzisreute	
<b>5b</b>	B 30 OU Gaisbeuren	WB	50 (9,3)	21.300 (SV: 1.603)	1,06	30	1 / 4 = 2,5	Nord-Süd-Magistrale Oberschwabens, Entlastung OD Gaisbeuren	
<b>6</b>	B 31 Friedrichshafen/ Waggershausen – FN/B 30 alt	VB	29,2 (13,9)	16.000 (SV: 2.063)	0,87	27	5 / 2 = 3,5	Ost-West Magistrale am Bodensee, Entlastung von FN (Erweiterung Tunnel)	

Kategorie	Projektbezeichnung	Kriterien						Bemerkungen (Bedeutung des Straßen- zuges, Entlastungswirkung für Bevölkerung und Verkehr etc.)	Planungsstand
		Bisherige Einstufung BVWP 2003	Kosten (Mio. €) (Kosten relativ: Mio.€/km)	Verkehrs- menge (Kfz/24h)	Verkehrsfluss (Auslastungs- grad)	Wirkung Mensch Lärm- kennziffer: dBxEW/km	Wirkung Umwelt (Maßnahmen- intensität/Raum- widerstand in Punkten)		
<b>1</b>	B 31 Überlingen/O – Oberuhldingen	VB	41 (10,0)	24.300 (SV: 2.179)	1,23	7	1 / 3 = 2	Ost-West Magistrale am Bodensee, Entlastung Kloster Birnau	ROV+Linienbe- stimmung
<b>2</b>	B 31 Oberuhldingen – Meersburg/W	VB	112,8 (17,9)	18.900 (SV: 1.927)	0,98	32	3 / 3 = 3	Ost-West Magistrale am Bodensee, Entlastung Oberuhldingen durch Tunnel	ROV+Linienbe- stimmung
<b>3</b>	B 467 Querspange Tettngang (Hirschlatt- Tettngang)	WB	9,1 (3,8)	12.400 (SV: 826)	0,53	50	4 / 2 = 3	Bestandteil der Nord-Süd- Magistrale Oberschwabens (B 30), Entlastung u.a. von Kau und Pfingstweid	
<b>4</b>	B 32 Verlegung bei Blitzenreute (OU Blitzenreute)	WB	22 (10,6)	12.889 (SV: 770)	0,63	78	5 / 2 = 3,5	Verbindung OZ Tübingen-OZ Ravensburg, Entlastung OD Blitzenreute	
<b>5</b>	B 12 OU Großholzleute	VÖ	12 (3,8)	11.800 (SV: 879)	0,59	31	4 / 1 = 2,5	Allgäutangente zw. Lindau und Kempten, Verbindung A 96-A 7, Entlastung OD Großholzleute	UVS aus 1986

## **Erläuterungen:**

Die verschiedenen Bewertungskriterien stammen aus der Priorisierung des Landes im Rahmen der BVWP Anmeldung. Das Kriterium „Netzfunktion“ hat eine grundsätzliche Bedeutung und ist als wesentliche Eingangsgröße für die Aufnahme in den Maßnahmenpool bereits ausreichend berücksichtigt.

**Kosten:** Die Gesamtkosten beruhen auf einer Hochrechnung von 2014 für die Anmeldung zum BVWP 2015.

**Verkehrsmenge:** Anzahl Kfz bzw. Schwerverkehr (SV) pro Tag. Quelle: Straßenverkehrszählung 2010 (SVZ 2010), bei „B 311n S-OU Sigmaringen (L 456) – Mengen“ und „B 313 OU Engelswies und Vilsingen“: PTV Group und LK Sigmaringen.

**Verkehrsfluss:** Der Verkehrsfluss wird über die tatsächliche Verkehrsbelastung (umgerechnet in Verkehrseinheiten, um den Schwerverkehr entsprechend zu berücksichtigen) im Verhältnis zur Kapazität auf den jeweiligen Bestandsstrecken. Ein hoher Wert bedeutet einen schlechteren Verkehrsfluss.

**Wirkung Mensch:** Beim Kriterium „Wirkung Mensch“ wird die LärmKennZiffer (LKZ, LNight = 55 dB(A)) im Bestand bezogen auf die Länge der Maßnahme beurteilt. Die LKZ beschreibt die Lärmbetroffenheit, in dem sie die Anzahl der betroffenen Personen mit dem Maß für diese Betroffenen errechneten Richtwertüberschreitungen multipliziert. Eine hohe LKZ bedeutet hohe Lärmbetroffenheit.

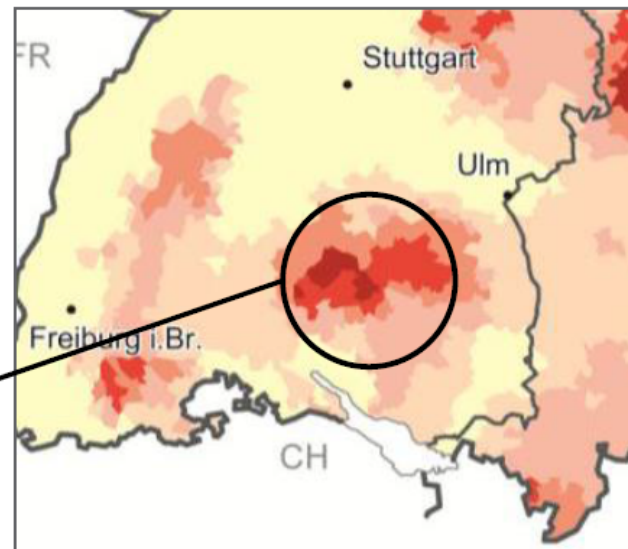
**Wirkung Umwelt:** Dieses Kriterium setzt sich zusammen aus den Teilkriterien „**Maßnahmenintensität**“ und „**Raumwiderstand**“. Mit der „Maßnahmenintensität“ wird ausgedrückt, welches Ausmaß die Wirkungen eines Straßenbauvorhabens in Natur und Landschaft haben. Als dafür maßgebliche Parameter wurden die Flächeninanspruchnahme sowie die Zerschneidung in der Landschaft festgelegt. Letztere ist abhängig von der Lage des Vorhabens in Relation zur bestehenden Infrastruktur sowie zu wichtigen Korridoren und Flächen des Biotopverbundes (z.B. dem Generalwildwegeplan oder den großen „Unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen“). Unter „Raumwiderstand“ wird die Sensibilität der betroffenen Landschaft verstanden. Sie wird geprägt von vorhandenen Schutzgebieten (z.B. FFH-, Vogelschutz- und Landschaftsschutzgebiete), die einer Planung insbesondere rechtlich entgegenstehen und der tatsächlichen naturschutzfachlichen Wertigkeit der betroffenen Landschaftselemente. Maßgeblich hierfür sind Biotopkartierungen, die Kernflächen des Landesweiten Biotopverbundes (z.B. Streuobstwiesen) und Wälder. Die Bewertungen der einzelnen Parameter wurden über Zwischenschritte zusammengefasst. Die Zusammenführung der beiden Teilkriterien über eine Matrix ergibt schließlich die Gesamtwertung „Umwelt“. Die Punkteskala geht von 1 bis 5. Eine niedrige Punktzahl bedeutet eine hohe Maßnahmenintensität bzw. einen hohen Raumwiderstand.

**Anmerkung:** Bei der Maßnahme „B 30 Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg/Eschach“ wurden analog der Bewertung des Landes die Zahlen für eine Ostvariante aufgeführt. Dies bedeutet jedoch noch keine Festlegung auf eine bestimmte Variante.

## RAUMWIRKSAMKEITSANALYSE FÜR DEN BVWP INDICES UND ERGEBNIS BBSR

- Oberzentren
- Autobahnen
- Flughäfen
- IC-Bahnhöfe

Defizite in mindestens drei  
Erreichbarkeitsindices



Quelle: Grundkonzeption BVWP