

Sehr geehrte Frau Hagenlocher,

der Maßnahmenplan zum Generalverkehrsplan der Landesstraßen, der Ende Juni vom Verkehrsministerium veröffentlicht wurde, ist das Ergebnis einer ersten Priorisierung anhand transparenter, allgemeingültiger Kriterien. Von den insgesamt 734 Neu- und Ausbaumaßnahmen, die für den Generalverkehrsplan 2010 angemeldet wurden, sind jene rausgefiltert und damit priorisiert worden, bei denen ein Bau überhaupt realistisch ist (anhand der neuen Kriterien). Dies bedeutet allerdings nicht zwingend, dass sie auch gebaut werden, vor allem wenn kein Interesse vor Ort vorhanden ist. Dieser Maßnahmenplan wird nun in ein Anhörungsverfahren gegeben, das voraussichtlich im September stattfinden soll. Erst danach entscheidet sich endgültig welche Straßen finanziert werden.

Die Anwendung allgemeingültiger Kriterien kann natürlich in einigen Fällen auch bedeuten, dass Entscheidungen gefällt werden, die aus rein umweltpolitischer Sicht nicht wünschenswert sind, das darf in dem Prozess nicht vergessen werden.

Unten habe ich die Erläuterung des Verkehrsministeriums angehängt, nach welchen Kriterien die Priorisierung stattgefunden hat.

Ich hoffe ich konnte Ihnen fürs erste weiterhelfen.

Herzliche Grüße

Manne Lucha

## Bewertung und Priorisierung nach Kriterien

Zur Festlegung eines finanzierbaren und ökologisch vertretbaren Maßnahmenplans wurden die Aus- und Neubaumaßnahmen an den Landesstraßen nun bewertet und priorisiert. Die Bewertung erfolgt nach einem nutzwertanalytischen Verfahren. Es wurde gemeinsam mit der Universität Stuttgart, Institut für Straßen- und Verkehrswesen, Lehrstuhl für Straßenplanung und Straßenbau mit Hilfe einer dort entwickelten wissenschaftlichen Begleituntersuchung durchgeführt.

Zunächst wurden die Aus- und Neubaumaßnahmen 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 große Gruppe der zum Ausbau angemeldeten Straßen wurde in drei Kategorien eingeteilt. In einer Mängelanalyse wurde anhand der Kriterien Verkehrsbelastung, Ausbau- und Zustandswert entschieden, ob ein Ausbau tatsächlich erforderlich ist, ob der Ausbau zurückgestellt werden oder zu Gunsten einer Sanierung ganz auf den Ausbau verzichtet werden kann. „Damit machen wir realistische Zielvorgaben, was in den kommenden Jahren möglich oder nicht möglich ist“, erklärte Minister Hermann. Durch die Umschichtung von Neu- und Ausbau in die Sanierung können rechnerisch ca. 550 Mio. Euro eingespart werden.

Sowohl bei Aus- als auch bei Neubaumaßnahmen wurde bewertet, in welchem Zustand eine Straße ist. Sind die Mängel groß, zeigt dies die Notwendigkeit einer Veränderung auf und führt zu einer hohen Priorität. Für diese Mängelanalyse wurden fünf Kriterien (Ausbauwert, Zustandswert, Sicherheitswert, Belastungswert und Umweltwert) herangezogen. Für Neubaumaßnahmen wurde zudem eine Ziellanalyse durchgeführt, die aufzeigen soll, welchen Nutzen die geplante Neubaustrecke hat. Hierbei wurden die Kriterien Entlastung Mensch, Flächenverbrauch, Kosten, Ökologie und Verkehrsverlagerung betrachtet.