



Neuaufstellung des BVWP

- Teil Straße -

Vorbereitung der Projektmeldung

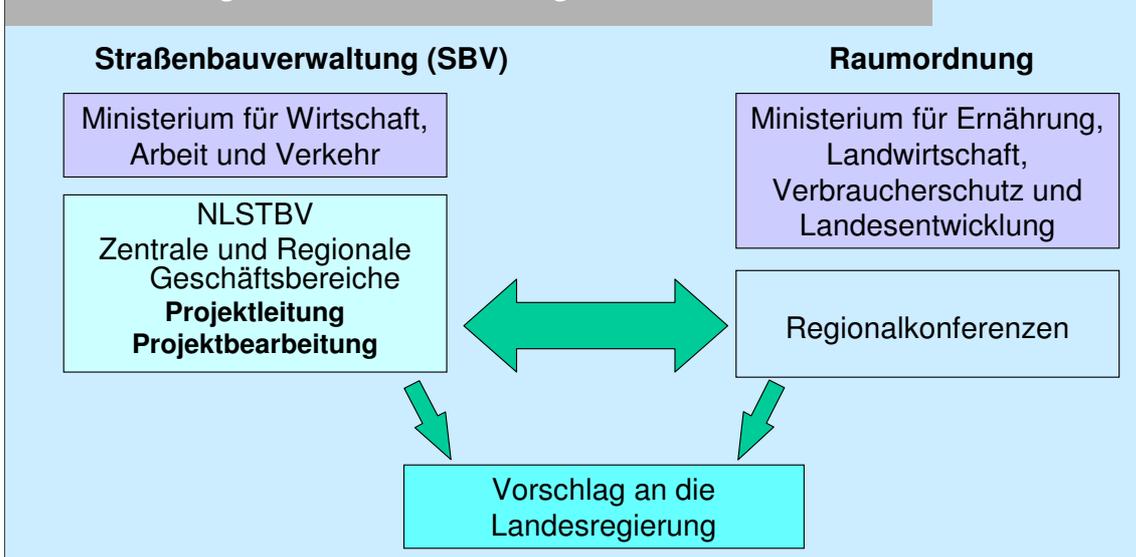
-1-

Inhalt des Vortrags

- Wer bearbeitet was zur Neuaufstellung des BVWP –Teil Straße in Niedersachsen
- Was wird für die Meldung durch das Land erarbeitet
- Was macht der Bund damit
- Die Projektliste
- Anforderungen an neu zu meldende Projekte



Wer ist Beteiligt an der Neuaufstellung des BVWP – Teil Straße



Beteiligt an der Neuaufstellung des BVWP – Teil Straße ist auf der einen Seite die niedersächsische Straßenbauverwaltung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Die Projektleitung und Projektbearbeitung liegt bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.

Auf der anderen Seite ist frühzeitig die Raumordnung über das Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung als oberster Landesplanungsbehörde eingebunden worden. Hier werden die Maßnahmen aus raumordnerischer Sicht betrachtet.

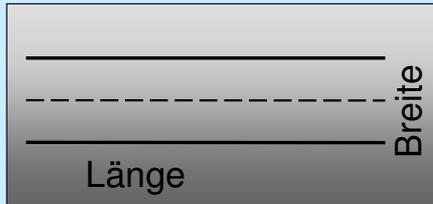
Zur frühzeitigen Einbindung der Kommunen und Kammern werden diese zu Regionalkonferenzen in Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Lüneburg eingeladen.

Straßenbauverwaltung und Landesplanung werden einen Vorschlag der zu meldenden Projekte an die Landesregierung zur Beschlussfassung übergeben.



Was erarbeitet das Land zur Meldung?

Technischer Plan



Kosten



Umweltinformationen

WARUM (Projektbegründung) SO (Alternativen)?

Vom Land erarbeitet werden

- Ein Technischer Plan des Projekts
- Eine Darstellung Konflikte
- Eine Kostenermittlung
- Umweltinformationen zur Durchführung der SUP
- Eine umfangreiche Projektbegründung (z.B. aus Verkehrlicher, Raumordnerischer, Städtebaulicher oder wirtschaftlicher Sicht)
- Ggf. alternative Linienverläufe oder Projekte

Besonders wichtig ist hierbei auch die Projektbegründung. Begründungen zu den Projekten der vorläufigen Liste werden von der Straßenbauverwaltung gern entgegen genommen. Wenn eine Kommune noch Argumente beibringen kann warum ein Projekt für ihre Region besonders wichtig ist, dann ist sie aufgefordert dieses zu tun.



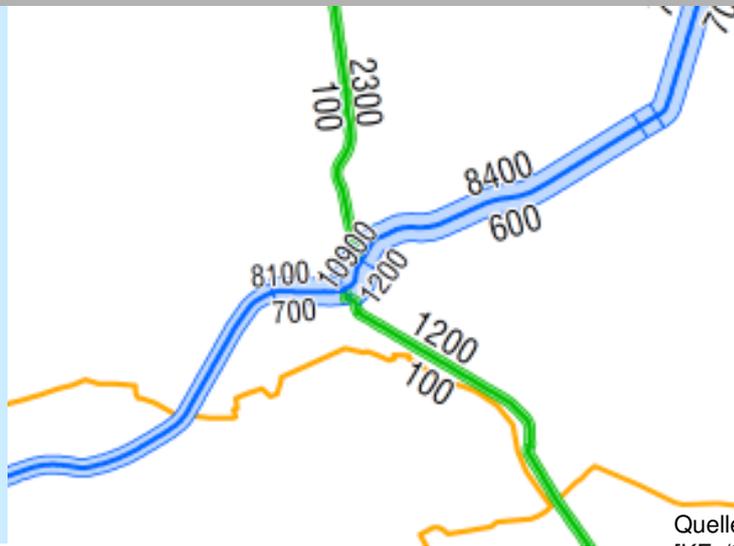
Was ist eine „Meldelinie“ ?

- Realistische Linie, die der BVWP-Bewertung zugrunde gelegt wird
 - Belegt die grundsätzliche Machbarkeit,
 - Grundlage für Nutzen/Kostenermittlung
 - **Keine** verbindliche Linienfestlegung oder Planung
 - **Keine** Vorwegnahme eines ROV
- Erst die Einstufung im BVWP ist ein Planungsauftrag für die Verwaltung

Für die Projekte die noch keine Planungsstand (keine Linie aus einem aktuellen Raumordnungsverfahren oder einem Planfeststellungsverfahren) haben, muss dem Bund mit der Meldung eine Linie übergeben werden, die der Nutzen-Kosten-Analyse zu Grunde gelegt werden kann.



Wie kommt man zu einer „Meldelinie“ ?



Einschätzen der
verkehrlichen
Bedeutung/
Wirksamkeit

(Verkehrszählung 2010,
Prognose 2025)

Welcher
Querschnitt wird
benötigt?

Quelle: SVZ 2010
[Kfz/24h]

-5-

In einem ersten Schritt werden mit Hilfe der verfügbaren Verkehrszahlen z.B. aus den Straßenverkehrszählung und prognostizierten Zahlen die verkehrliche Bedeutung und Wirksamkeit einer Maßnahme abgeschätzt. Daraus ergeben sich z.B. der erforderliche Querschnitt oder auch Aussagen zu Kosten aus Lärmschutzmaßnahmen.

Diese Zahlen sind jedoch nicht relevant für die Bewertung der verkehrlichen Wirkung im Zuge der NKV-Ermittlung. Diese führt der Bund auf Basis seiner eigenen Verkehrsprognosen durch.



Wie kommt man zu einer „Meldelinie“ ?



Planungsraumanalyse

Fachdaten

- FFH-Gebiet
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Naturpark
- landesweite Biotopkartierung (MLWKN)
(z.T. gesch. Biotope nach §30 BNatSchG)
- Überschwemmungsgebiet
- Für Fauna wertvoller Bereich
- Historischer Waldstandort
- LRÖP-Vorranggebiet für Rohstoffgewinnung
- Altablagerung
- Hauptgewässer und Auen des Fließgewässerschutzsystems
- Denkmal
- Sachgut

Grunddaten

- Untersuchungsraum
- Verwaltungsgrenze
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Industrie, Gewerbe, sonst. Anlagen
- Wohnbaufläche
- Fläche gemischter Nutzungen
- Sport, Freizeit und Erholung
- Grünanlagen
- Ackerland
- Grünland
- Wald, Forst
- Gewässer
- Fließgewässer

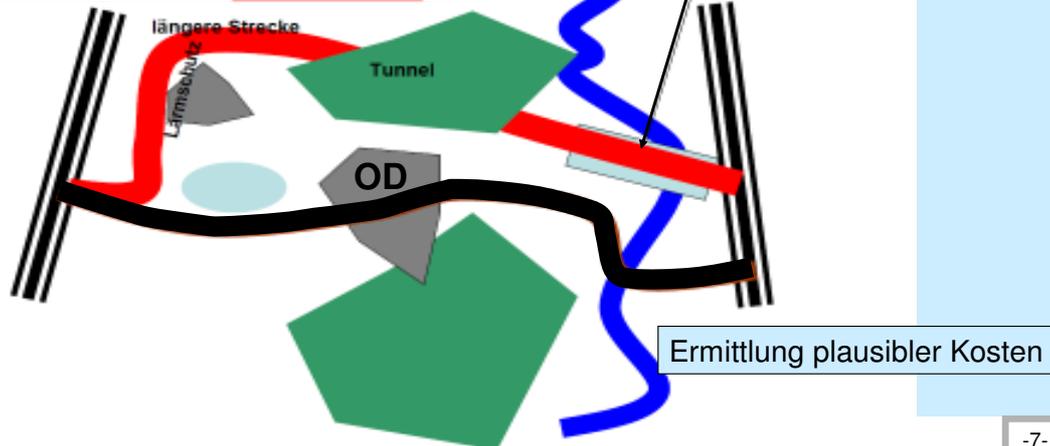
In einem weiteren Schritt wird auf der Basis von landesweitverfügbaren Daten eine Analyse des Planungsraums durchgeführt.

Hiermit lassen sich die im Planungsraum vorhandenen Konflikte ermittelt.



Wie kommt man zu einer „Meldelinie“ ?

Linienplanung:
Berücksichtigung von Konflikten bei
der Entwicklung von „Meldelinien“



Zusätzlich muss selbstverständlich die Topographie berücksichtigt werden.

Aus diesen Erkenntnissen lässt sich anschließend eine belastbare Meldelinie entwickeln, die folgende Ziele verfolgt:

- Verkehrswirksam,
- Konfliktarm,
- Kostengünstig.



Muster Projektdossier „Meldelinie“

Projektdossier B 123 OU Musterhausen



Bei Projekten mit Planung:
Übernahme und Aufbereitung der Daten

Allgemeine Projektangaben

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen		
Straße/Maßnahmenbezeichnung B 123, OU Musterhausen		
PROJIS-Nr.: 03 97 164100		
Bedarfsplaneinstufung: <input type="checkbox"/> VB <input type="checkbox"/> VÖ <input type="checkbox"/> keine <input type="checkbox"/> WÖ* <input checked="" type="checkbox"/> WB <input type="checkbox"/> WÖ		Investitionsrahmenplan <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Bautyp/Länge: (Bedarfsplan)	Kosten: (Bedarfsplan)	Nutzen-Kosten-Verhält (Bedarfsplan)
Linienbestimmung: (vorgesehen/erfolgt mit Datum)		Gesehenvermerk: (vorgesehen/erfolgt mit Datum)

Maßnahmenbeschreibung

Maßnahmenart: (Neubau, Umbau, Ausbau...)	Länge: (Gesamtlänge der Maß)
Straßenkategorie: (nach RIN)	Querschnitt: (nach RAA, RAS-Q...)
Prognoseverkehrsbelastung: (von ...bis ..., Prognosejahr)	Kosten: genehmigte Kosten: (mit Datum)
Planungsstand:	aktuelle Kosten:

Bei Projekten, die schon einen Planungsstand haben, wird für die Bewertung die Linie des aktuellen Planungsstandes gemeldet. Die darüber hinaus notwendigen Daten werden ebenfalls der aktuellen Planung entnommen.



Was macht der Bund damit?

Kostenplausibilität Bewerten
Verkehrliche Wirkung Nutzenfaktoren



Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)
Einstufungsvorschlag

Der Bund wird alle Meldungen einer Plausibilisierung - vorrangig im Hinblick auf die Kosten – unterziehen, die verkehrliche Wirkung und die Nutzenfaktoren der Maßnahmen ermitteln und damit insgesamt die Bewertung durchführen.

Nähere Informationen und Forschungsberichte zur Bewertungsmethodik des neuen BVWP befinden sich auf der Homepage des BMVBS:
www.bmvbs.de



Was wird z.B. in die Nutzenbewertung eingestellt?

- Reise- und Transportzeitgewinne
- Verkehrlicher Nutzen
- (Zuverlässigkeit von Ankunftszeiten)
- Umweltauswirkungen
- Investitionskosten
- Städtebauliche und Raumordnerische Effekte



Liste der zu betrachtenden Projekte

- Stellt den derzeitigen Projektumfang der Neuaufstellung BVWP 2015 – Teil Straße dar
- (Alle) Projekte des aktuellen Bedarfsplans + Vorschläge von Kommunen, Ministerien, SBV
- Entfallen sind bereits Maßnahmen auf Wunsch von Kommunen, durch parallel Autobahnplanungen, geänderte Projektzuschnitte
- **Keine** Rangfolge
- Alle Maßnahmen der Liste werden **betrachtet**



Welche Art von Maßnahmen ist bedarfsplanrelevant?

- Neubau von Autobahnen
- sechs- bzw. achtstreifiger Ausbau von Autobahnen
- Ausbau von Autobahnkreuzen und Autobahndreiecken
- Neubau von Bundesstraßen
- vierstreifiger Ausbau von Bundesstraßen

Alle oben nicht genannten Maßnahmen sind auch nicht relevant für die Neuaufstellung des BVWP – Teil Straße.

Autobahnkreuze und –dreiecke sind nur einzeln aufzuführen, wenn sie nicht Teil einer Streckenmaßnahmen sind.

Es sind nach derzeitigem Stand alle Maßnahmen erneut anzumelden und der Bewertung zu unterziehen, die bis zum 1.1.2014 nicht in den Straßenbauhaushalt eingestellt sind.



Bezeichnung der Maßnahme

Einstufung im aktuellen
Bedarfsplan – oder „NEU“

Anzahl der Fahrstreifen

lfd. Nr.	P Nr.	Str.	Maßnahme Bautyp der Strecke	
1	100100	A 1	L-Gr HH/NI - Horster Dreieck (A 7) 68KB, Erweiterung von 6- auf 8-streifig, mit beidseitigem	
2	100400	A 1	Horster Dreieck (A 7) - AD Buchholz (A 261) 46KB, Erweiterung von 4- auf 6-streifig, mit Neubau von beidseitigem	
3	101900	A 1	L-Gr HB/NI - AS Bremen/Brinkum 68KB, Erweiterung von 6- auf 8-streifig, mit beidseitigem Neubau von Standstreifen	
4	102000	A 1	AS Bremen/Brinkum - AS Dellenhorst Ost 68BB, Erweiterung von 6- auf 8-streifig, mit beidseitigem Standstreifen	WB
5	102200	A 1	AS Dellenhorst Ost - AD Abberner Heide 46KB, Erweiterung von 4- auf 6-streifig, mit Neubau von beidseitigem Standstreifen	WB
			4- auf 6-streifig, mit Neubau von beidseitigem Standstreifen	VB
			Vörden - AS Bramsche	VB
			4- auf 6-streifig, mit Neubau von beidseitigem Standstreifen	neu
			Hannover-Herrenhausen	
			von 6- auf 8-streifig, mit beidseitigem Standstreifen	
			Herr-Herrenhausen - AD Hannover-West	WB
			68KB, Erweiterung von 6- auf 8-streifig, mit beidseitigem Neubau von Standstreifen	
10	800253	A 2	AD Hannover-West - AK Hannover-Ost	neu
			68BB, Erweiterung von 6- auf 8-streifig, mit beidseitigem Standstreifen	



Was ist erforderlich für Maßnahmenvorschläge?

- Politisches/Fachliches Votum von Kommunen und Regionen
 - Projektbegründung (verkehrlich, städtebaulich, wirtschaftliche Entwicklung)
 - Linienvorschlag – konfliktarm, verkehrswirksam – kostengünstig (Maßstab 1:25 000)
 - Ggf. vorliegende Untersuchungen
 - Verankerung in Plänen oder Programmen
- schriftlich an die Regionalen Geschäftsbereiche der NLStBV (bis Ende November)**

Die vorliegende Projektliste deckt den größten Teil der erforderlichen Maßnahmen im niedersächsischen Straßenbau ab. Sollten dennoch weitere Maßnahmen ergänzend eingebracht werden, sind dafür die oben genannten Angaben erforderlich.



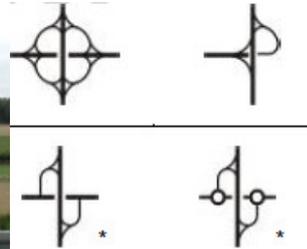
Planungskriterien eine Bundesstraße



- **Dient dem weiträumigen Verkehr**
- **i.d.R. kein landwirtschaftlicher Verkehr zugelassen**
- **Anbauverbotszone – 20m bei Bundesstraßen (§9 FStrG)**
- **Frei von privaten Zufahrten (§8a FStrG)**
- **Gestreckte Linienführung**

Generell ist darauf zu achten, dass es hier um Bundesplanungen geht.

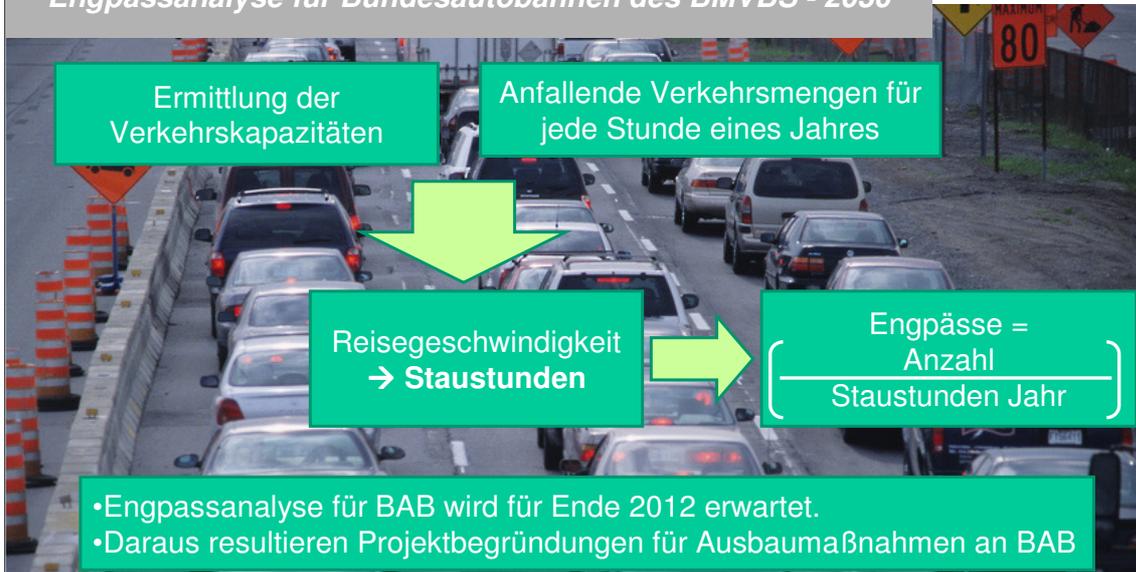
Bundesstraßen haben gewisse bauliche und verkehrliche Merkmale. Dazu gehören die oben genannten.



i.d.R. Planfreie Knotenpunkte



Engpassanalyse für Bundesautobahnen des BMVBS - 2030



-17-

Wie mit den Ausbaumaßnahmen auf Autobahnen umgegangen werden muss, hängt maßgeblich von der noch ausstehenden Engpassanalyse des Bundes ab.

Engpassanalyse:

Auf einzelnen BAB-Abschnitten werden die übers Jahr auftretenden Verkehrsmengen richtungsbezogen ermittelt und der Leistungsfähigkeit der jeweiligen Strecke gegenübergestellt.

Daraus lassen sich Reisegeschwindigkeiten ermitteln. Wenn diese einen bestimmten Wert unterschreiten spricht man von Stau.

Daraus resultierende Engstellen werden identifiziert.

Die Ergebnisse der Engpassanalyse für das Prognosejahr 2030 steht noch aus.

Diese kann zugrunde gelegt werden für die Begründung von Ausbauten auf BAB bzw. für die Ergänzung der vorläufigen Projektliste um weitere Ausbauprojekte auf Autobahnen.