

Forschungsprojekt

Erarbeitung des Landesstraßenbedarfsplanes (LStrBPI) für den Freistaat Thüringen

Projektleiter:
Prof. Dr. Florian Heinitz

Laufzeit:
04.2011 - 03.2015

Drittmittelgeber:
Thüringer Landesamt für
Bau und Verkehr

Drittmittelsumme:
297.000,- €

Interne Beteiligte:

Institut Verkehr und Raum

Prof. Dr. Florian Heinitz

Dipl.-Ing./Betriebswirt (VWA) Norman Hesse

Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Erik Fritzlar

Dipl.-Bauing. (FH) Petra Kutscheit

Prof. Dr.-Ing. habil. Ilke Marschall (Fakultät LGF, Fachrichtung
Landschaftsplanung)

Die Landesregierung des Freistaates Thüringen hat mit der „Vereinbarung zwischen CDU und SPD Landesverband Thüringen über die Bildung einer Koalitionsregierung für die Fünfte Legislaturperiode des Thüringer Landtages“ Erfurt, Oktober 2009 (Seite 54) folgendes bekundet: „Ein Landesstraßenbedarfsplan ist zu erstellen. Die sich aus dem Landesstraßenbedarfsplan ergebenden vorrangigen Bedarfe sind mit Haushaltsmitteln zu untersetzen.“

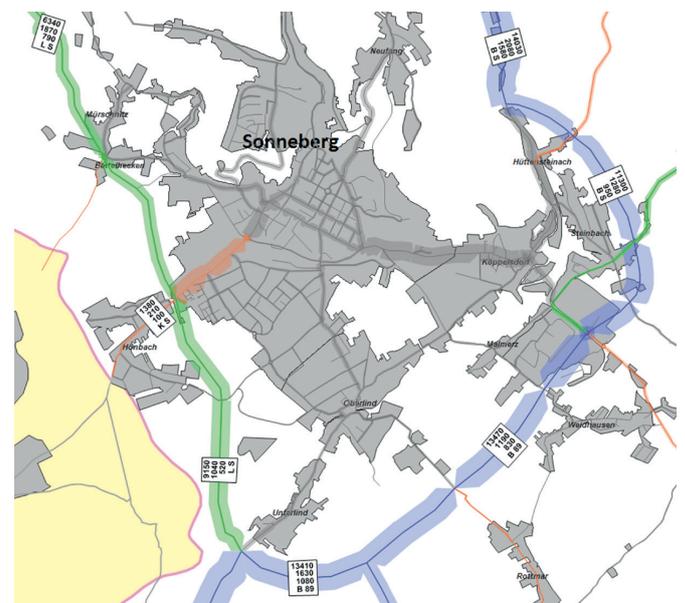
Der Entscheidungsbedarf hinsichtlich einer Priorisierung von Erhaltungsmaßnahmen sowie Um-, Aus- und Neubauvorhaben im Netz der Landesstraßen ab dem Jahr 2015 ist bedingt durch

- den fortschreitenden Verschleiß der Strecken und Bauwerke bei jahrelanger Inanspruchnahme
- die Fortschritte bei der Umsetzung bestehender Infrastrukturvorhaben,
- bereits vorgenommene und sich abzeichnende Umstufungen der Baulast Bund-Land bzw. Land zu Kommune,
- sich ändernde sozioökonomische Bedingungen und
- das absehbare Auslaufen des Förderprogramms EFRE3 mit dem „operationellen Programm des Freistaates Thüringen für den Einsatz des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung in der Periode 2007 – 2013“.

Eine Handlungsnotwendigkeit besteht überall dort, wo bestehende Netzabschnitte den gegenwärtigen und zukünftigen Anforderungen hinsichtlich

- Erreichbarkeit aus Sicht der Raumplanung,
- Kapazität/Engstellen,
- Verkehrssicherheit,
- Beschaffenheit der Fahrbahn sowie
- Umweltschutz

nicht mehr gerecht werden. Der Landesstraßenbedarfsplan für das Landesstraßennetz des Freistaates Thüringen ergänzt dabei inhalt-



Verkehrswirksamkeitsuntersuchung am Beispiel Sonneberg (Abb.: IVR FHE)

lich die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes und soll als Planungsinstrument auf Landesebene das Bindeglied zwischen dem Bundesverkehrswegeplan 2015 und Vorhaben der kommunalen Verkehrsplanung darstellen. Im zukünftigen Landesstraßenbedarfsplan soll der Erhaltungsbedarf und der Bedarf an Um-, Aus- und Neubauvorhaben ermittelt und integriert werden.

Die analytischen Grundlagen sowie Daten aus verkehrlichen Wirkungsabschätzungen werden mit Hilfe des Integrierten Verkehrsmodells Thüringen bereitgestellt. Es sind die erforderlichen Maßnahmen für den Zeitraum 2015 – 2030 zu ermitteln und unter den Gesichtspunkten etatseitiger Grenzen des Landesstraßenbaus nach Dringlichkeit einzuordnen.

Externe Beteiligte:

Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr
Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr
Bauhaus-Universität Weimar, Professur Verkehrsplanung
INVER - Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen
Fröhlich & Sporbeck, Umweltplanung, Plauen

Der Landesstraßenbedarfsplan wird nach einem einheitlichen Zielsystem zur verkehrstechnischen und verkehrswirtschaftlichen Bewertung bestehender sowie zukünftiger Bestandteile erarbeitet. Ziele des Landesstraßenbedarfsplanes sind

- die Identifikation des Handlungsbedarfs im Sinne des Aufzeigens von Schwachstellen des Straßennetzes sowie infrastrukturbedingten negativen Effekten des Straßenverkehrs sowie
- die Zusammenstellung der langfristigen Erfordernisse des Investitionsmitelesatzes zur Behebung des zuvor identifizierten Handlungsbedarf und
- die Unterbreitung von Vorschlägen zur Priorisierung und zeitlicher Reihung gemäß den verkehrspolitischen Leitlinien des Freistaates Thüringen im Netz der Landesstraßen bis zum Jahr 2030.

Integriert in den Aufstellungsprozess des Landesstraßenbedarfsplans ist eine Strategische Umweltprüfung (SUP) nach UVP-Gesetz durchzuführen. Die Erarbeitung des SUP-Gutachtens durch ein externes Planungsbüro wird dabei von der Fachhochschule Erfurt (Fachrichtung Landschaftsplanung) wissenschaftlich begleitet.

Seit dem Jahr 2012 hat sich das Institut Verkehr und Raum zur administrativen und inhaltlichen Clearingstelle für die Bearbeitung des Landesstraßenbedarfsplanes entwickelt.

In the course of this project the State Road Network Master Plan 2015-2030 will be developed.

Cooperation partners include, among others, the State Road Construction Authority of Thuringia, the Chair of Transport Planning and Technology at Bauhaus University of Weimar, and two notable engineering firms.

The chosen approach systematically identifies the needs for action in terms of infrastructure maintenance backlogs, accessibility requirements, traffic safety deficits, and traffic noise abatement goals. The road network investment opportunities are explored and detailed. Specific measures are analyzed with regard to their environmental impact and assessed by the standardized benefit-cost evaluation method of BVWP 2015. Based on the welfare effects calculated as well as given budget constraints, the improvement projects will be scheduled for the upcoming fifteen years. The Integrated Transport Model of Thuringia, to be described in the following section, serves as the underlying network modelling framework. It allows for the identification of the relevant network sections and provides ex-ante quantity structures of passenger and truck traffic flows as of 2015, 2025, and 2030.

S. 104-105:

The Integrated Transport Model of Thuringia is a central instrument to provide multi-modal analyses and forecasts for devising state-wide transport policies. It currently comprises about 1,200 model zones within the investigation area, another 300 cordon cells at the state borders and up to about 700 zones across Europe, primarily used for inter-regional transport studies. The heterogeneity of the residents is covered by a segmentation into household types, region types, and trip purposes. The modal choice set consists of car (driver / passenger), public transport, and non-motorized modes. The network models are very detailed and regularly updated, using a dynamic road network configurator to choose from up to 420 rebuilding/traffic reorganization measures as well as week-day-specific electronic timetable information for most of the railway, bus and tram lines, and their underlying fare systems. The supply side model is implemented in PTV VISUM 12 software.