

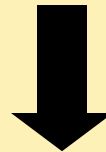
Nachhaltigkeits-Check für EFRE-geförderte Straßeninfrastrukturprojekte Praxistest in der Straßenbauverwaltung

Frau Gisela Wenzel

Methodischer Aufbau des Nachhaltigkeitschecks für EFRE-geförderte „Landesstraßeninvestitionen“

Ziele der
integrierten nachhaltigen
Verkehrspolitik des
Landes Brandenburg

Ziele der Europäischen
und
Nationalen
Nachhaltigkeitsstrategie



Grundlage für die Entwicklung
von Kriterien/Indikatoren für eine
integrierte und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur

Anforderungen an den Check

- **Handhabbarkeit**

Allgemeine Verständlichkeit, Bedienbarkeit und Nachvollziehbarkeit auch für Nichtexperten

- **Selbstüberprüfung**

Selbstbewertung von Projekten durch den Landesbetrieb Straßenwesen mit einem angemessenen Aufwand

- **Anpassungsfähigkeit**

für andere Infrastrukturarten im Verkehrsbereich

- **Veränderbarkeit/Offenheit**

Anpassung der Kriterien und Indikatoren durch veränderbare Gewichtung an veränderte politische Vorgaben

Wie sind wir vorgegangen?

- **Modifikation des kommunalen Nachhaltigkeitschecks „ESYS“ zu einem Nachhaltigkeitscheck Landesstraßen**
- **(Weiter-) Entwicklung von Kriterien und Indikatoren**
- **Gewichtung**
- **Test**
- **Optimierung des Checks**
- **Anwendung bei allen EFRE-geförderten Maßnahmen**

Kriterien und Indikatoren (1)

	Kriterium	Indikatoren
1	Verkehrsbedeutung	Raumordnerische Verbindungsfunktion (Kategorie)
		+ vergleichbarer Indikator für Radwege
		Verkehrsstärke, statisch (KFZ/24 h)
		Entwicklung der Verkehrsstärke (KFZ/24 h) von t0 - t20, dynamisch (%)
2	Kosten	Summe der Herstellungs- und Folgekosten für Straßenversorgung pro EW und Jahr bezogen auf die Einkommenssituation des Landes (Euro)
		Entwicklung der Folgekosten der Gebietskörperschaft pro EW von t0 - t20, dynamisch (%)
3	Flächeninanspruchnahme	Flächenneuanspruchnahme (m ²) pro Einwohner, statisch
		Entwicklung der SuV (m ²), statisch (%)
		Entwicklung der Flächeninanspruchnahme (m ²) pro EW von t0 - t20, dynamisch (%)
		Versiegelungsgrad (%)
4	Klima	Entwicklung der CO ₂ -Emission (vorher/nachher) (%)
5	Schadstoff- und Lärmbelastung	Feinstaubbelastung (Tage mit mehr als 50 µg/m ³)
		Stickoxide NO ₂
		Lärmbelastung von Anwohnern mit mehr als 65db tagsüber
		Lärmbelastung von Anwohnern mit mehr als 55db nachts

Kriterien und Indikatoren (2)

	Kriterium	Indikatoren
6	Verkehrssicherheit	Reduzierung der Anzahl der Unfälle (Unfallschwerpunkt)
		Reduzierung der Unfälle mit Personenverletzungen
		Reduzierung der Unfälle mit tödlich Verletzten
7	Qualität des Straßennetzes	Straßenquerschnitt
		Bauklasse (Kosten und Bodenbelastung)
8	Mobilitätssicherung und Teilhabe	Anteil ÖPNV am Modal Split
		Anteil Fahrradverkehr am Modal Split
		Anteil Fußverkehr am Modal Split
		Gendermainstreaming
9	Stärkung von Zentren	Aufenthaltsqualität
		Barrierewirkung
		Stadtraumqualität
		Stadtökologische Effekte
10	Steuerung und Akzeptanz	Integrierte, horizontale Koordination der Ämter
		Vertikale Koordination der Ämter
		Regionale Kooperation

Gewichtung

Kriterium	Prozent	Rang
Verkehrsbedeutung	17	1
Verkehrssicherheit	15	2
Mobilitätssicherung und Teilhabe	14	3
Schadstoff- und Lärmbelastung	10	4
Qualität des Straßennetzes	10	4
Kosten/Folgekosten	9	6
Klimaschutz	9	6
Stärkung von Zentren	9	6
Flächeninanspruchnahme	5	9
Stärkung und Akzeptanz	2	10

Wann ist ein Förderprojekt nachhaltig ?

Kategorie	Prozentspanne	Einstufung
1	0 % bis 20 %	Nicht Nachhaltig
2.	21% bis 40 %	Wenig Nachhaltig
3.	41% bis 60 %	Zielkonflikte
4.	61 % bis 80 %	Nachhaltig
5.	81 % bis 100 %	Hohe Nachhaltigkeit

Wesentliche Probleme

- Eigenart des Projekts, z. B. Brücken, Kreisverkehre, gemischte Bautypen, wechselnde Fahrbahnbreite
- Indikatoren für Radwege, z. B. fehlende Prognosekennzahlen
- Fehlende/lückenhafte Daten in Antragsunterlagen, z. B. fehlende Verkehrszählungen
- Beurteilung qualitativer Indikatoren, z. B. Flächenzerschneidung, Lärmbelästigung, Verkehrssicherheit

Fazit

- Einführung des Checks war erfolgreich
- Feinjustierung des Checks weiterhin notwendig
- Weiterentwicklung der qualitativen Indikatoren zu quantitativen Indikatoren

Beispiel einer Nachhaltigkeitsbewertung

180. Einwohner heute ^e	2535737
170. Prognostizierte Einwohnerzahl im Jahr 2020 ^e	2410000
150. Einwohnerprognose von heute bis zum Jahr 2020 (%) ^e	-4,9585978356588285
140. Fläche (km ²) ^e	29479,73
130. Bevölkerungsdichte EW/km ² ^e	86,01628983711859
120. Infrastrukturprojekt ^e	Freie Strecke
100. Um welche Art von Projektmaßnahme handelt es sich? ^e	Um- und Ausbau
0. Prognostizierte Einwohnerzahl im Jahr 2050 ^e	

Indikator	Prio-rität	Guetstufe					Gewichtung	
		1	2	3	4	5	Gew.	Wert
30. Verkehrsbedeutung^e							17 %	
0. Verkehrsstärke (KFZ/24h)^e	K.O.	1					33%	0.33
0. Entwicklung der Verkehrsstärke (%)^e	K.O.					5	33%	1.67
0. Raumordnerische Verbindungsfunktion^e	Soll			3			33%	1.00
30. Kosten^e							9 %	
0. Tragfähigkeit der Maßnahme in Prozent^e	K.O.					5	50%	2.50
0. Entwicklung Folgekosten absolut (in Euro)^e	K.O.				4		50%	2.00
70. Flächeninanspruchnahme^e							5 %	
2. Neue SuV (m²) pro EW^e	K.O.					5	33%	1.67
1. Entwicklung der SuV, statisch (%)^e	K.O.					4	33%	1.67
0. Flächenzerschneidung^e	K.O.					5	33%	1.67
30. Klimawirkung^e							9 %	
0. Entwicklung CO₂-Ausstoß (%)^e	Soll				4		100%	4.00
50. Lärm- und Schadstoffbelastung^e							10 %	
0. Feinstaubbelastung^e	Soll					5	33%	1.67
0. Lärmbelastung > 65db tagsüber^e	Soll				4		33%	1.33
0. Lärmbelastung > 55db nachts^e	Soll				4		33%	1.33
40. Verkehrssicherheit^e							15 %	
0. Reduzierung der Unfälle mit Personenverletzung^e	K.O.					5	25%	1.25
0. Reduzierung der Unfälle mit tödlich Verletzten^e	K.O.					5	75%	3.75
30. Qualität des Straßennetzes^e							10 %	
0. Straßenquerschnitt^e	Soll			3			50%	1.50
0. Lastklasse^e	Soll			3			50%	1.50
20. Mobilitätssicherung^e							14 %	
0. Anteil ÖPNV am Modal Split^e	Soll			3			25%	0.75
0. Anteil Fahrradverkehr am Modal Split^e	Soll			3			25%	0.75
0. Anteil Fußverkehr am Modal Split^e	Soll			3			25%	0.75
0. Gender-Mainstreaming^e	Soll			3			25%	0.75
10. Stärkung von Zentren^e							9 %	
0. Aufenthaltsqualität^e	Soll				4		33%	1.33
0. Barrierewirkung^e	Soll			3			33%	1.00
0. Stadtökologische Effekte^e	Soll				4		33%	1.33
0. Steuerung und Akzeptanz^e							2 %	
0. Regionale Steuerung^e	Important			3			33%	1.00
0. Fachpolitische Ziele^e	Important				4		33%	1.33
0. Information und Mitwirkung^e	Important		2				33%	0.67
Gesamt							Nachhaltigkeit: 76.5 %	

Nachhaltigkeits-Check für EFRE-geförderte Straßeninfrastrukturprojekte Praxistest in der Straßenbauverwaltung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!