



Redigiertes Wortprotokoll der 87. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 9. November 2016, 11:00 Uhr
10117 Berlin, Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1
Marie-Elisabeth-Lüders-Haus
Raum 3.101 (Anhörungsraum)

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziges Tagesordnungspunkt

Seite 3

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

BT-Drucksache 18/9523

Fernstraßenausbaugesetzes

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Tourismus

Haushaltsausschuss

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichtersteller/in:

Abg. Patrick Schnieder [CDU/CSU]

Abg. Gustav Herzog [SPD]

Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE.]

Abg. Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

Anlage Stellungnahmen

Seite 23

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Kunert, Katrin Lenkert, Ralph Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



Einzigster Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

BT-Drucksache 18/9523

Vorsitzender: Ich eröffne die 87. Sitzung unseres Ausschusses, die öffentliche Anhörung zum Bundesverkehrswegeplan, heute zum Verkehrsträger Straße. Wir hatten am Montag schon einen langen Tag, mit drei Anhörungen zu den anderen Verkehrsträgern und eine allgemeine Anhörung. Heute geht es um den Entwurf des Sechsten Gesetzes zur Änderung der Fernstraßenausbaugesetze. Ich kann den Hinweis geben, dass dies heute die letzte öffentliche Anhörung dazu ist. Wir wollen am 30. November 2016 im Ausschuss abschließend über das Gesetz beraten und dann entscheiden.

Ich begrüße alle Gäste, auch auf der Tribüne, insbesondere unsere Sachverständigen: Herrn Dipl.-Ing. Henryk Bolik von der Ingenieurgruppe IVV, Herrn Stefan Gerwens von Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur, der auch am Montag schon bei uns war, Herrn Wulf Hahn von RegioConsult, Herrn Tobias Schönefeld von der SVU Dresden, sowie als Vertreter der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände – die wir ja zu all diesen Anhörungen eingeladen haben – Herrn Hilmar von Lojewski. Herzlich willkommen!

Ich darf Ihnen für die schriftlichen Stellungnahmen danken, die Sie eingereicht haben. Diese liegen aus, sie sind im Internet abrufbar und damit öffentlich. Ich darf ferner darauf hinweisen, dass wir nach folgendem Verfahren vorgehen wollen: Wir werden die Fraktionen nacheinander aufrufen. Die Abgeordneten haben drei Minuten Zeit, ihre Wortmeldungen zu artikulieren bzw. Ihre Fragen zu erläutern. Wir verzichten auf Eingangstatements. Das hat sich bewährt, aus Zeitgründen. Dafür haben wir Ihre schriftlichen Stellungnahmen, die oftmals Grundlage für die kommenden Fragen sind. Wir haben einen maximalen Zeitrahmen von zwei Stunden, das heißt jetzt noch 1 Stunde und 48 Minuten. Wir haben eine öffentliche Anhörung, bei der ein Wortprotokoll geführt wird. Deswegen ist es wichtig, dass wir wissen, wer gerade spricht. Das Wortprotokoll

wird dann im Internet veröffentlicht und natürlich auch als Ausschussdrucksache verteilt. Wir werden uns wieder sehr darum bemühen, das Protokoll vor den entscheidenden Sitzungen am 23. und 30. November zur Verfügung zu stellen. Wir beginnen die Fragerunde mit der CDU/CSU-Fraktion. Der Kollege Schnieder hat als erster das Wort!

Abg. **Patrick Schnieder** (CDU(/CSU): Mit Blick auf die Zeit, will ich keine große Vorrede halten, sondern sofort meine Fragen stellen. Die beiden ersten Fragen richten sich an Herrn Bolik. Meine erste Frage: Bundesverkehrswegeplanung ist ein komplexer Prozess. Deshalb spielt Qualitätssicherung eine herausragende Rolle. Wie sehen Sie mit Blick auf diesen Punkt sichergestellt, dass das Ergebnis als Ganzes, und dann auch im Detail, Qualitätsgesichert werden konnte. Meine zweite Frage zur Modalität: Der Bundesverkehrswegeplan ist vom Grundsatz her multimodal, weil er alle Verkehrsträger – Straße, Schiene, Wasserstraße – als Bestandteile eines komplementären, ganzheitlichen System sieht und weil er darauf ausgelegt ist, dem Parlament Alternativen zur Verlagerung von Verkehr auf den jeweils effizientesten und umweltverträglichsten Verkehrsträger aufzuzeigen. An welcher Stelle sind dem wissenschaftlichen Ansatz des Bundesverkehrswegeplans in Bezug auf Multimodalität und Alternativenprüfung Grenzen gesetzt?

Vorsitzender: Vielen Dank! Beide Fragen waren an Herrn Bolik – so wie ich das vernommen habe – gerichtet. Bitte!

Dipl.-Ing. Henryk Bolik (Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG): Vielen Dank für die wiederholte Einladung hier in Ihr Haus. Die erste Frage bezieht sich auf die Validierung der Methodik für die Bewertung von Straßenbauprojekten. Zunächst einmal ist es ein neu entwickeltes Verfahren, aber kein Verfahren, das auf der „grünen Wiese“ neu entwickelt worden ist. Sondern es baut auf jahrzehntelangen Erfahrungen auf, die auch gestützt sind durch Regelwerke, die wir im Bereich des Straßenbaus haben. Man muss zwischen zwei Bereichen unterscheiden. Der eine Bereich, das sind die verkehrlichen Wirkungen eines Projektes. Es werden ja Projekte im Einzelnen untersucht. D. h.: Was bewirkt das Projekt? Das andere ist: Welchen Nutzen generiert es? Diese zwei Bereiche müssen wir unterscheiden. Zu den Verkehrswirkungen



kann ich ganz kurz Folgendes sagen: Die Verkehrswirkungen werden nach einem Verfahren berechnet, das als „State of the Art“ bezeichnet werden kann. Das ist ein Verfahren der Verkehrsmodellierung, wie es an der Hochschule heute auch unseren Studenten beigebracht wird. Und es besteht – glaube ich – kein Zweifel an den Verfahrensgrundsätzen sowie daran, welche Annahmen man da zu treffen hat. Der andere Bereich ist die Ableitung des verkehrlichen Nutzens. Der verkehrliche Nutzen wird in ca. 20 Komponenten dargestellt, also sehr differenziert. Von den 20 Komponenten sind drei als besonders bedeutsam anzusehen, nämlich die, die sich auf Fahrleistungen, Fahrzeiten und das Unfallgeschehen beziehen. Neu an diesem Verfahren ist die differenzierte, nicht pauschale Berücksichtigung des neu induzierten Verkehrs, also des Verkehrs, der neu generiert wird durch ein Projekt. Das wurde früher mit einem Pauschalverfahren abgeschätzt. Heute sind wir in der Lage, das exakter zu berechnen. Das ist der eine Punkt, den ich benennen möchte. Der andere ist Zuverlässigkeit, eine neue Komponente, die widerspiegeln soll, wie sich der Nutzer des Systems sicher sein kann, dass er zu einer bestimmten Zeit irgendwo ankommt – sage ich mal ganz salopp. Also wie berechenbar ist das System? Bei der Eisenbahn nennt man das Pünktlichkeit. Im Straßenverkehr, wo es keine Fahrpläne gibt, eben Zuverlässigkeit.

Sie haben nach der Qualitätssicherung gefragt. Das ist ein sehr anspruchsvolles, sehr komplexes System. Die Qualitätssicherung würde ich mal in fünf Punkten beschreiben: Der erste beinhaltet, dass bei den Ansätzen im Wesentlichen ausgetestete Richtlinien angewendet werden, beispielsweise die Wirtschaftlichkeitsrichtlinie RBS, die neu entwickelt worden ist, die so genannte HBEFA – das ist eine Richtlinie, die sich mit Schadstoffemissionen, Treibstoffverbräuchen usw. befasst – und weitere Statistiken, die nicht speziell für den Bundesverkehrswegeplan entwickelt, sondern für die normalen Planungen im Alltag eines Straßenbauers maßgebend sind, und die sich in jahrzehntelanger Entwicklung bewährt haben. Der zweite Punkt bei der Qualitätssicherung besteht darin, dass wir uns natürlich mit der internationalen Fachliteratur zu beschäftigen hatten, und somit nicht nur die Erkenntnisse, die in Deutschland gewonnen worden sind, sondern

auch darüber hinaus in Europa und auf der ganzen Welt – speziell in Amerika – mit berücksichtigen konnten. Bzw. konnten wir uns versichern, dass man dort nicht etwas ganz Anderes macht. Wir haben in der jahrelangen Arbeit an diesem Verfahren, an dem wir auch beteiligt waren, die interdisziplinäre Zusammenarbeit in wissenschaftlicher Begleitung geübt. Das bedeutet, dass es regelmäßige Treffen gab, Arbeitstreffen, bei denen Wissenschaftler aus verschiedenen Fakultäten mit darüber gewacht haben, dass Qualität hergestellt wurde, dass Belastbarkeit vor einem wissenschaftlichen Hintergrund sichergestellt werden konnte. Viertens haben wir während der Verfahrensentwicklung umfangreiche Testrechnungen durchgeführt. D. h., bei jeder neuen Nutzenkomponente, die durchgearbeitet wurde, wurde geprüft, was das am Ende bringt, ob das plausibel ist oder nicht. Das ist für mich ein guter Teil der Qualitätssicherung. Fünftens wurde Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit und auch gegenüber der wissenschaftlichen Öffentlichkeit hergestellt. Denn alle Verfahrensschritte sind öffentlich dokumentiert worden und waren somit für jedermann einsehbar. Vor diesem Hintergrund bin ich der Meinung, dass die Validierung der Methodik der verkehrswirtschaftlichen Bewertung einmalig gut abgesichert worden ist. Das hatten wir in der Vergangenheit nicht, und damit – denke ich – auch nicht die entsprechenden Ergebnisse. Natürlich kann man sich streiten über Wertansätze, etwa was eine Tonne CO₂ wert ist, die vermieden oder zusätzlich erzeugt wird. Wie kann man das monetarisieren? Denn das Verfahren zielt ja am Ende nicht auf die Entscheidung, ob etwas gut oder schlecht oder mittel ist, sondern auf ein Ergebnis in Form einer exakten Zahl von Nutzen/Euro. Dieser Nutzen/Euro ist eine feste Größe und alles, was in dem Verfahren außerhalb der nicht monetarisierten Module, die es ja auch gibt, wert ist. Soviel vielleicht zur Validierung der Methode.

Die zweite Frage war die nach der Multimodalität und, damit zusammenhängend, auch die nach Alternativen. Zunächst einmal zur Klarstellung: Der Modal Split in der Bundesverkehrswegeplanung wird nicht gesetzt, zum Beispiel in Form von 20 Prozent öffentlicher Verkehr und 80 Prozent Individualverkehr. Das wird so nicht gemacht und kann auch nicht so gemacht werden. Er ist vielmehr das Ergebnis einer Szenarienrechnung und der regionalen Verkehrsangebote. Das Szenario –



das muss ich vielleicht kurz erklären – ist die Grundlage für die Verkehrsprognose, die der ganzen Bewertung zugrunde liegt. Bei dem Szenario ist diskutiert worden, auch interdisziplinär, wie die Zukunft, für die wir ein Verkehrsbild entwickeln, schaffen bzw. berechnen wollen, denn überhaupt aussehen wird. Und dabei ist eine ganze Reihe von Annahmen getroffen worden. Ich nenne nur eine: Beispielsweise wird unsere wirtschaftliche Entwicklung bis zum Jahr 2030 x Prozent, in dem Fall knapp über ein Prozent pro Anno, wachsen. Das ist die Grundlage. Der Modal Split wird somit nicht gesetzt, sondern von Projekt zu Projekt oder von Region zu Region aufgrund dieses Szenarios und der Vorgaben zu den dort jeweils vorherrschenden Angeboten berechnet, also im ländlichen Raum anders als in Agglomerationsräumen. Grundsätzlich ist für eine Bewertung die Erarbeitung einer Lösung notwendig. D. h., im Rahmen der Bewertung werden keine Alternativen untersucht. Sie werden zwar – wenn sie vorgegeben sind – bewertet, aber die Lösung muss eigentlich vor Ort stattfinden. Auf Bundesebene ist das nicht möglich. Man stelle sich einfach einmal vor, wir hätten ein zentrales Planungsbüro, das für jede Region einen Verkehrsentwicklungsplan aus Bundessicht erstellen würde, um Varianten auszuwählen und Alternativen zu definieren. Viel wichtiger ist es, dass dort eine Lösung vorliegt, das heißt, die Multimodalität und auch die Alternativenprüfung müssen auf der regionalen Ebene, sprich: bei den Ländern, erfolgen. Das Bewertungsverfahren generell steht einer multimodalen Berechnung nicht entgegen. Die Multimodalität und die Alternativen befassen sich im Grunde mit der Lösung, die vorgebracht worden ist. Erst bei der Netzentwicklung, also erst dann, wenn ich die verschiedenen Projekte, die ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis – oder auch ein negatives – haben und auch sonst bei den andern Kriterien in den Bedarf eingestuft waren, zu einem Netz zusammenfüge, brauche ich Kreativität und auch Intermodalität, und dann muss ich auch Interdependenzbetrachtungen durchführen. Das war ein kleiner Exkurs in das Bewertungsverfahren, um verständlich zu machen, dass Multimodalität auf der Bundesebene eigentlich nur dann denkbar wäre, wenn wir einen großen Bruder hätten – Big Data –, der alle Informationen über das Verkehrsgeschehen in jeder Region zur Verfügung

hätte, also nicht nur über die Straßen und ihre Befahrbarkeit oder andere Attribute, sondern auch über die Angebote im öffentlichen Verkehr – Fahrplanangebote und nicht nur Schienen, denn das spielt ja alles zusammen – über Fahrradwege usw. D. h., eine Multimodalität auf der Ebene der Bewertung durch den Bund, an zentraler Stelle wird es nach meiner Auffassung erst geben, wenn wir vielleicht im nächsten oder im übernächsten Plan eine Datengrundlage haben, die das ermöglicht.

Vorsitzender: Danke, Herr Bolik. Das was sehr ausführlich. Dann kommen wir zur Fraktion DIE LINKE. Das macht Frau Kollegin Leidig!

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich möchte erst einmal festhalten – auch für die Sachverständigen und für die Besucherinnen und Besucher –, dass wir als LINKE. diesen Bundesverkehrswegeplan in der vorgelegten Form ablehnen. Der zentrale Kritikpunkt ist, dass mit den Ausbaugesetzen die Grundlage für ein weiteres Anwachsen des Straßenverkehrs, des Lkw-Verkehrs, aber auch des individuellen Autoverkehrs gelegt wird und dass wir dies aus verschiedenen Gründen für den falschen Weg halten – selbstverständlich aus Klima- und Umweltschutzgründen, aber auch, weil die Verkehrslasten für die Bewohnerinnen und Bewohner jetzt schon zu groß sind, was Lärm, Abgase usw. angeht. Wir brauchen den Schritt zu einer Verkehrswende, auch und gerade durch die Infrastruktur, die in den nächsten 15 Jahren errichtet werden soll.

Ich möchte noch etwas zu den Alternativenprüfungen sagen. Ich finde es – und ich kann mir diese Bemerkung nicht verkneifen – sehr erstaunlich, dass Sie als Experte hier sagen: Es ist nicht möglich, verkehrsträgerübergreifende Alternativen zu prüfen. Ich bin der Meinung, dass dies selbstverständlich möglich und auch notwendig ist. Es gibt Bürgerinitiativen, die machen sehr konkrete Vorschläge, wie man durch einen S-Bahn-Ausbau, durch den Bau von parallelen Bahnstrecken usw. Straßenbauprojekte überflüssig machen kann. Ich verstehe nicht, warum dies die Experten der Bundesregierung nicht machen können, wenn sie dazu beauftragt werden.

Ein zentraler Punkt, den wir in den vorherigen Sondersitzungen des Verkehrsausschusses gehört haben und der mich im Nachhinein noch einmal



wirklich erstaunt, ist, dass sich für unzählige Straßenbauprojekte ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor ergibt und zwar oft sogar ein sehr positiver, während es bei den Bahnprojekten – und da möchte ich Herrn Ferlemann noch einmal zitieren – offenbar große Mühe macht, auch nur ein NKV von über „1“ hinzubekommen. Jeder normale Mensch findet aber, dass sich, wenn man eine solche Zielsetzung hat, Bahnprojekte – gesellschaftlich gesehen – häufig lohnen. Meine Frage bezieht sich nun – wir haben ja einige Expertisen hier vorliegen – noch einmal auf diesen Nutzen-Kosten-Faktor, den Herr Bolik hier sozusagen völlig objektiv und unerschütterlich geschildert hat. Ich möchte nun Herrn Schönefeld und auch Herrn Hahn – vielleicht in dieser Reihenfolge – folgen und fragen: Was ist konkret Ihre Kritik an der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses? Und welche alternativen Möglichkeiten hätte es gegeben? Ich bitte um eine Antwort, damit wir das als politische Lehre mitnehmen können.

Tobias Schönefeld (SVU Dresden): Aus fachlicher Sicht fällt bei der Betrachtung der Nutzen-Kosten-Faktoren eines auf. Wenn man sich die Projekte anschaut – sowohl einzeln als auch in der Summe – dann zeigt sich, dass insbesondere der Nutzen aus Zeitgewinn eine sehr große Rolle spielt, dass also die Senkung der Beförderungskosten bzw. die Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr – über alle Projekte hinweg betrachtet – etwa 90 Prozent des Nutzens ausmachen. Hier ist tatsächlich zu hinterfragen, wie sich dieser Nutzen konkret niederschlägt. Denn zwischen dem, was vor Ort von der Bevölkerung als Nutzen angesehen wird – also konkret der Umweltnutzen in Form einer Reduzierung von Lärm oder von Luftschadstoffen, die Verbesserung der örtlichen Rahmenbedingungen oder auch das Thema Verkehrssicherheit – und dem Nutzen, der sich aus den verminderten Fahrzeiten und dem Zeitgewinn ergibt, besteht ein deutlicher Unterschied im Hinblick auf die Gewichtung und Bewertung. Wenn wir uns die Reisezeiten bzw. die Zeitbudgets anschauen, die die Bürger für die Mobilität täglich aufwenden, dann ist eigentlich gut erkennbar, dass sich das Mobilitätsbudget über Jahrzehnte hinweg kaum verändert hat. Das heißt, der berechnete Nutzen aus der Zeiteinsparung kann in der Regel für längere Fahrtwege eingesetzt werden und kommt dann gar nicht als Ersparnis zur Geltung. Vielmehr sorgt er möglicherweise dafür, dass an

anderer Stelle Konflikte auftreten. Denn durch den Mehrverkehr kommt es teilweise zu negativen Effekten für die Umwelt bzw. zu zusätzlichen Schadstoffbelastungen in anderen Bereichen.

Vorsitzender: Danke, Herr Schönefeld! Dann kommt Herr Hahn!

Wulf Hahn (RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement): An den Nutzenberechnungen im Vergleich zwischen Straße und Schiene gibt es seit viele Jahren die Kritik aus der Verkehrswissenschaft, dass der Nutzen aus verminderter Reisezeit sehr hoch angesetzt wird. Das hat sich schon beim letzten Bedarfsplan darin gezeigt, dass insbesondere für die Straße sehr hohe Nutzen-Kosten-Verhältnisse berechnet worden sind. Es ist auch in diesem Plan wieder so, dass diese Art von Nutzen den Hauptanteil des Gesamtnutzens ausmacht. Der ist in einer Größenordnung von 60 bis 90 Prozent anzusiedeln – innerhalb dieser Bandbreite. Und es ist in der Tat so, dass der Umweltnutzen, der beispielsweise durch ein Schienenprojekt entsteht bzw. durch eine entsprechende Verlagerung des Verkehrs, auch dieses Mal wieder relativ niedrig angesetzt worden ist. Es werden ja auch nicht alle Umwelteffekte entsprechend abgebildet. Ich will noch ein weiteres Beispiel geben. Sie wissen, dass beim Reisezeitnutzen unterschieden wird zwischen dem privaten Personenverkehr und dem Personenwirtschaftsverkehr, also dem Verkehr, der von den wirtschaftlich tätigen Personen verursacht wird. Da haben sich sehr große Unterschiede gezeigt. So hat der Bund sich über ein Forschungsprojekt berichten lassen, das Sie auch in der Präsentation finden, die wir Ihnen zur Vorbereitung als Ausschussgrundlage zugeschickt haben. Darin können Sie erkennen, dass zwischen den ermittelten Werten über die Zahlungsbereitschaft und den Werten im Methodenhandbuch teilweise ein Unterschied in Höhe des Faktors 2,5 bis 4 besteht. Das jedenfalls gibt den Unterschied wieder zwischen dem Verfahren, das das Büro PTV gemäß Methodenhandbuch angewandt hat, und den Werten, die Herr Achshausen ermittelt hat. Das führt natürlich dazu, dass der Nutzen in hohem Maße überschätzt wird. Und das wirkt sich insbesondere auf den Bereich Straße aus, weil wir im Personenwirtschaftsverkehr einen weit höheren Anteil im Bereich Straße als im Bereich der Schiene haben.

Vorsitzender: Dankeschön, Herr Hahn! Dann



kommt für die Fraktion der SPD Abg. Herzog!

Abg. **Gustav Herzog** (SPD): Ich möchte Ihnen, den Sachverständigen, von Seiten der Fraktion der SPD meinen Dank aussprechen, dass Sie uns heute zur Verfügung stehen und dass wir zusätzlich zu Ihren schriftlichen Ausführungen auch Fragen stellen können. Zunächst halte ich auch für die Fraktion der SPD fest, dass der vorgelegte Bundesverkehrswegeplan eine gute Weiterentwicklung des Planes von 2003 darstellt, dass wir ihn in der Methodik, in der Aufteilung auf die Verkehrsträger, in der Bewertung und in der Priorisierung positiv weiter entwickelt haben. Vor allen Dingen wird in einem viel größeren Umfang, als dies seinerzeit der Fall war, die Öffentlichkeit an allen unseren Schritten beteiligt, unter anderem an der Beratung der Ausbaugesetze. Ich kann allerdings die Ausführungen der beiden Sachverständigen, die gerade gesprochen haben, nicht ganz unkommentiert lassen. Ich bin in einem Flächenwahlkreis zu Hause, und für mich haben die Worte Reisezeitnutzen und Verlässlichkeit bei der Nutzung eines Verkehrsweges eine ganz hohe Bedeutung. Ich glaube, das haben auch die Gutachter festgestellt. Wer viel unterwegs ist, der weiß das zu schätzen. Meine erste Frage geht an den Sachverständigen Gerwens. Sie haben sich in Ihrer schriftlichen Stellungnahme sehr positiv geäußert. Halten Sie die Verteilung, nicht nur auf die Verkehrsträger – das haben wir am Montag diskutiert –, sondern auch die interne Verteilung bei der Straße auf die Bundesautobahnen, also die großen Magistralen, was wir dort insbesondere an Erweiterungen vorhaben – der Neubau hält sich da ja in Grenzen – und die Bundesstraßen – auch dort überwiegend Ausbau und Ortsumgehungen – für sachgerecht, um die Verkehrsanforderungen auf der Straße zu lösen?

Meine zweite Frage richtet sich an den Sachverständigen Bolik. Sie haben vorhin ausgeführt, dass Sie den induzierten Verkehr relativ konkret berechnen könnten. Ich will erfahren, was mit induziertem Verkehr – das war bei einer vorherigen Anhörung die spannende Frage – konkret gemeint ist. Verkehr, der sich auf einen anderen Verkehrsträger verlagert oder Verkehr, der deshalb entsteht, weil die Straße neu da ist. Jetzt frage ich etwas zugespitzt: Sind wir ein so autoverrücktes Volk, dass wir nur einfach deshalb fahren, weil eine Straße neu da ist?

Vorsitzender: Dankeschön für die Frage. Dann fangen wir mit dem Sachverständigen Gerwens an!

Stefan Gerwens (Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, und Herr Abg. Herzog für die Frage! Im Grunde kann man feststellen, dass wir in der Verkehrsentwicklung weiteres Wachstum erwarten, das vor allem im Güterverkehr stattfinden wird. Wenn man sich die Daten zur Lkw-Maut anschaut, dann kann man deutlich erkennen, dass ein Großteil des Wachstums in der jüngeren Vergangenheit auf den Autobahnen stattgefunden hat, weil hier der internationale bzw. der langläufige Verkehr stattfindet. So gesehen haben die Autobahnen einen besonderen Stellenwert – unter anderem auch deshalb, weil wir in den letzten Jahren feststellen konnten – ich beziehe mich dabei auf die ADAC-Staubilanz – dass die Stauaufkommen und die Staulängen deutlich zugenommen haben. Daher ist es sehr sinnvoll, den Schwerpunkt auf das Thema Engpassbeseitigung zu legen, wie dies das Fernstraßenbaugesetz im Entwurf tut. Das unterstützen wir ausdrücklich. Wenn man sich nun auf die Mittelverteilung konzentriert, dann kann man sagen: Wir haben 220 Projekte bei den Autobahnen und rund 600 bei den Bundesstraßen. Allerdings sind die Investitionsanteile, wenn man den Erhaltungsanteil mitrechnet, anders. 69 Prozent fließen in die Autobahnbaubau und 31 Prozent in den Bau der Bundesstraßen. Das heißt, dass der Anspruch, der immer formuliert wurde, im Bundesverkehrswegeplan vor allem großräumig wirksamen Vorhaben herauszuarbeiten, durch das Verhältnis der Investitionszahlen, vereinfacht ausgedrückt also durch das Verhältnis 70 zu 30, tatsächlich eingelöst wird, und das wird von uns auch ausdrücklich unterstützt.

Vorsitzender: Dankeschön! Dann Herr Bolik, bitte!

Dipl.-Ing. Henryk Bolik (Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG): Zum induzierten Verkehr nur ganz kurz: In der Wissenschaft unterscheidet man mehrere Arten, ich sage es einfach einmal salopp, danach, ob es sich um Neuverkehr oder um anderen Verkehr handelt. Neuverkehr entsteht – wie Sie eben gesagt haben – weil wir möglicherweise „autoverrückt“ sind, er entsteht aber nicht nur auf der Straße, sondern möglicherweise auch auf der Schiene. Aber das sind sehr lange Zeiträume, um



die es da geht. Hier im jetzigen Verfahren verwenden wir den sogenannten anderen Verkehr. Was ist das? Das ist der Verkehr, der durch eine Zielwahlsubstitution entsteht. Wenn ich heute von A nach B fahre, weil mir dies in meinen Alltag passt, und wenn nun ein neues Projekt realisiert wird, durch das C für mich genauso weit entfernt von A ist wie B, jedenfalls von der zeitlichen Länge her, dann werde ich mich langfristig umorientieren. Das heißt, es entstehen keine neuen Fahrten, sondern andere Fahrten, die in der Regel allerdings zu einer Vermehrung der Fahrleistung, das heißt Kraftfahrzeugkilometer, führen. In der Bewertung wird der induzierte Verkehr in zwei Komponenten bewertet: Einmal durch Ressourcenverbrauch, das heißt, es werden längere Wege gefahren, es wird mehr Treibstoff verbraucht, es wird alles Mögliche mehr gemacht. Das ist der Ressourcenverbrauch. Das geht als negativer Wert in die Nutzen-Kosten-Analyse ein. Als positiver Wert geht ein impliziter Nutzen ein. Der implizite Nutzen erklärt sich damit, dass es einen Grund geben muss, warum jemand längere Wege in Kauf nimmt und mehr Ressourcen verbraucht. Dieser Grund liegt in seiner persönlichen Entscheidung. Man hat sich im Kreise der Wissenschaftler lange über das Thema unterhalten: Der implizite Nutzen wird ungefähr zur Hälfte kompensiert durch mehr Ressourcen. Insgesamt fließt der induzierte Verkehr mit einem negativem Nutzen in die Berechnungen ein. Die Kompensation gelingt nicht immer, aber im Mittel ist es eben so.

Vorsitzender: Danke, Herr Bolik! Dann spricht für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Abg. Dr. Wilms!

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Herren Sachverständigen! Ich möchte nochmals das Thema Nutzen-Kosten-Analyse ansprechen, und zwar die Bewertungsmethodik, und damit weiter diese Flamme nähren, die wir angefacht haben. Die Nutzen-Kosten-Analyse gaukelt uns eine objektive Bewertung vor. Inwiefern handelt es sich bei den Ergebnissen tatsächlich um objektive Werte und welche Rolle spielen die getroffenen Annahmen? Können Sie uns mögliche Abweichungen anhand eines Beispiels aufzeigen, Herr Hahn? Die Frage richtet sich an Sie. Haben Sie ggf. aus Ihrem Repertoire etwas, woran Sie uns plastisch aufzeigen können, dass wir damit aufhören

sollten, uns an diesem NKV zu orientieren? Dann habe ich eine zweite Frage an Herrn Bolik. Im Endbericht „Grundsätzliche Überprüfungen und Weiterentwicklungen der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren. Der Bundesverkehrswegeplan“ von Intraplan und Planco und anderen wird auf Seite 58 Folgendes ausgeführt: „Als Einflussvariable mit den größten Unsicherheiten und hohem Einfluss auf die Bewertungsergebnisse sieht die Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan das den Verkehrsprognosen zugrundeliegende Wirtschaftswachstum sowie die demografische Entwicklung an. Für Projekte, die nur knapp ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von eins erreichen, sollen deshalb Sensibilitätsbetrachtungen mit den Werten des unteren Szenarios der Verkehrsprognose 2030 durchgeführt werden.“ Herr Bolik: Für welche Autobahnprojekte haben Sie solche Sensibilitätsbetrachtungen durchgeführt und mit welchem Ergebnis?

Wulf Hahn (RegioConsult. Verkehrs- und Umweltmanagement Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR): Für die Themen Nutzen-Kosten-Berechnung und Projektbewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans wurde nach einem Beispiel gefragt. Sie finden in der Präsentation, die wir Ihnen vorab zur Verfügung gestellt haben, zwei Beispiele, nämlich zwei Autobahnprojekte, die A 39 und die A 20. Ich will am Beispiel der A 39 erläutern, worin unsere Kritik besteht. Herr Bolik hat ja gerade versucht zu erklären, was unter einem impliziten Nutzen zu verstehen ist. Wenn Sie in dem zugrundeliegenden Fachgutachten des Verkehrsministeriums nachlesen, dann finden Sie beispielsweise in dem Gutachten, das auch von Abg. Dr. Wilms zitiert wurde – dem Gutachten von Intraplan, Planco und der TU Berlin – im Rahmen der Überprüfung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren des BVWP auf Seite 82 den Satz, dass für die Prognose der Nutzerreaktionen unter den Punkten 1 und 2 – das betrifft den induzierten Verkehr, und zwar mit der veränderten Zielwahl und dem induziertem Verkehr mit Neuverkehrsleistungen – keine belastbare Empirie vorliegt. Dadurch konnte zumindest der Eindruck entstehen, dass hier ein Bewertungsinstrument geschaffen wurde, für das es keine Datenbasis gibt. Das heißt, wenn man diesen Nutzenparameter aus der Bewertungsmethodik wieder herausnehmen würde, dann würde man beispielsweise für die A 39 nicht zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis



von knapp über zwei kommen, sondern man müsste davon etwa 0,4 Prozentpunkte abziehen. Dabei muss man gleichzeitig berücksichtigen, dass für das Bewertungsverfahren festgelegt wurde, die für die Projekte bisher angefallenen Planungskosten nicht zu berücksichtigen. Wie Sie wissen, sind eine ganze Reihe der Projekte, insbesondere der Großprojekte, seit vielen Jahren, teilweise sogar seit Jahrzehnten, in Planung. Zur Bewertung sämtlicher Planungskosten, die bisher entstanden sind, muss man Folgendes wissen: Sie werden in Teilen vom Bund, vor allem aber von den Ländern getragen, denn der Bund übernimmt nur die 3 Prozent Planungskostenpauschale, während alles, was darüber hinausgeht, von den Landesstraßenbauverwaltungen, also über die Landeshaushalte, finanziert werden muss. Diese Kosten sind in der Methodik, die hier angewendet wurde, allesamt unberücksichtigt geblieben. Zudem gibt es einen weiteren Aspekt, auf den ich vorhin schon eingegangen bin. Aus unserer Sicht sind für den Personenwirtschaftsverkehr überhöhte Zeitwerte angesetzt worden. Ich nenne Ihnen dafür noch einmal ein Zahlenbeispiel. Für die großen Entfernungsbereiche von 500 km Reiseentfernung sind im Methodenhandbuch Zeitwerte von 75 Euro pro Stunde angesetzt worden, während in der Zahlungsbereitschaftsanalyse nur etwa ein Wert von 20 Euro ermittelt wurde. Die letztere Zahl basiert auf der wissenschaftlich fundierten Erhebung von Prof. Achshausen von der Hochschule in Zürich. Nachdem man sich dann die Ergebnisse angeschaut und Gedanken darüber gemacht hatte, woher diese großen Unterschiede kommen, hat man sich dafür entschieden, die hohen Zeitwerte, die zum Teil der Literatur entnommen worden sind, anzusetzen. Dies führt dann zu einer deutlich überhöhten Bewertung des Reisezeitnutzens. Deshalb haben wir entsprechend dem Anteil des Personenwirtschaftsverkehrs einen Abschlag von etwa 20 Prozent eingerechnet. Das bedeutet zusammenfassend: Wenn man die Ersatzinvestitionen und die Planungskosten berücksichtigt, den impliziten Nutzen herausrechnet und bei dem Reisezeitnutzen 20 Prozent abzieht, dann reduziert sich der Nutzen-Kosten-Faktor auf 1,48; er liegt also nur noch relativ knapp über eins. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die gemeinsame Diskussion mit dem BMVI – Herr Dr. Haßheider sitzt dort drüben, wir haben uns ein-

gangs schon einmal darüber unterhalten. Wir hatten bei der Anhörung der Verbände vor zwei Jahren einmal die Verabredung getroffen, dass alle Projekte, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis in der Größenordnung von eins liegt, im Rahmen einer Sensitivitätsbetrachtung noch einmal überprüft werden sollen. Das beantwortet auch die zweite Frage, die Sie gestellt haben. Damit möchte ich überleiten zu Herrn Bolik. Ich will zum Abschluss noch einen Satz sagen, Herr Vorsitzender. Man muss auch die Kostenseite in die Betrachtung einbeziehen. Sie wissen ja, dass der Bundesrechnungshof massive Kritik am Vorgehen des BMVI geäußert hat, weil bei dem Verfahren Unter- und Obergrenzen zur Kostenplausibilisierung der Fernstraßenbauprojekte und auch der anderen Projekte im BVWP eingeführt wurden. Dabei kam es dann zu der Verabredung, dass die Kostenuntergrenze noch einmal um 15 Prozent unterschritten werden darf. Wenn man das noch mit berücksichtigt, dann stellt sich die Frage nach einer Sensitivitätsberechnung, beispielsweise hier bei der A 39, noch verstärkt. Wenn man die Kostensätze realistisch annehmen und bei der A 39, also statt der angesetzten 10 Mio. Euro pro Baukilometer von einer Größenordnung von 15 Mio. Euro ausgehen würde, dann wäre dies ein Wert, der über die ganze Republik betrachtet durchaus als durchschnittlich anzusehen wäre, und dann würde unter Berücksichtigung der von uns eingeführten Korrekturfaktoren das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die A39 sogar unter eins fallen. Dies spricht sehr stark dafür, dass das BMVI das Projekt A 39 noch einmal überprüfen sollte. Das soll jetzt nur ein Beispiel unter vielen sein.

Vorsitzender: Dankeschön! Dann bitte Herr Bolik!

Dipl.-Ing. Henryk Bolik (Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG): Zu der Frage nach der Sensitivität. Es handelt sich hier um die Verkehrsprognose. Ich sprach vorhin von einem Szenario, auf dessen Basis die Prognose erarbeitet worden ist. In diesem Szenario wurde unterstellt, dass das Wirtschaftswachstum abgerundet im Durchschnitt ein Prozent pro anno betragen wird. Das ist natürlich nur eine Annahme. Niemand weiß, wie es wirklich sein wird. Da dieser Wert ziemlich linear in die Verkehrsnachfrage eingeht, sind Sensitivitätsanalysen durchgeführt worden. Dabei wurden der sogenannte base case oder der Basisfall mit 1 Prozent sowie alternative Entwicklungen mit 0,75



und 1,25 zugrunde gelegt. Das schlägt nicht nur in eine Richtung aus, sondern es kann auch in die positive Richtung umschlagen. Es wurde nach einzelnen Beispielen gefragt. Die kann ich Ihnen so aus dem Stand nicht nennen. Das kann man allerdings nachlesen. Wir haben das ausgerechnet, indem wir zwei verschiedene Matrizen neu generiert haben, eine unter der Annahme von 0,75 Prozent Wachstum und eine unter der Annahme von 1,25 Prozent Wachstum. Zudem haben wir diese Matrizen unter Netzberechnungen durchgeführt, um Verkehrsbelastungen für die beiden Fälle zu simulieren, die dann dem Basisfall gegenüber gestellt werden konnten. Das konnten wir natürlich nicht für jedes einzelne Projekt machen – denn das hätte bedeutet, dass man für jedes Einzelprojekt eine solche Matrix herstellen müsste –, sondern wir haben die Zielnetze, also die Summe aller Projekte, für die ein Bedarf festgestellt worden ist, aufgebaut und diese Zielnetze einer Netzbeziehung unterworfen. Im Ergebnis ergab sich dann für die einzelnen Maßnahmen eine Differenz zwischen der Verkehrsbelastung im besten Fall und im worst case. Die Unterschiede haben dann zur Berücksichtigung bei der Bedarfsplanungskorrektur oder bei der Festlegung der endgültigen Einstufung geführt. Zur Information vielleicht eine Zahl: Die Verkehrsmenge bei einem Wirtschaftswachstum von 1 und von 0,75 Prozent schwankt um ungefähr 5 bis 10 Prozent in der Summe.

Vorsitzender: Dankeschön, Herr Bolik! Dann kommen wir zur zweiten Runde. Hier hat die Fraktion der CDU/CSU das Wort!

Abg. **Patrick Schnieder** (CDU/CSU): Ich habe zwei Fragen, Herr Bolik! Ich möchte anknüpfen an die Überlegungen zum Nutzen-Kosten-Verhältnis. Mir geht es nicht um irgendwelche hergeleiteten Auf- oder Abschlüsse oder Ähnliches, sondern einfach um folgende Frage: Wenn ich mir bei vergleichbaren Projekten den NKV im Plan 2003 und im Plan 2030 anschau, dann finde ich manchmal erhebliche Diskrepanzen. Woran liegt das? Die zweite Frage richtet sich ebenfalls an Herrn Bolik. Wir haben uns mit dem Bundesverkehrswegeplan das Ziel gesetzt, das vorhandene Bundesfernstraßennetz weiterzuentwickeln. Unter anderem haben wir die Vorgabe gemacht, dass Erhalt Vorrang vor Neubau hat und dass wir für das Prognosejahr 2030 die Vorhaltung eines leistungsfähigen Netzes

unter Beachtung der Mobilitätserfordernisse der Zukunft anzustreben. Sehen Sie diese beiden Dinge ausreichend abgebildet in dem Bundesverkehrswegeplan 2030?

Dipl.-Ing. Henryk Bolik (Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG): Zunächst einmal haben Sie von Diskrepanzen zwischen den Bewertungsergebnissen in der alten und der neuen Bedarfsplanung gesprochen. Darauf Folgendes: Zunächst einmal haben wir eine ganze Reihe genau solcher auf den ersten Blick gerechtfertigter Vorwürfe überprüft. Und in der Summe aller Überprüfungen komme ich zu folgendem Schluss: In der Regel ist die Abweichung nachvollziehbar; wenn es übereinstimmen würde an vielen Stellen, dann wäre es falsch. Es gibt eine ganze Reihe von Ursachen für diese Diskrepanzen. Die wesentliche ist die Kostenentwicklung. Alle Projekte, die im BVWP 2003 angemeldet worden sind und die man vergleichen kann, weil sie jetzt wieder angemeldet worden sind, haben in der Summe, bei einem Vergleich der Kosten, einen Faktor von 2. Das heißt, sie sind zweimal so teuer geworden, wie sie seinerzeit vor 10 oder 15 Jahren, als sie angemeldet wurden, waren. Ein Faktor 2 bedeutet im Grunde genommen, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis, weil die Kosten ja im Nenner stehen, halbiert wird – allein durch die Veränderung der Kosten. Es gibt aber eine ganze Reihe weiterer Ursachen. Zum einen ist die Verkehrsprognose natürlich geändert worden ist, denn das ist immer ein Szenario, also eine konditionale Prognose. Derzeit haben wir die 2030er Prognose, damals war es die 2020er. Es ist ganz wichtig zu betonen, dass es hier um Belastungen für eine Strecke und nicht für eine Region geht. Es geht z. B. darum, dass der Vergleichsfall anders ist, d. h., die Ausgangssituation ist anders, als sie seinerzeit 2003 gewesen ist. Es kann auch vorkommen, und es kommt oft vor, dass die Konzeption generell geändert worden ist, weil z. B. Knotenpunktkonzepte oder eine Anbindung der Maßnahme an das übrige Netz und nicht zuletzt eine Veränderung der Verkehrsführung in den letzten zehn Jahren eine Rolle gespielt haben. Ich nenne nur mal Beispiele wie eine Ortsdurchfahrt, Einbahnstraßenführungen oder andere Maßnahmen kommunaler Art, die zu der Veränderung geführt haben. Insgesamt betrachtet haben mir diese Abweichungen keine Sorgen gemacht. Die haben wir uns natürlich alle angeschaut, weil wir selbst daran interessiert sind, wie die Berechnung sich



in den Ergebnissen niederschlägt.

Der zweite Punkt betraf die Zukunftsfähigkeit. Der Begriff Zukunftsfähigkeit ist dehnbar, und daher ist eine Quantifizierung der Zukunftsfähigkeit des Netzes natürlich nicht möglich. Im europaweiten Vergleich – ich befasse mich seit Jahrzehnten damit – ist das Bundesfernstraßennetz ziemlich gut aufgestellt. Es ist nicht das Beste, aber es liegt ganz gut im Mittelfeld. Wenn man vom derzeitigen Zustand ausgeht – und von dem würde ich jetzt mal ausgehen, weil man es nicht vergleichen kann mit anderen Dingen – dann stellt man fest, dass es natürlich Probleme im Netz gibt. Deswegen haben die Länder im Straßenbereich 1.700 Anträge auf Projekte zur Verbesserung der Situation gestellt. Diese sind bewertet und beurteilt worden, sofern es einen Nachweis für ihre Wirtschaftlichkeit gab. Der Fokus bei dieser Festlegung lag auf der großräumigen Wirkung – nicht kleinräumig, sondern großräumig, d. h. es ging um die netzweite Auswirkung. Die Projekte sollen insbesondere dem weiter ausgreifenden Verkehr dienen, vor allem auch auf den hauptsächlich frequentierten Strecken. Um einmal die Zukunftsfähigkeit einzustufen, würde ich Sie bitten, sich einmal das heutige Verkehrssystem vorzustellen, und zwar mit den Staus, die wir jeden Tag haben – ich weiß nicht, wie viele Kilometer, aber genug. Wir könnten nun, wenn die Maßnahmen, die in dem Bedarfsplan Engpassbeseitigung enthalten sind, alle realisiert würden, ungefähr die Hälfte dieser Stauerscheinungen eindämmen. Dabei spreche ich nicht von Baustellen- oder von Unfallstaus, sondern von kapazitätsbedingten Staus. Also: Zukunftsfähig würde ich auf jeden Fall sagen, zukunftsfähiger als das, was wir bisher haben, und zwar deutlich, indem man die Stauerscheinungen, wo es geht, eindämmt. Nicht alles kann gelingen, weil an vielen Stellen Grenzen der Machbarkeit, Umwelteingriffe, Kosten usw., gesetzt sind.

Vorsitzender: Danke, Herr Bolik. Dann kommt die Fraktion DIE LINKE.!

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Diese Aussage reizt mich auch wieder zu einer Entgegnung. Sie sprechen von der Staubeseitigung. Bei den letzten Anhörungen haben wir immer wieder versucht, herauszufinden, ob es dafür auch Ex-Post-Betrachtungen gibt, die genau das beweisen, dass nämlich die Staus beseitigt sind, wenn neue Straßen gebaut werden. Ich finde es ganz spannend, dass es

zu einem anderen Punkt hier in einer der Stellungnahmen eine Ex-Post-Untersuchung gibt, nämlich zu den Prognosezahlen. Das ist auch so ein umstrittenes Thema. Welches Verkehrswachstum legt man da eigentlich zugrunde? Wie Sie in Ihrer Stellungnahme, Herr Schönefeld, dargestellt haben, ist für Sachsen durch eine Untersuchung belegt worden, dass eine Vielzahl von Straßenbauprojekten – das steht auf der Seite 50 – in Wirklichkeit eben nicht zu der prognostizierten Zahl von Fahrzeugen geführt hat. Das finde ich spannend, denn eigentlich müsste man eine solche Untersuchung jetzt durchführen, wenn man einen neuen Bundesverkehrswegeplan entwickelt, um herauszufinden, was man eigentlich bei dem alten BVWP prognostiziert und vorausgesagt hat und was tatsächlich eingetroffen ist. Das wollte ich vorab festhalten.

Ich möchte zwei Fragen stellen an zwei Sachverständige. Das Thema Alternativenprüfung war schon einmal dran. Das ist sehr abstrakt und theoretisch. Ich würde gern Herrn Schönefeld danach fragen, wo Alternativenprüfungen konkret stattgefunden haben, wo sie hätten stattfinden müssen und wo es Alternativen gibt, die nicht berücksichtigt worden sind. Ich würde Sie bitten, dafür ein oder zwei anschauliche Beispiele zu geben. Dann würde ich gern Herrn von Lojewski als Vertreter der Kommunen im weitesten Sinne ansprechen. Wir haben gerade gehört, dass die Planung auf großräumige Wirkung zielt. Tatsächlich gibt es natürlich eine Unzahl von Ortsumfahrungen unter diesen Straßenbauprojekten, von denen keineswegs in jedem Fall eine großräumige Wirkung zu erwarten ist. Meine Frage an Sie lautet: Wie wirkt sich aus Sicht der Kommunen insbesondere dieser Bereich, der Straßenbau, aus? Welche Einschätzung haben Sie dazu? Welche Punkte sind aus Ihrer Sicht nicht ausreichend berücksichtigt? Und wo bestände aus Ihrer Sicht jetzt noch Handlungsbedarf für das Parlament? Denn wir befinden uns mitten in der parlamentarischen Beratung im Bundestag, und theoretisch könnten wir noch auf Veränderungen hinwirken. Ich bitte um eine etwas allgemeinere Stellungnahme aus Ihrer Perspektive.

Vorsitzender: Nicht nur theoretisch, auch praktisch können wir das, Frau Kollegin Leidig! Jetzt kommt Herr Schönefeld und dann Herr von Lojewski!



Tobias Schönefeld (SVU Dresden): Sie haben zu dem Thema „Alternativen“ gefragt. Was aus meiner Sicht bei den Alternativen und auch bei der Diskussion von Alternativen auffällt ist, dass häufig Zielstellungen mit angeführt werden, welche dann durch die Alternativen nicht erfüllt werden können. Hier spielt wieder dieses Thema der Zeitgewinne für den durchfahrenden Verkehr eine Rolle. Die Betrachtung tatsächlicher Probleme vor Ort und auch deren Lösung spielen eher wieder eine untergeordnete Rolle. Wenn Sie nach konkreten Beispielen fragen, fällt mir als erstes die A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin ein. Wir haben in diesem Bereich viel Geld in Ortsumfahrungen im Zuge der bestehenden Bundesstraßen, also der B 189, der B 5 und der B 106 gesteckt, so dass nur noch sehr wenige Ortschaften dort ohne eine Umfahrung sind. Wir haben einen peripheren Raum, der nicht allzu dicht besiedelt ist. Und die Neubautrasse der A 14 läuft eigentlich komplett parallel zu den Bundesstraßen, wo man dann verkehrsplanerisch wirklich die Frage stellen muss, ob nicht eine gut ausgebaute Bundesstraße die bestehenden Probleme, wie fehlende Überholmöglichkeiten, was sich auch ganz wesentlich auf das Thema „Verkehrssicherheit“ auswirkt, mit einem Lückenschluss in Bezug auf die bestehenden Ortsdurchfahrten eine wesentlich effektivere und bessere Lösung gewesen wäre, die außerdem mit deutlich geringeren Kosten verbunden ist und trotzdem für den Verkehr in der Region wesentliche Vorteile mit sich bringt. Damit kommt man sicherlich nicht dem großen raumordnerisch angestrebten Ziel für die internationalen Verkehre näher. Aber da muss man sagen, dass es verschiedene parallel verlaufende Trassen auf dem Autobahnnetz gibt, die diesen Verkehren Rechnung tragen, so dass wir eigentlich keine zusätzliche Paralleltrasse brauchen.

Hilmar von Lojewski (Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände): Danke, dass die Städte und Regionen noch zu Wort kommen! Wir wollten eigentlich noch etwas Positives zu dem gesamten Verfahren sagen. Sie haben sehr präzise nach großräumigen Auswirkungen des Straßenbaus, ausreichende Berücksichtigung etc. gefragt. Wir fanden das Verfahren zwar insgesamt gut, aber wir erkennen nicht, dass – anders als in einer Kommune – mit den Einwendungen so umgegangen wird, dass Ihnen als Parlamentarier konkretes Abwägungsmaterial zur Verfügung steht und Sie

Pro oder Kontra entscheiden können. Das müssen wir bei jeder Straßenbaumaßnahme tun, die wir in der Stadt machen und die wir über einen Bebauungsplan oder ein Planfeststellungsverfahren regeln. 40.000 Einwendungen stellen nicht gerade eine Überforderung dar. Das ist die Zahl der Einwendungen einer mittleren Großstadt bei der Aufstellung eines Flächennutzungsplanes. Da bekommt jeder Einwender eine Antwort von der Gemeinde und das war auch in vordigitalen Zeiten der Fall. 240.000 waren es seinerzeit in Berlin, und da hat jeder eine Antwort bekommen. Wir können nicht erkennen, dass dieser Abwägungsvorgang hier tatsächlich stattfindet. Das hat zu tun mit dem, was wir gerade diskutiert haben, mit den Bewertungsparametern. Ich habe vor 30 Jahren Verkehrsweisen studiert. Da dachten wir schon, das mit der Nutzen-Kosten-Analyse muss ja irgendwann vorbei sein, denn eigentlich ist dies nicht die geeignete Parametrierung für Entscheidungen, die auf Nachhaltigkeit orientiert sein müssten und auf das, was wir auch auf der kommunalen und regionalen Ebene unter Verkehrswende verstehen. Uns ist gesagt worden, dass es Kriterien städtebaulicher Natur gibt, städtebauliche Potenzialerschließung heißt das. Die städtebaulichen Auswirkungen wurden zwar verbal als Bewertungskriterium gestärkt, aber im Ergebnis sehen wir sie in der Gewichtung nicht. Wir sehen sie nicht und das ist am Montag – glaube ich – auch von Frau Steinmeyer ausgeführt worden. Da bleibt das Ausbaugesetz als Folge des Bundesverkehrswegeplans nach unserer Auffassung hinter den Erwartungen zurück. Die städtebaulichen Potenziale, die wir in Stadt und Region bieten, sind nur unzureichend gehoben worden und eine zu geringe Zahl städtisch-relevanter Vorhaben ist gefördert worden. Wir reden von einem Verkehrssystem. Die drei Ebenen greifen ineinander. Ich sehe in der Bewertung und auch in den Investitionsentscheidungen, die Sie, meine Damen und Herren, zu treffen haben, eine Abschottung gegenüber den anderen Ebenen – der regionalen und der lokalen – des Systems. Das ist nicht gut! Und das ist auch keine Verkehrswende. Das entspricht auch nicht dem, was gerade – gestatten Sie einen kurzen Ausflug auf die Weltebene – in der Habitat-Konferenz zur Mobilität gesagt wurde. Der Deutsche Städtetag hatte das Vergnügen, auf Bitten von UN Habitat den Bereich Mobilität bearbeiten zu dürfen. Wir haben sehr deutlich gemacht,



mit Vertreterinnen und Vertretern von fünf Kontinenten, was wir unter einer Verkehrswende verstehen. Das Politikpapier kann man nachlesen, es hat den Titel „Services and Technology“. Das haben wir zusammen mit der Weltorganisation der Nahverkehrsunternehmen gemacht. Ich glaube, wir sind in der globalen Diskussion ein bisschen weiter als jetzt beim Bundesverkehrswegeplan und dem Ausbaugesetz.

Ich will Ihnen ein paar konkrete Beispiele sagen, gerade weil das auch Frau Staatssekretärin Bär betrifft. Wenn wir uns auf der kommunalen Ebene intensiv damit auseinandersetzen, wie eine Trassenvariante funktionieren sollte, und wir dann in dem Ausbaugesetz sehen, dass genau das Gegenteil dessen gemacht worden ist – und das aufgrund der Bewertung, zu der wir hier ein bisschen Einblick erhalten haben –, dann sagen wir: Da funktioniert was nicht mit dem Gegenstromprinzip. Wenn die Passauer Kolleginnen und Kollegen auf der kommunalen Ebene und die Umlandgemeinden erkennbar dezidiert eine Variante präferieren und genau das Gegenteil im Ausbaugesetz steht, dann können Sie, meine Damen und Herren als Abgeordnete das natürlich im Einzelnen gar nicht bewerten und nachvollziehen. Für eine Stadt wie Passau ist es aber ganz entscheidend, ob man links oder rechts herum fährt oder ob die Autobahn ausgebaut wird oder nicht. Wir verstehen unter einem Gegenstromprinzip wirklich etwas anderes.

Sie fragten nach Defiziten. Das begreifen wir und ich nehme jetzt nochmal exemplarisch als Defizit heraus, dass man das Gegenstromprinzip im Vollzug des Bundesverkehrswegeplans offenbar nicht ernst genug nimmt. Wir würden uns wünschen, dass Sie das ernst nehmen. Das kriegt man aber nicht hin, wenn man in so einer eindimensionalen Bewertungsarithmetik unterwegs ist, die nicht Entlastungseffekte, Verknüpfungseffekte und Netzeffekte abbildet, sondern stur nach Kosten-Nutzen-Kriterien sucht.

Vorsitzender: Danke, Herr von Lojewski. Dann kommen wir zur SPD-Fraktion, der Kollege Herzog.

Abg. **Gustav Herzog** (SPD): Das soll hier auch ein Stückchen Dialog sein, deswegen will ich die letzten Ausführungen von Herrn von Lojewski zu Lasten meines Zeitbudgets schnell kommentieren.

Herr von Lojewski, wir legen nicht fest, ob die Straße links um den Baum oder rechts um den Baum herumführt, sondern wir stellen einen Bedarf fest. Dann ist es Aufgabe der Auftragsverwaltung, in enger Abstimmung mit der kommunalen Ebene, die richtige Linie, Trassenführung etc. festzulegen. In den Planfeststellungsverfahren muss der Nachweis geführt werden, dass die entsprechenden Varianten und Alternativen untersucht worden sind und dass die Beste und die Günstigste genommen worden ist. Sonst wird das jedes Gericht kassieren. Das wissen Sie. Bitte schieben Sie uns nicht eine Verantwortung zu, die wir als Deutscher Bundestag nicht haben und auch gar nicht haben wollen, nämlich die konkreten Festlegungen zu einzelnen Straßen oder Weichen.

Ich habe eine Frage an Herrn Bolik, weil ich mit einer Sache nicht zurechtgekommen bin, was die Methodik angeht. Es gibt Bundesfernstraßen, es gibt auch Autobahnen, wo der Standstreifen vorübergehend in den Spitzenzeiten freigegeben wird, um die entsprechende Kapazität zur Verfügung zu stellen.

Meine Frage ist: Wie ist das eingeflossen in die Berechnung, in die Methodik? Kann es dazu führen, dass dieses Kapazitätsangebot zu einem niedrigen NKV geführt hat mit der Folge, dass wir deshalb dort trotz eines Vorteils für die Verkehrssicherheit nicht ausbauen? Wenn wir den wirklichen Standstreifen anbauen und den bisherigen Standstreifen ständig unter Verkehr nehmen würden hätten die dort wohnenden Menschen bei einem Ausbau Anspruch auf Einhaltung der neuen Lärmschutzgrenzwerte. Wie ist mit dieser Freigabe der Standstreifen umgegangen worden?

Die zweite Frage, die ich stelle, richtet sich an Herrn Gerwens. Sie haben in Ihrer schriftlichen Stellungnahme mehrfach darauf hingewiesen, dass es sehr ambitioniert sei, was wir vom Umfang und von der Finanzierung her machen und dass es hilfreich wäre, wenn schneller geplant werden könnte. Die Frage an Sie: Ist eine vorgezogene intensivere Bürgerbeteiligung hilfreich, um den Planungsprozess zu beschleunigen?

Vorsitzender: Danke! Dann Herr Bolik!

Dipl.-Ing. Henryk Bolik (Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG): Ja, das ist die leidige Frage der temporären Seitenstreifennutzung, die in unserem Autobahnssystem immer als „Notstopfen“ genutzt



wird. Temporär, weil kein Recht auf Schallschutzwände entstehen würde, wenn man sie dauerhaft nutzen würde. Bei unserer Bewertung sind wir generell nicht davon ausgegangen, dass diese temporäre Seitenstreifenutzung eine Dauereinrichtung ist. Es wurde der bauliche Zustand, nicht der betriebliche Zustand bewertet. Wenn ein Seitenstreifen genutzt wird und ein neuer drangebaut werden müsste, dann fließt das selbstverständlich in die Kosten ein.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Gerwens, bitte!

Stefan Gerwens (Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.): Vielen Dank, Herr Burkert! Das Thema „Bürgerbeteiligung“ hatten Sie angesprochen, Herr Herzog. Das kann man sich natürlich auf mehreren Ebenen vorstellen. Wenn wir auf der Ebene des Bundesverkehrswegeplans sind, beginnt das bei dem Thema „Projektanmeldung“. So gesehen ist die Frage: Findet zum Projekt in der Frühphase, in der Ideenfindung, eine Anhörung statt? Die zweite Ebene wäre erreicht, wenn die Länder die Projekte an den Bund anmelden. Dort kann im Vorfeld Bürgerbeteiligung oder Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden. Das ist zum Teil erfolgt, mit sehr unterschiedlichen Gewichtungen. Manche Länder haben daraus Prioritäten entwickelt, andere haben im Grunde alle Vorschläge an den Bund weiter gegeben. So gesehen ist Bürgerbeteiligung noch nicht zwingend ein Qualitätskriterium. Sicherlich ist es hilfreich, wenn man zu einer Idee eine Bürgerbeteiligung durchführt. Das Dilemma ist allerdings die Konkretheit der Pläne. In der Frühphase gibt es oft eine erste Idee, aber noch keine Berechnung. Dann kann man die Bürger auch sehr verunsichern, wenn sie ihre Probleme nicht „unterfüttern“ können. Deswegen glaube ich, dass es keine Standardlösung gibt. Für eine Ortsumgehung ist das – glaube ich – greifbarer zu machen. Für einen Autobahnausbau ist es wesentlich schwieriger. Und wenn Sie eine durchgehende Bundesstraßentrasse haben, können Sie das Projekt auch nicht zwingend von der Einzelentscheidung an einem Ort abhängig machen. Insofern kann ich Ihnen kein klares Votum geben. Ich finde Bürgerbeteiligung an sich gut, aber es gibt auch dann konzeptionelle Defizite.

Vorsitzender: Danke, Herr Gerwens! Dann kommen wir jetzt zur Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Frau Kollegin Dr. Wilms!

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Herr von Lojewski, Sie haben mir ziemlich aus dem Herzen gesprochen. Wir müssen von dieser einseitigen Fixierung auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis langsam herunterkommen. Wir müssen mal schauen, ob das bei dieser großen Koalition noch hilft. Da habe ich meine Zweifel. Wahrscheinlich müssen wir das erstmal ertragen und in der nächsten Wahlperiode etwas Vernünftiges daraus machen.

Zu meinen Fragen: Ich möchte nochmal auf das Thema „Umwelt, Flächenverbrauch, Raumwirksamkeit“ eingehen. Wir haben eine ganze Reihe Kleine Anfragen gestellt. Daraus geht hervor, dass die Umweltziele bei der Aufstellung des Planes nur unzureichend berücksichtigt wurden. So spielt zum Beispiel der Flächenverbrauch bei der Auswahl und Einstufung der einzelnen Projekte keine Rolle. Der Flächenverbrauch für die Projekte des „vordringlichen Bedarfes“ liegt schon 50 Prozent über den eigenen Flächenverbrauchszielen der Bundesregierung. Das hat das Umweltbundesamt sehr präzise vorgerechnet. Das ist kein Wunder, denn das Kriterium „hohe Umweltbetroffenheit“ hat im Prinzip keine Auswirkung.

Meine Frage an Wulf Hahn: Inwiefern ist die angewandte Methode überhaupt geeignet, um einen Straßenneubau tatsächlich gesamtwirtschaftlich sinnvoll zu machen? Hätte es nicht auch andere Möglichkeiten gegeben, im Hinblick auf die Belastung für Mensch, Umwelt und Natur, das in die Bewertung mit einzubeziehen?

Die zweite Frage an Wulf Hahn: Dieser Trick mit der Umweltbelastung, hohe Umweltbetroffenheit kommt häufig zusammen mit Raumwirksamkeit oder einer hohen städtebaulichen Bedeutung, de facto wird das gegeneinander ausgespielt. Gerade diese beiden Kriterien – hohe Raumwirksamkeit und hohe städtebauliche Bedeutung – sind im Endeffekt als ein „Pro-Zerschneidungskriterium“ anzusehen. Wir haben vom BMVI bestätigt bekommen, dass im laufenden Verfahren – die Anhörung war schon passiert – eine Veränderung der Bewertungsgrundlage für die Raumwirksamkeit getroffen worden war, mit der einige Projekte deutlich hochgehoben werden konnten. Wie bewerten Sie so eine Veränderung mitten im Verfahren? Müsste da nicht sogar die Öffentlichkeit nochmal neu beteiligt werden? Das waren meine beiden Fragen an Herrn Hahn.



Vorsitzender: Herr Hahn!

Wulf Hahn (RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR): Vielen Dank, Herr Burkert! Ich fange mit der ersten Frage an, Berücksichtigung der Umweltkriterien im BVWP. Sie wissen, dass es dort im Verfahren eine Zweiteilung gab. Es gibt einen Bereich, in dem monetarisiert wurde, das ist beispielsweise bei der Berechnung von CO₂-Emissionen, Lärmemissionen und der Schadstoffbelastung der Fall. Dort war das BMVI mit den Gutachtern der Ansicht, dass eine ausreichende Datenbasis vorliegt, um eine Monetarisierung vornehmen zu können, und das ist in die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der einzelnen Projekte eingegangen. Was allerdings nicht monetarisiert wurde, und darauf zielt auch die Frage von Frau Dr. Wilms ab, sind die Kosten für den Flächenverbrauch. Wenn ich über solche Großprojekte wie die beiden großen Autobahnen in Norddeutschland spreche, die A 20 oder die A 39, oder auch die A 14 aus Sachsen-Anhalt, will ich nur zwei Zahlen nennen: wir haben einen Flächenbedarf berechnet, der sich aus dem reinen Straßenbau speist, also dem Straßenbaukörper samt der Nebenanlagen und dem Ausgleichsbedarf. Da entsteht für die A 20 insgesamt ein Flächenbedarf von etwa 3.200 Hektar Fläche. Das ist wirklich eine gigantisch hohe Zahl. Bei der A 39 ist es etwas weniger, das liegt daran, dass die Baulänge kürzer ist. Die A 39 hat „nur“ 106 km Baulänge gegenüber der A 20 von 161 km, und auch dort beträgt der Flächenbedarf fast 2.200 Hektar. Wenn man sich die Zahlen im Umweltbericht heranzieht – Sie finden das auf Seite 9 unserer Präsentation und Seite 13 in der Drucksache, die sie vorliegen haben –, kann man feststellen, dass der Umweltgutachter im Umweltbericht die A 20 nur mit 870,9 Hektar an Flächenbedarf angegeben hat. Das entspricht genau dem Straßenquerschnitt. Dabei sind sämtliche Nebenanlagen nicht berücksichtigt. Wenn Sie eine Straße bauen, haben Sie in der Regel Dämme, Einschnitte, Straßenmulden, Anlagen wie Regenrückhaltebecken, zum Teil auch Lagerflächen. All dieses sollte laut Umweltbericht mit angegeben und auch berücksichtigt sein und das ist offenbar nicht passiert. Deshalb ist der Flächenbedarf, zumindest bei den Projekten, die wir in der kurzen Anhörungszeit der sechs Wochen von Mitte März bis Anfang Mai, die das BMVI gesetzt hatte, geprüft haben, entsprechende Abweichungen herausgekommen. Was der

Umweltbericht überhaupt nicht berücksichtigt hat, ist ein ganz gravierender Aspekt, nämlich der des Ausgleiches. Wenn Sie in hochwertige Naturräume eingreifen, müssen Sie im Bereich der Ausgleichsmaßnahmen sehr viel Fläche mitbringen. Das ist in der Regel etwa das Doppelte bis Dreifache des Flächenansatzes, den sie für den reinen Straßenbau benötigen. Wenn man das für die beiden Autobahnprojekte subsumiert, erzeugen sie einen Flächenbedarf in Höhe von mehr als 5.000 Hektar. Damit komme ich zu einem ganz wesentlichen „Webfehler“ des Bewertungsverfahrens. Der Flächenbedarf, der dort erzeugt wird, geht vor allen Dingen zu Lasten eines Produktionsfaktors, der in den letzten Jahrzehnten immer stärker unter Druck geraten ist, nämlich die Landwirtschaft. Die Landwirtschaft muss einen Großteil dieser Flächen beibringen, einmal für die Trassen selbst und zum Zweiten für den Ausgleich des Eingriffs. Deshalb haben wir als Anregung für den Ausschuss formuliert, dass in das Fernstraßenbauänderungsgesetz, das jetzt hier zur Beratung ansteht, ein landwirtschaftlicher Untersuchungsauftrag aufgenommen wird. Dieser soll die Auswirkungen auf die Agrarstruktur im Sinne einer Landwirtschaftsverträglichkeitsuntersuchung auf der Projektebene in den nachgelagerten Planungsebenen untersuchen. In Bezug auf die Bürgerbeteiligung wäre es möglich, auch einen entsprechenden Untersuchungsauftrag in das Gesetz mit aufzunehmen.

Jetzt komme ich zur eigentlichen Kernfrage von Frau Dr. Wilms, nämlich inwieweit man das hätte berücksichtigen können. Sie wissen, dass schon vor langer Zeit, nämlich Ende der 90er Jahre einmal ein Verfahren entwickelt wurde zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung. Im Rahmen dieses Forschungskonzeptes wurde damals untersucht, wie man den Eingriff in den Naturhaushalt monetär erfassen kann. Etwas einfacher übersetzt: was kostet es, wenn ich mit einer Straße durch die Aue gehe und dort ein oder zwei Hektar Feuchtgrünland in Anspruch nehmen muss? Dafür sind Kostenansätze entwickelt worden und diese fehlen im derzeitigen Bewertungskonzept vollständig. Das heißt, dieser Aspekt der Umweltkosten geht in die Nutzen-Kosten-Analyse nicht ein, sondern wird, wie das eben schon vom Kollegen von Lojewski kritisiert wurde, nur qualitativ einbezogen. Das ist ähnlich wie bei den



städtebaulichen Effekten und der raumordnerischen Bewertung. Das fehlt in der Nutzen-Kosten-Bewertung vollständig. Das ist natürlich ein großes Problem. Sie wissen, dass in der Vorbereitung des Planentwurfes, in der Grundkonzeption zum Bundesverkehrswegeplan 2015, das BMVI die Maßgabe entwickelt hatte, dass nur Projekte ohne hohes Umweltrisiko auch als VB+ Projekt deklariert werden sollen. Die VB+ Bezeichnung ist im jetzigen Planentwurf nicht mehr enthalten, das hat man kurz vor der Offenlage abgeändert. Was vorher als VB+ vorgesehen war, ist dann VBE geworden, damit die engpassbezogene Analyse im Planentwurf mit enthalten ist. Daran kann man sehen, dass die Umweltaspekte letztendlich doch wieder nicht so hoch gewichtet worden sind, wie das ursprünglich angedacht war. Zum zweiten Teil Ihrer Frage: Sie haben gefragt, wie wir es einschätzen, dass mitten im Verfahren zentrale Bestandteile der Bewertungsmethodik verändert werden. Das betrifft insbesondere die Frage der raumordnerischen Beurteilung. Da hatten wir ohnehin bei der Entwurfsvorlage oftmals das Problem, dass die Aussagen in den Projektdossiers sich widersprochen haben. Der geschriebene Text war inhaltlich richtig, aber in der Überschrift wurde dann das glatte Gegenteil ausgesagt. Das haben Sie als Abgeordnete hier im Verkehrsausschuss sicherlich auch wahrgenommen. Jetzt haben wir den Fall, dass insbesondere bei Autobahnprojekten wie der A 20 die raumordnerische Bewertung verändert wurde. Das heißt natürlich, dass man eigentlich auch die Gesamtbewertung nochmal auf null setzen muss und nicht einfach einen Parameter verändern kann und damit das Bewertungsergebnis korrigiert. Das ist sicherlich kein sauberes Verfahren, das einer wissenschaftlich neutralen Begutachtung standhält und insofern kann ich nur sehr dazu raten, hier nochmals in eine Neubewertung einzusteigen. Vielen Dank.

Vorsitzender: Dankeschön! Jetzt frage ich: gibt es bei der CDU/CSU noch Fragen? Der Kollege Schnieder!

Abg. **Patrick Schnieder** (CDU/CSU): Ich habe noch zwei Fragen an Herrn Bolik. Die erste Frage betrifft die Bewertungs- und Beurteilungsmethodik, die Herr Hahn gerade angesprochen hat, die ausgehend von den in der Grundkonzeption aufgeführten Zielvorgaben mit einer über umfangreiche Forschungsvorhaben fortentwickelten Bewer-

tungs- und Beurteilungsmethodik in den mathematischen Berechnungsmodellen die Projekte aus-sagefähig abbilden soll. Ist der Vergleich aller er-wogenen Projekte des Bundesverkehrswegeplanes 2030 auf einer bundesweit einheitlichen und ver-gleichbaren Basis realistisch und wissenschaftlich zulässig?

Die zweite Frage: Provozieren der Modellansatz des Bundesverkehrswegeplans und hier insbeson-dere die Herleitung der Verkehrsprognose –wie teilweise unterstellt wird – ein unrealistisches Verkehrsaufkommen, verglichen insbesondere mit aktuellen Verkehrserhebungen vor Ort?

Vorsitzender: Dankeschön! Dann fangen wir mit Herrn Bolik an!

Dipl.-Ing. Henryk Bolik (Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG): Provozieren Modellansätze ein unrealistisches Verkehrsaufkommen? Die vorgege-bene Bewertungsmethode war für denjenigen, der sie umsetzen musste, eine Herausforderung ersten Grades. Die Ansprüche bei der Differenzierung der Nutzen-Kosten-Analyse waren so, dass wir sehr differenzierte Ansätze haben mussten. Der Pkw-Verkehr wurde nach Fahrzwecken differen-ziert, der Lkw-Verkehr nach Fahrzeuggrößenklas-sen. Die zeitliche Differenzierung wurde auf eine Stunde herunter- oder heraufgestuft. Es sind also Berechnungen für jede der 8.760 Stunden eines Jahres mit ihren unterschiedlichen Verkehrszu-ständen gemacht worden. Das Netz wurde aufge-baut und aufgebläht. Inzwischen erfolgt das durch eine Modellsimulation. Es wurde mit einem Netz gearbeitet, das zwei Millionen Strecken hat. Die räumliche Differenzierung unterschied nicht nach Städten oder Kreisen oder sonstigen Gebietskör-perschaften. In diesem Modell wurde bundesweit nach mehr als 50.000 Anbindungen differenziert. Eine Stadt wie Köln hat beispielsweise 500 An-bindungspunkte; das ist also weit mehr als es dort Stadtbezirke, Stadtteile oder sonst was gibt. Zu-sätzlich wurde das dynamische Routensuchen eingeführt. Das muss man sich so vorstellen, als wenn man ein Navigationsgerät in seinem Auto hätte, das so intelligent ist, dass es die jeweils ak-tuelle Situation einer Strecke erkennt, die ich fahre. Manche können das inzwischen, Ansätze sind da. Sie fragten nach der bundesweiten ein-heitlichen Bewertungsmöglichkeit. Eine einheitli-che Datenbasis und Vorgehensweise ist zunächst eine ganz unerlässliche Voraussetzung für die



Feststellung der Wirtschaftlichkeit und auch für eine Projektreihung. Ich kann schlecht an der Küste ein anderes Verfahren einsetzen als im Gebirge, weil das Verfahren nicht mit einer qualitativen Bewertung endet, sondern hier in der Nutzen-Kosten-Analyse. Es handelt sich also um eine monetäre Bewertung; das heißt ein Euro ist ein Euro. Deswegen ist das notwendig. Ob es zulässig ist oder nicht, ist eine Frage des Konsenses. Natürlich müssten regionale und lokale Besonderheiten bei diesem Ansatz berücksichtigt werden. Das wird im Nachgang zur Nutzen Kosten Analyse mit den anderen Modulen der Bewertung auch gemacht; nämlich mit den Raumwirksamkeitsanalysen, den städtebaulichen Bewertungen und auch den Umweltprüfungen. So viel zu dieser Frage. Die nächste Frage war, ob nicht auszuschließen ist, dass dieses Modell ein unrealistisches Verkehrsaufkommen vor Ort produziert. Ich hatte vorhin ausgeführt, dass das Modell mit einer Szenario-Prognose arbeitet. Wenn etwas unrealistisch ist, liegt das in der Prognose und nicht in den Berechnungen. Wenn ich ein Wachstum von 3 Prozent unterstellen würde, wäre das unrealistisch und würde unrealistische Verkehre generieren. Ob das Modell valide ist oder nicht, wird im Rahmen eines sogenannten Analyse-Null-Falles getestet. Das heißt, es werden mit dem Modellszenario die Gegebenheiten wie sie heute sind, gerechnet und per Modell Verkehrsbelastungen generiert, die man zählen kann und mit denen man einen Vergleich anstellen kann. Wenn der übereinstimmt, habe ich ein gutes Stück Gewissheit, dass das Modell in der Lage ist, auch phänomenologisch richtig Verkehre zu prognostizieren. Wenn es Unterschiede gibt zwischen den gezählten und gerechneten Angaben, hat das in der Regel seine Ursachen: ein Modal-Split wird nicht vorgegeben, den kann ich nur verändern, wenn das Szenario verändert wird. Was wir nicht erkennen können, sind deutlich sichtbare Veränderungen in den Verhaltensweisen der Bevölkerung. Diese Verhaltensweisen leiten wir ab aus kontinuierlichen Verkehrserhebungen, wo turnusmäßig Personen in einer großen Stichprobe befragt werden, wie sie sich im Verkehr verhalten und mit welchen Zielsetzungen und mit welchen Fahrweiten usw. sie unterwegs sind. Dankeschön!

Vorsitzender: Danke, Herr Bolik! Dann kommen wir zur Fraktion DIE LINKE. Da hat die Frau Kunert das Wort!

Abg. **Katrin Kunert** (DIE LINKE.): Herzlichen Dank. Eine Bemerkung und eine Frage an Herrn von Lojewski. Am Beispiel Passau würde mich interessieren, was Sie von der Idee eines verpflichtenden Dialogprozesses halten, mit Blick auf die Entstehung von Projekten für den Bundesverkehrswegeplan. Ich will sagen, dass man durchaus den Eindruck haben könnte, dass man kommunale Spitzenverbände immer nur zu Anhörungen einlädt, um sozusagen eine Alibifunktion zu erfüllen. Aber gerade Kommunen haben eine wahnsinnig umfangreiche Expertise, gerade in Bezug auf diese Projekte vor Ort. Es wird ja auch deutlich, wie viele Kolleginnen und Kollegen plötzlich Interesse haben, am Bundesverkehrswegeplan Anteil zu nehmen. Deshalb meine Frage: können Sie am Beispiel Passau sagen, wie man einen verbindlichen oder verpflichtenden Dialogprozess starten kann? Wir wissen, dass die Länder immer sagen, sie sind zuständig für die Kommunen. Da würde sich die Frage stellen, wie man Bürgerinitiativen wirksam einbinden kann. Die wissen genau, wovüber sie reden, gerade mit Blick auf Verknüpfungs- oder Entlastungseffekte. Das wäre die Frage, die Sie vielleicht am Beispiel Passau erläutern könnten. Meine zweite Frage geht an Herrn Schönefeld: in der Öffentlichkeit wird erwartet, dass mit großen Verkehrsprojekten auch ein großer regionaler Aufschwung verbunden ist. Können Sie zu diesem erwarteten Zusammenhang Stellung nehmen?

Vorsitzender: Danke, Frau Kunert! Ich möchte darauf hinweisen, dass der Städtetag zu allen Anhörungen im Zusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan eingeladen wurde. Das gilt auch für alle anderen kommunalen Spitzenverbände. Herr von Lojewski, bitteschön!

Hilmar von Lojewski (Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände): Herr Vorsitzender, Frau Abgeordnete, meine Damen und Herren! Ich will das bestätigen, wir fühlen uns bei Ihnen immer gut aufgehoben; das gilt auch in den informellen Sitzungen, die wir dankenswerterweise immer wieder mit Ihnen haben. Das schätzen wir sehr.

Zur Frage zum Thema Passau: das ist jetzt wirklich nur ein Beispiel und ich will es konkretisieren, damit es nicht so hängen bleibt, als ginge es um "links oder rechts herum". Der Bundesverkehrswegeplan und das Fernstraßenausbaugesetz



setzen sich mit dem Projekt B 388 N-OU, also der Nord-Ost-Umgehung Passau, über sämtliche Gremienbeschlüsse der betroffenen Kommunen hinweg und verzichtet im Gegenzug auf einen durchgängigen Ausbau der stark überlasteten BAB 3 von Regensburg bis zur Grenze Passau - Suben. Wir haben zahlreiche Beispiele dieser Art. Ich könnte noch ein weiteres anfügen, das deutlich macht, warum es so wichtig ist, in den Diskurs miteinander zu kommen. Das ist das Beispiel Leverkusen, eine Stadt, die fraglos von Fernverkehrsverbindungen, Bundesautobahnen, wie auch von der Schiene stark betroffen ist. Hier können wir festmachen, warum es so wichtig ist, jenseits der Nutzen-Kosten-Analyse darüber nachzudenken, wie man diese Projekte tatsächlich durchsetzen will. Das bedeutet Mehraufwände, das bedeutet vermutlich auch eine Kürzung der Liste des Fernstraßenausbaugesetzes. Wenn man Projekte im Einvernehmen mit der Öffentlichkeit, der Bürgerschaft in den Städten und politischer Willensbildung vor Ort durchsetzen will, dann muss man tatsächlich mehr ausgeben. Das bedeutet in dem Fall eben eine Untertunnelung. Aber diese Thematik haben wir in allen Fernstraßen- und Fernverkehrswegeausbauprojekten: es muss abgewogen werden. Genau um diese Abwägung geht es mir. Es geht darum, wie wir Projekte in diesem dichtbesiedelten Land einvernehmlich und zum gesamtgesellschaftlichen Nutzen durchsetzen können und nicht auf Kosten nicht unbeträchtlicher Teile der Bevölkerung. Mir geht es nicht um zusätzliche Verfahren. Es geht mir darum, dass die kommunale Ebene gehört wird, weil sie sich sehr intensiv mit den jeweiligen Projekten auseinandergesetzt hat, fraglos intensiver als jede und jeder von Ihnen das im Rahmen der Befassung mit einem Fernstraßenausbaugesetz auf Bundesebene oder auch in den Ländern tun könnte. Deshalb kommt der kommunalen Sichtweise, die nicht nur emotional, sondern auch gutachterlich begleitet wird – allerdings mit einem etwas breiteren gutachtlichen Ansatz als den, den wir jetzt gehört haben –, solch eine Bedeutung zu. Das ist das grundsätzliche Petitum: wenn wir gemeinsam auf allen drei Handlungsebenen in Deutschland Infrastruktur durchsetzen wollen, brauchen wir einen anderen Ansatz. Nicht unbedingt einen anderen Verfahrensansatz, aber einen anderen Bewertungsansatz und auch einen anderen Ansatz der gegensei-

tigen Wahrnehmung der Belange. Wir sind ziemlich geübt in den Kommunen, was Abwägungsvorgänge angeht und wir machen auch Straßenbau. Abwägen bedeutet, auch den Parlamentariern auf kommunaler Ebene das Für und Wider in einer Weise darzulegen, dass sie entscheiden und ihr Mandat wahrnehmen können. Dass dabei Informationen aus Öffentlichkeitsbeteiligung eine ganz erhebliche Rolle spielen, steht außer Frage. Die Verfahren, die Moderation und Mediation spielen bei uns auf kommunaler Ebene jeden Tag eine Rolle. Unser Anspruch im Deutschen Städtetag und generell bei den Kommunalen Spitzenverbänden ist es nicht, Verfahren weiter aufzublähen und damit auch zu verlängern, sondern unter Berücksichtigung der kommunalen Belange und mitunter auch unter Hintanstellung von Kosten-Nutzen-Aspekten zu Entscheidungen zu kommen, die gesamtwirtschaftlich und gesamtgesellschaftlich nützlich sind. Und die die Umweltbelange in einer Weise berücksichtigen, wie es in der Vergangenheit womöglich noch nicht so gut gelungen ist, so dass wir den Anforderungen an eine Verkehrswende besser gerecht werden können. Dazu gehört auch ein anderer Modal Split, mit dem wir die Anhörung hier begonnen haben, den wir auch erreichen wollen. Dankeschön!

Vorsitzender: Danke! Dann Herr Schönefeld!

Tobias Schönefeld (SVU Dresden): Sie hatten zur Thematik der wirtschaftlichen Entwicklungen in den Regionen und den damit oft verbundenen Hoffnungen gesprochen. Hier gibt es von der Fachhochschule Erfurt, vom Institut für Raum und Verkehr, eine Untersuchung, die sich mit den regionalwirtschaftlichen Effekten von Fernstraßen anhand konkreter Beispiele beschäftigt hat. Dies betrifft verschiedene Autobahnprojekte: die Ostseeautobahn, die A 20, Autobahnen in der Region Weser-Ems, A 28, A 31, die Südharzautobahn, A 38, und die Thüringer Waldautobahn, A 71, A 73. Die Ergebnisse, wenn man sich die Studie anschaut, sind im Hinblick auf die häufig gehegten Hoffnungen für die wirtschaftlichen Entwicklungen – gerade in strukturschwachen Regionen – ernüchternd. Ein konkreter statistischer Zusammenhang zwischen Autobahnverfügbarkeit und regionalwirtschaftlichen Effekten lässt sich demnach nicht nachweisen. Man hat herausgearbeitet, dass es vielmehr wichtig ist, die relative Nähe zu einer starken Metropolregion zu haben. Je näher ich an



die Metropolregion herankomme, wird die Autobahnverfügbarkeit zunehmend auch zu einem Thema. In den peripheren ländlichen Räumen, so war das Ergebnis der Studie, sind die Autobahnverfügbarkeit und die Nähe zu den Verdichtungsräumen in der Regel nicht entscheidend. Eine Ausnahme in der Untersuchung hat die Weser-Ems-Region gebildet, die so ein bisschen als peripherer Mittelpunkt zwischen verschiedenen Metropolregionen gedient hat, und damit für Distributionslogistik ein wesentlicher Standort war, und wo tatsächlich Effekte eintraten. Im Gesamtergebnis dieser Studie kann man sagen, dass die Autobahnen nicht in der Lage waren, die Erreichbarkeitsdefizite signifikant zu mindern und daraus resultierende Wachsschwächen zu beseitigen. Man hat ganz klar die Empfehlung gegeben, die raumordnerischen Zielstellungen, wie wir sie hier in der Bundesverkehrswegeplanung haben, nochmal in Frage zu stellen. Vielleicht zum Abschluss noch ein Punkt, der sich ein bisschen an dem von Herrn von Lojewski orientiert. Auch wir haben im Rahmen verschiedener Verkehrsentwicklungspläne unterschiedliche Trassenvarianten aus der lokalen Ebene heraus diskutiert. Im Hinblick auf den Bundesstraßen- oder Bundesfernstraßenbau war häufig festzustellen, dass die Durchgangsverkehrsanteile viel geringer sind als sie vorher für die Neubautrassen angenommen werden. Damit fallen am Ende natürlich auch die erwarteten Effekte deutlich niedriger aus. In den Städten bestehen oft der Wunsch und die Zielstellung, die Trassen mehr und effektiver für den Quell- und Zielverkehr nutzen zu können. Häufig werden diese dann aber aufgrund von Bedenken in Bezug auf die Finanzierung zurückgestellt und es wird doch die sozusagen übergeordnete, von Seiten des Bundes geplante Trasse unterstützt.

Vorsitzender: Dankeschön! Dann kommen wir zur SPD-Fraktion, der Kollege Herzog!

Abg. **Gustav Herzog** (SPD): Herr Vorsitzender, ich habe zunächst eine Bitte an die Bundesregierung. Auf die Frage von der Kollegin Wilms hat der Sachverständige Hahn nach meiner Wahrnehmung so geantwortet, dass während des Verfahrens Parameter zur Raumwirksamkeit geändert wurden und das zu anderen Ergebnissen geführt hat. Das Ganze wäre danach ein bewusster Prozess gewesen – man kann das auch Trickserei nennen.

Ich bitte darum, dass Sie uns diese Frage schriftlich beantworten, weil ich es für ein Unding halte, so eine Behauptung aufzustellen. Ich weiß von einigen Projekten, dass redaktionelle Übertragungsfehler gemacht worden sind, aber jetzt zu sagen, es seien systematisch Parameter während des Verfahrens geändert worden, das ist schon heftig.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dazu kann ich Ihnen die uns vorliegende schriftliche Antwort aus dem Ministerium zur Verfügung stellen.

Vorsitzender: Das alles wird noch zum Gegenstand der Debatte werden. Heute führen wir eine Anhörung durch. Ich sehe, die Bitte ist angekommen, der Vertreter der Bundesregierung hat mit dem Kopf genickt. Bitte, Kollege Herzog!

Abg. **Gustav Herzog** (SPD): Ich habe eine abschließende Frage an Herrn Gerwens: die Gutachter am Montag haben gemeint, es wäre vielleicht gut, wenn man keinen neuen Bundesverkehrswegeplan 2045 macht, sondern in einem Prozess neue Erkenntnisse einarbeitet. Was würden Sie davon halten, wenn beim nächsten Bundesverkehrswegeplan alle Ortsumgehungen, oder zumindest die Projekte, die keine Verbindungsfunktionsstufe 0 oder 1 haben, herausfallen und den Ländern pauschal – natürlich finanziell unterlegt – gegeben werden? Dann können Sie Ihre Ortsumgehungen bauen und der Bundestag müsste sich nicht mehr damit befassen.

Vorsitzender: Dann Herr Gerwens!

Stefan Gerwens (Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.): Vielen Dank! Im Grunde kann man daraus zwei Fragen ableiten. Zunächst zur Methodik: Ist ein großer Bundesverkehrswegeplan die richtige Wahl? Ich muss gestehen, ich teile die Kritik an der Nutzen-Kosten-Analyse nicht, die hier in vehementer Weise vorgebracht worden ist. Später im Rahmen der Bundeshaushaltsordnung, wenn Sie Projekte finanzieren, müssen Sie nachweisen, dass die Projekte wirtschaftlich sind. Wenn Sie Projekte in den Bedarfsplan aufnehmen und nicht mehr wissen, ob sie wirtschaftlich sind, haben Sie das Problem, dass Sie viel in die Planung investiert haben, aber nicht wissen, ob es überhaupt ein Projekt ist, was gesamtwirtschaftlich sinnvoll ist. Da kommen auch die Zeitfaktoren dazu. Zeitgewinne sind durchaus ein Punkt, den man so hoch ansetzen



kann, wie der Bund das getan hat, weil eben ein maximaler Stundenlohn von 19 Euro vieles einfach nicht abdeckt. Generell ist interessant, wie man in eine rollierende Planung kommt, weil ich glaube, dass dieses Verfahren über sechs Jahre und mit zweitausend Bewertungsvorschlägen sehr umfassend und komplex ist und auch die Ansprüche der Bürger an Informationen offenbar nicht immer befriedigen kann. So gesehen glaube ich, dass man die fünfjährige Überprüfung vielleicht in der Entwicklung stärken und letztendlich aktiver nutzen muss und vielleicht auch in ein rollierendes Verfahren kommen müsste. Dann stellt sich allerdings das Problem, dass man die Standards der Öffentlichkeitsbeteiligung deutlich schwieriger erfüllen kann, das muss man realistischer Weise auch sagen. Man müsste also sehen, ob man mit Brüssel und national andere Ansätze findet. Generell ist das Thema Bundesstraßen unterhalb der Funktionsstufe 0 und 1, also ab 2 fänden wir letztendlich auch einen Ansatz, der sehr überlegenswert ist. Das Problem ist, dass die Abstufung von Bundesstraßen in der Föderalismuskommission 2 erstmal abschließend geregelt worden und ein begrenzter Rahmen für weitere Abstufungen geschaffen worden ist. Da haben wir den Termin verpasst. Auch wenn der Ansatz sicherlich lohnenswert wäre, glaube ich nicht, dass wir an der Stelle deutlich weiterkommen im nächsten Jahrzehnt, weil bis 2030 oder etwas länger die Finanzbeziehungen geregelt sind.

Vorsitzender: Dankeschön! Dann kommen wir zu BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Frau Kollegin Dr. Wilms!

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Gerwens, diese Möglichkeit haben wir doch gerade jetzt. Ich sage nur: Infrastrukturgesellschaft Straße lässt grüßen! Nehmen wir das doch mal in die Hand. Nochmal zu dem, was Kollege Herzog eben behauptet hat: das ist uns schriftlich aus dem Ministerium bestätigt worden, dass die Kenngröße im laufenden Verfahren geändert worden ist. Das ist keine Behauptung von einem Sachverständigen, sondern das haben wir schriftlich vorliegen. Ich bin gerne bereit, Ihnen diese schriftliche Aussage auch zur Verfügung zu stellen. Insofern: geschlampt worden ist nicht bei uns, sondern woanders. Ich habe zwei Fragen, oder genauer gesagt, Herr Vorsitzender, die zweite Frage würde Kollege Gastel übernehmen, weil sie

an den gleichen Sachverständigen gehen. Es geht um Netzbetrachtung, um Ortsumfahrungen. Die Frage geht an Herrn Schönefeld: mehr als die Hälfte aller Bundesstraßenprojekte des vordringlichen Bedarfes haben keine großräumige Bedeutung. Darunter sind besonders viele Ortsumfahrungen, obwohl die Verkehrsprognose für viele Ortsumfahrungen nur eine sehr geringe Verkehrsbelastung vorhersagt – teilweise unter 5.000 Kraftfahrzeuge pro Tag –, hat das BMVI ein hohes NKV ausgerechnet. Fraglich ist auch, wie die Entlastungswirkung und der Zuwachs an Verkehrssicherheit für Ortsdurchfahrten berechnet werden können, obwohl die Verkehrsprognosen weder Aussagen über den Ziel- und Quellverkehr vor Ort treffen können, noch die verkehrlichen Gegebenheiten vor Ort individuell betrachtet worden sind. Meine Frage dazu ist: Inwiefern ist die angewandte Methodik in der Lage, die tatsächliche Wirksamkeit von Ortsumfahrungen darzustellen? Welche Auswirkungen auf dem berechneten Nutzen, bzw. Entlastungswirkungen ergeben sich aus der Tatsache, dass die Kosten für den Umbau der jeweiligen Ortsdurchfahrten nicht in die Nutzen-Kosten-Analyse eingerechnet sind? Zur zweiten Frage würde ich gerne an den Kollegen Gastel weitergeben.

Vorsitzender: Dann kommt der Kollege Gastel!

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Beim Stichwort Umgehungsstraße setze ich auch mit meiner Frage an Sie, Herr Schönefeld, an. Und zwar lautet die Frage, die ich Ihnen stelle: inwiefern halten Sie den Bau von Ringstraßen um Städte mit einem ausgewiesenen sehr stark ausgeprägten Quell- und Zielverkehr zur Entlastung der Innenstadt für verkehrlich sinnvoll und notwendig? Exemplarisch geht es um den Nordoststring Stuttgart oder auch um einen zweiten Teilring um München, die im Bundesverkehrswegeplan entsprechend vorgeschlagen sind. Bezüglich des Nordoststrings Stuttgart gab es eine interessante Aussage vom 25. Oktober 2016 im Verkehrsausschuss. Da hat nämlich Herr Staatssekretär Barthle gesagt, „es wird nicht darum gehen, mit welchen Maßnahmen wir die Staustadt Nummer 1 der ganzen Republik, nämlich Stuttgart, von Verkehr entlasten, sondern die Frage wird sein, wie wir den zunehmenden Verkehr bewältigen können“ – Zitat Ende. Deswegen die Bitte oder die Frage an Sie, wie bewerten Sie die



Sinnhaftigkeit solcher Projekte? Zwei solcher Projekte habe ich exemplarisch genannt. Passt das überhaupt noch in die heutige Zeit?

Vorsitzender: Herr Schönefeld, für beide Fragen, bitteschön!

Tobias Schönefeld (SVU Dresden): Ich habe es eben schon kurz angesprochen. Wenn wir uns mit den Ortsumgehungen beschäftigen, stellen wir fest, dass häufig eine Überschätzung von Durchgangsverkehrsanteilen vorliegt, die sich dann auch in der Wirksamkeit der Trassen niederschlägt. Frau Leidig hatte vorhin auf unsere Ausführungen in der Stellungnahme zu einer Untersuchung konkreter Projekte verwiesen. Dabei handelt es sich also um Projekte, die schon realisiert sind, sodass die Prognosen mit den konkreten Zahlen der tatsächlichen Belegung verglichen werden konnten. Es handelt sich um Untersuchungen, die von der TU Dresden für das Land Sachsen für die Bundesstraßen durchgeführt wurden, für Autobahnen, aber auch für die Staatsstraßen und für innerörtliche Straßen. Hier wurde konstatiert, dass die Überschätzung eher die Regel als die Ausnahme darstellt, was die Prognosebelastungen für die Ausbaumaßnahmen im Land Sachsen betraf. Bei den Bundesstraßen wurde im Durchschnitt um 42 Prozent des Verkehrsaufkommens, bei den Autobahnen im Mittel um 29 Prozent überschätzt. Das sind schon Größenordnungen, die eine Rolle spielen, und die sich aus einer unterschiedlichen Einschätzung der entsprechenden Verkehrszusammensetzung ableiten. Effektiv ist es immer, vor Ort zu wissen, welchen Durchgangsverkehrsanteil ich habe. Bei kleinen Ortschaften gibt es natürlich ein sehr hohes Durchgangsverkehrsaufkommen. Die Effektivität von Ortsumgehungen hängt auch von der Größe der Stadt ab. Je größer die Stadt wird, umso schwieriger wird es. Denn dann muss ich auch Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre auf die Trasse bündeln, um tatsächlich einen Effekt zu bekommen. Leider ist es häufig so, dass die Trassen dafür zu weit entfernt liegen. In klassischen Mittel- und Kleinstädten haben wir einen Durchgangsverkehrsanteil von ca. 10-15 Prozent. Das ist verglichen mit den anderen Verkehrsaufkommen nicht besonders viel. Das wird sicherlich von der Bevölkerung etwas anders wahrgenommen, ist aber statistisch nicht belegt. Als zweiten wichtigen Punkt

haben Sie angesprochen, wie mit Alttrassen umgegangen wird. Die spielen in den Kostenansätzen keine Rolle, aber um eine effektive Wirkung auch für die Umgehungstrassen zu haben, benötige ich eine Reduzierung, eine Anpassung in den Ortslagen selber. Das ist so, wie wenn Sie eine Wasserleitung haben und eine Parallelleitung bauen. Wenn Sie die Ursprungsleitung genauso groß lassen, dann kann es Ihnen sogar passieren, dass in der Ursprungsleitung die zusätzlichen Freiheitsgrade durch zusätzliche Verkehre genutzt werden. In einem Beispiel, wo nach Freigabe der Ortsumgehung nicht der komplette Verkehr aus der Ortslage herausverlagert wurde, sondern nur etwa die Hälfte, weil die Verbindung weiterhin die Kürzere war, war der Zeitunterschied zwischen Ortsumgehung und Alttrasse etwa gleich. Und in einem solchen Fall sind zusätzliche Maßnahmen notwendig, um tatsächlich die Effekte zu erreichen. Die sollten dann bitte auch über die Ausbaumaßnahme mit aufgewendet und von vornherein mit einbezogen werden.

Zu Ihren Fragen, Herr Gastel, was die Schaffung von Ringstraßen angeht, bzw. speziell zu den Beispielen, die Sie genannt haben: Das Münchener Beispiel habe ich nicht so gut im Blick, mit Stuttgart haben wir uns nicht intensiv beschäftigt, aber ich kenne die Situation vor Ort ein bisschen und ich sehe ganz klar die Gefahr, dass Verlagerungseffekte zu Lasten des Umweltverbundes in der Region passieren, die ohnehin schon ein sehr hohe Kfz-Verkehrsaufkommen hat, wo also in den entsprechenden Zu- und Nachlaufstrecken und in der Region insgesamt zusätzlicher Kfz-Verkehr geschaffen wird, der andernorts für Probleme sorgt. Großräumige Bedeutung haben wir in der Regel in solchen Bereichen nicht, und von daher sehe ich das sehr kritisch, dort solche Trassen zu entwickeln.

Vorsitzender: Herr Schönefeld, vielen Dank! Wir sind am Ende unserer öffentlichen Anhörung zum Fernstraßenausbaugesetz. Ich bedanke mich sehr herzlich! Es wird ein Wortprotokoll erstellt, das für alle einsehbar ist. Wir werden das Protokoll rechtzeitig zum 23. und 30. November 2016 zur Verfügung stellen. Nochmal herzlichen Dank für Ihr Kommen! Wir wünschen Ihnen noch einen angenehmen Tag. Auch den Gästen oben, den Zuhörerinnen und Zuhörern, einen angenehmen Tag!



Wir bitten, schnell die Öffentlichkeit aufzuheben,
weil wir hier noch Tagesordnungspunkte nicht öf-
fentlich abarbeiten müssen. Vielen Dank fürs
Kommen!

Ich beende die 87. Sitzung.

Schluss der Sitzung: 13.29 Uhr

Martin Burkert, MdB
Vorsitzender



ZUSAMMENFASSUNG DER STELLUNGNAHMEN

Öffentliche Anhörung am 9. November 2016

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur

Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Drucksache 18/9523

A-Drs. 18(15)391-A **Seite 1**
Deutscher Städtetag

A-Drs. 18(15)391-B **Seite 3**
Deutscher Landkreistag

A-Drs. 18(15)391-C **Seite 5**
RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR

A-Drs. 18(15)391-D **Seite 36**
SVU Dresden

A-Drs. 18(15)391-E **Seite 60**
Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)391-A

Stellungnahme zur ÖA - 87. Sitzung
am 09.11.2016



Bundesverkehrswegeplan 2030

(Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages
vom 21. September 2016 – 410. Sitzung in Bremen)

1. Das Präsidium nimmt den am 03.08.2016 vom Bundeskabinett gebilligten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zur Kenntnis und begrüßt grundsätzlich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verfolgte neue Grundkonzeption, die darauf aufbauenden Ziele und das Aufstellungsverfahren mit der begleitenden Öffentlichkeitsbeteiligung.
2. Das Präsidium hebt positiv hervor, dass durch Ortsumgehungen bebaute Bereiche entlastet werden und damit die Wohn- und Lebensqualität verbessert werden kann. Aus- und Neubauvorhaben können außerdem städtebauliche Potenziale erschließen. Die „Engpassbeseitigung“ als neue Kategorie des vordringlichen Bedarfs wird unterstützt. Die Orientierung auf mehr Erhalt als Ausbau wird grundsätzlich als richtiges Signal gewertet. Dass sich der Bund im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen will, wertet das Präsidium als Erfolg.
3. Der BVWP bleibt nach Auffassung des Präsidiums jedoch hinter den Erwartungen zurück, da die städtebaulichen Potentiale nur ungenügend gehoben und eine zu geringe Zahl städtisch relevanter Vorhaben befördert werden. Das Bewertungsverfahren beschränkt sich auf die Bewertung von Einzelprojekten und knüpft nicht den Zusammenhang mit raumordnerischen und städtebaulichen Zielen und Bezügen. Wesentliche politische Bewertungen sind nicht eingeflossen. Das Präsidium kritisiert insbesondere, dass die Anbindung der Städte an die Infrastruktur des Bundes kein Ziel des BVWP ist. Der Plan verzichtet ferner auf Elektromobilitätsziele für die Entwicklung der Schiene, berücksichtigt Änderungen der Mobilität durch elektrischen Antrieb und autonomes und vernetztes Fahren nur ungenügend und leistet auch aus kommunaler Sicht keinen hinreichenden Beitrag für das Klimaschutzkonzept der Bundesregierung. Die für die Engpassbeseitigung auf der Schiene unverzichtbaren Bahnknoten wurden im BVWP nicht abschließend bewertet und mit einer Kostenschätzung hinterlegt.

4. Das Präsidium vollzieht einerseits die Priorisierung auf Investitionen in den Bestand durchaus nach, sieht aber andererseits Mehrbelastungen auf die Bestandsnetze der anderen Baulasträger zukommen und erinnert daher an die Verantwortung von Bund und Ländern für die verkehrswichtige Infrastruktur aller Baulasträger.
5. Das Präsidium weist darauf hin, dass die Grobkostenkalkulation von Infrastrukturprojekten nicht allein vom gesetzlichen Mindestmaß für Schutz- und Kompensationsmaßnahmen ausgehen sollte. Vielmehr sind auch unvorhergesehene Risiken und zusätzliche Kosten für Kompensationsmaßnahmen mit dem Ziel eines optimalen Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu berücksichtigen. Dies ist ein wesentlicher Faktor, um Infrastrukturprojekten wieder zu weiter reichender gesellschaftlicher Akzeptanz zu verhelfen.
6. Das Präsidium appelliert an die Abgeordneten des Deutschen Bundestages, bei der anstehenden Umsetzung im Bundesfernstraßenbau-, Bundesschienenwege- und Bundeswasserstraßenbaugesetz die kommunalen Verkehrsbelange stärker zu berücksichtigen und die fehlenden Zielbestimmungen zu ergänzen.

Deutscher Landkreistag · Postfach 11 02 52 · 10832 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1, 11011 Berlin

mailto: verkehrs-ausschuss@bundestag.de

Ulrich-von-Hassell-Haus
Lennéstraße 11
10785 Berlin

Bearbeitet:
Dr. Markus Brohm

Tel.: 0 30 / 59 00 97 – 331
Fax: 0 30 / 59 00 97 – 430

E-Mail: Markus.Brohm@Landkreistag.de

AZ: III-670-23

Anhörung des Bundestages-Verkehrsausschusses am 7.11.2016

Stellungnahme des Deutschen Landkreistages zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Grundlage für die Mobilität von Menschen und Gütern und eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum in den Regionen. Insoweit begrüßen wir als Deutscher Landkreistag, dass der BVWP 2030 gerade im Bereich der Straßeninfrastruktur auch zahlreiche Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und Lückenschlüsse im kreisangehörigen Raum in den vordringlichen Bedarf aufgenommen hat und dass die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (VB) und des vordringlichen Bedarfs zur Engpassbeseitigung (VB-E) ausfinanziert werden sollen.

Dass dem Erhalt bestehender Verkehrsinfrastruktur mit dem BVWP 2030 ein größeres Gewicht gegeben werden soll, halten wir im Grundsatz für richtig. Gleichzeitig sehen wir allerdings kritisch, dass die eingeplanten Mittel für den Neu- und Ausbau in erster Linie auf Räume mit besonders hohem Verkehrsaufkommen – und damit vor allem in wirtschaftlich dynamischen Regionen – konzentriert werden.

Es muss unverändert ein Hauptanliegen des Bundesverkehrswegeplans bleiben, vor allem auch Erreichbarkeits- und Anbindungsdefizite abzubauen und für eine gleichmäßige Erschließung der Fläche zu sorgen, um die wirtschaftlichen Potentiale aller Regionen aktivieren zu können. Der Aus- und Neubau darf sich insofern nicht nur auf die sich schon dynamisch entwickelnden Räume beschränken. Bedarf besteht auch für die Anbindung von Gewerbegebieten in der Fläche und z.B. für Umgehungsstraßen zur Entlastung der Wohnbevölkerung. Darüber hinaus sind auch für die Menschen in dünner besiedelten und peripher gelegenen Räumen gleichwertige Lebensverhältnisse zu sichern und sie nicht von vornherein von den wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten abzuschneiden.

Bei der Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die deutsche Wirtschaft insgesamt dezentral strukturiert ist und die Fläche einen entscheidenden Beitrag zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Stabilität Deutschlands leistet. Ein Großteil der mittelständischen Unternehmen und des verarbeitenden Gewerbes ist in der Fläche angesiedelt, darunter viele Weltmarktführer („hidden champions“). Für die damit

einhergehende wirtschaftliche Stärke in der Fläche wird Deutschland im europäischen und internationalen Kontext beneidet: Drei Fünftel des deutschen Bruttosozialprodukts werden in der Fläche erwirtschaftet, davon die Hälfte im ländlichen Raum. Gleiches gilt für die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort. Blickt man nur auf das verarbeitende Gewerbe, so findet allein ein Drittel der dort sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im ländlichen Raum seinen Arbeitsplatz.

Die Fläche verfügt damit über erhebliche wirtschaftliche Entwicklungspotenziale namentlich im Bereich des Handwerks, der Industrie, der Energiewirtschaft sowie des Tourismus, die es durch eine gute verkehrliche Erschließung auch für die Zukunft zu sichern gilt.

Insoweit sehen wir es weiterhin kritisch, dass die Investitionsmittel für das Bundesstraßennetz mit 75% überaus stark zugunsten der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 priorisiert werden und nur noch 25% der Mittel im Sinne einer regionalen Erschließung für die übrigen Bundesfernstraßen zur Verfügung stehen sollen: Neben der Anbindung an das Netz der Bundesautobahnen (BAB) kommt für die Erschließung ländlicher Räume dem Netz der Bundesstraßen in seiner Gesamtheit wesentliche Bedeutung zu, um Wohn- und Wirtschaftsstandorte für Handwerk, Industrie und Energiewirtschaft in der Fläche attraktiv zu halten und einer weiteren Abwanderung von qualifizierten Arbeitskräften im Zuge des demografischen Wandels entgegenwirken zu können. Deshalb sind wir zudem auch weiterhin der Auffassung, dass sich die Engpassanalyse nicht nur auf das Netz der Bundesautobahnen beschränken, sondern alle Bundesstraßen einbeziehen muss, damit Engpässe aufgrund eines lückenhaften Bundesautobahnnetzes nicht weitgehend ausgeblendet bleiben.

Zur Methodik der Engpassanalyse im Bereich der Schieneninfrastruktur wird aus unserer Mitgliedschaft ferner kritisch angemerkt, dass bei der Eingruppierung von Streckenabschnitten in die Kategorien *Überlastung*, *Vollauslastung*, *bestehende Kapazitätsreserven* offensichtlich nur der *status quo* der tatsächlichen Auslastung berücksichtigt zu werden scheint und nicht auch weitergehende Nachfrage- und Mobilitätsbedürfnisse in die Engpassanalyse einfließen. Dabei entsteht beim Verkehrsträger Schiene – im Unterschied zur Straße – selten eine „stauähnliche“ Überlastungssituation, weil bei fehlenden Streckenkapazitäten auf der betreffenden Strecke von vornherein weniger Zugverbindungen bestellt werden, obwohl an sich ein höherer Bedarf bestünde. Die Methodik erscheint daher noch nicht hinreichend, um Engpässe zutreffend zu identifizieren.

Insgesamt darf die stärkere Einbeziehung von Prognosen zur künftigen wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung einzelner Teilräume im Rahmen der Vorhabenzpriorisierung – angesichts der naturgemäß erheblichen Prognoseunsicherheiten – nicht dazu führen, dass die Auswirkungen des demografischen Wandels nicht nur nach-, sondern geradezu vorgezeichnet und weiter verschärft werden.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung



Dr. Kay Ruge
Beigeordneter
des Deutschen Landkreistages

Anhörung zum Entwurf des 6. Gesetzes zum Fernstraßenausbaugesetz

9.11.2016, Berlin

Auftraggeber:

Deutscher Bundestag

Ausschuß für Verkehr und digitale Infrastruktur

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)391-C

Stellungnahme zur ÖA - 87. Sitzung
am 09.11.2016

Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn

RegioConsult.

Verkehrs- und Umweltmanagement.

Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,

Umwelt- und Landschaftsplanung

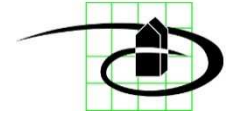
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR

Am Weißenstein 7

35041 Marburg/88045 Friedrichshafen

Tel. 06421/686900

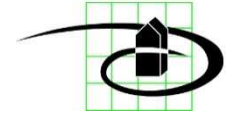
www.RegioConsult-Marburg.com



Kurzportrait RegioConsult

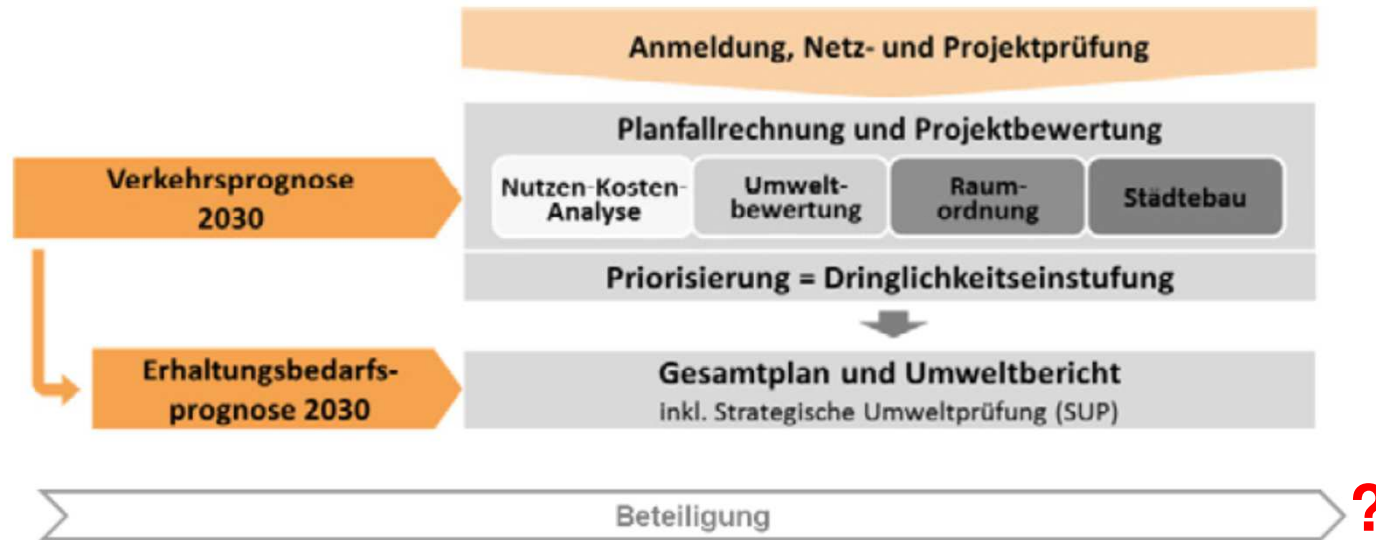
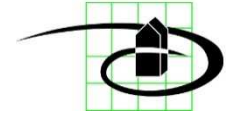
- Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Umwelt- und Landschaftsplanung
- Tätigkeitsschwerpunkt:
seit 2011: Beratung zur Konfliktlösung in Mediationsverfahren (z. B. B10 Landau - Pirmasens) und Dialogverfahren: Autobahn A 44, Kassel – Helsa; ABS/NBS der Bahnverbindung Hanau-Fulda-Würzburg
Strategische Beratung und Vertretung Betroffener von Infrastrukturprojekten (Straße, Schiene, Flughafen, Magnetschwebebahn, Bebauungspläne, Windparks, Gewerbegebiete etc.)
in der Vorplanung, in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sowie in BImSchG-Verfahren
- Firmengründung 1996:
Standorte in Marburg und Friedrichshafen

Gliederung



- Bürgerbeteiligung
- Flächenverbrauch und Betroffenheit der Landwirtschaft
- Reisezeitnutzen
- Ermittlung der Kosten, Kritik Bundesrechnungshof
- Nutzen-Kosten-Verhältnis am Beispiel A20/A 39/B247
- Alternativenprüfung
- Fazit

Gesamtprozess zum BVWP 2030

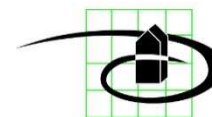


Quelle: BVWP-Gesamtbericht, 2016, S. 9

Zahlreiche Initiativen und Verbände haben fristgerecht Stellungnahmen eingereicht. Eine Antwort auf ihre Einwendungen haben sie nicht erhalten. Auch Vorschläge zu möglichen Alternativen, die teilweise sehr differenziert erfolgten, wurden nicht beantwortet.

Eine echte Beteiligung der Bevölkerung hat nicht stattgefunden.

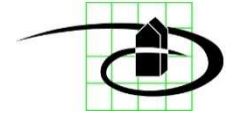
Nutzen- und Kostenkomponenten der Bewertungsmethodik



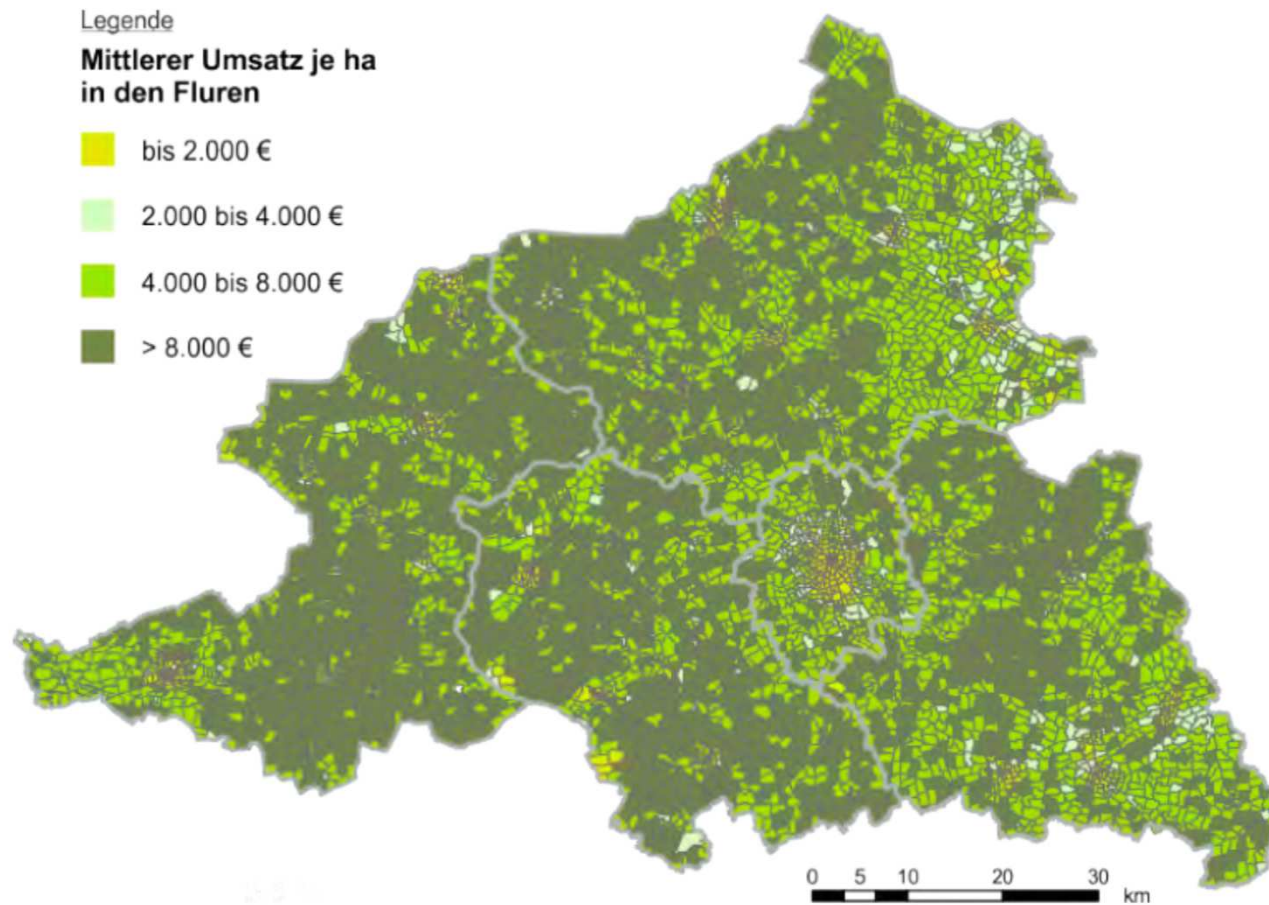
Nutzenkomponente	Bezeichnung	Kurzbeschreibung
Investitionskosten		Summe aller projektspezifischen Kosten
Veränderung der Betriebskosten	NB	Änderungen der Beförderungs- bzw. Transportkosten im Personen- und Güterverkehr
Veränderung der Reisezeit	NRZ	Nutzen aus veränderter Reisezeit im Personenverkehr
Veränderung der Transportzeitnutzen der Ladung	NTZ	Nutzen aus veränderter Transportzeit im Güterverkehr
Veränderung der Zuverlässigkeit	NZ	Projektinduzierte Nutzen aus Veränderungen der Zuverlässigkeit von Verkehrsabläufen
Veränderung des Impliziten Nutzen	NI	Impliziter Nutzen durch zusätzliche Mobilität
Veränderung der Verkehrssicherheit	NS	Veränderungen der Unfallkosten hinsichtlich Personen- und Sachschäden
Veränderung der Geräuschbelastung	NG	Nutzen aus projektinduzierten Veränderungen der Geräusch- bzw. Lärmbelastung
Veränderung der Abgasbelastung	NA	Nutzen aus projektinduzierten Veränderungen der Abgasbelastung (Luftschadstoffe und Treibhausgasemissionen)
Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur	NL	Summe der Treibhausgasemission durch Bau, Unterhaltung und Betrieb des Infrastrukturprojekts („Lebenszyklusemissionen“)
Veränderung der innerörtlichen Trennwirkung	NT	Verminderung innerörtlicher Trennwirkungen (Wartezeiten und Umwege für Fußgänger)
Nutzen bei konkurrierenden Verkehrsträgern	NK	Auswirkungen eines Projekts auf den Nutzen aus der Benutzung anderer Verkehrsträger
Veränderung der Betriebs- und Instandhaltungskosten der Verkehrswege	NW	Nutzen aus projektinduzierten Veränderungen Erneuerungskosten- und Instandhaltungskosten

Auswirkungen auf die Landwirtschaft?

Quelle: BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 59, Tab. 18

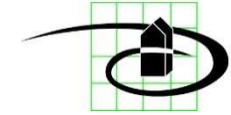


Umsatz je ha im Münsterland



Quelle: Landwirtschaft im Münsterland, S. 32

Umsatzverluste durch die B 64n

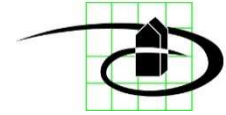


Projekt	Baulänge in m	Ausbau + 15m bei Neubau RQ 15,5 von 28,5m	Ausgleichs- bedarf 2fach	2-facher Ausgleich in ha	3-facher Ausgleich in ha	Umsatz- verluste (2 fach) in €	Umsatz- verluste (3 fach) in €
Handorf (Erweiterung auf 4 Spuren)	3.200	48.000	96.000	14,40	19,20	103.507	138.010
Telgte (Erweiterung auf 4 Spuren)	2.400	36.000	72.000	10,80	14,40	77.630	103.507
Warendorf (3streifig Neubau)	9.400	267.900	535.800	80,37	107,60	577.700	770.266
Beelen (3streifig Neubau)	4.500	128.250	256.500	38,48	51,30	276.558	368.744
Herzebrock-Claarholz (3streifig Neubau)	9.500	270.750	541.500	81,23	108,30	583.845	778.460
Flächenbedarf	29.000	750.900	1.501.800	225,27	300,80	1.619.241	2.158.988
Barwerte auf Gesamtzeitraum						39.280.339	52.450.509

In das Bedarfsplangesetz sollte ein landwirtschaftlicher Untersuchungsauftrag aufgenommen werden, der die Auswirkungen auf die Agrarstruktur ermittelt und bewertet (Landwirtschafts-Verträglichkeitsstudie).

Quelle: eigene Berechnungen auf Basis der Umsatzzahlen der Landwirtschaftskammer NRW, 2014, S. 34

Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft



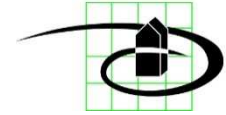
Die im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 getroffene Aussage, dass **Aspekte** der Verkehrssicherheit sowie des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes in den Bewertungen des BVWP abgebildet werden, ist nur teilweise zutreffend (vgl. BMVI). **Denn dies geschieht völlig unzureichend, da wesentliche Aspekte der Umweltbelastung nicht monetarisiert werden.** Dies betrifft zum Beispiel die Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen sowie die Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten und anderen Schutzgebieten. Damit geht die Bewertung der nicht monetarisierten Kriterien nicht in die **Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)** ein und verfälscht das Ergebnis wesentlich. Dies gilt auch für die Betroffenheit von Biotop-Standorttypen, die nicht monetarisiert werden.

Bereits 1998 haben GÜHNEMANN und ROTHENGATTER (vgl. IWW) ein Konzept zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte vorgelegt, in dem die Monetarisierung beispielhaft umgesetzt wurde. Es ist nicht verständlich, dass das BMVI trotz eines neuen umfassenden wissenschaftlichen Methodenansatzes die Monetarisierung auf die Aspekte Lärm, Schadstoffe und CO₂ beschränkt hat. Das verwendete Umweltkriterium zu den nicht monetarisierten Umweltwirkungen hat keine Auswirkungen auf die Einstufung nach dem NKV (fehlende Operationalisierung des Ziels der Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft).

Quelle: BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 4.

Vgl. IWW, KuP, IFEU, PTV Consult (1998): Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung, S. 146ff.

Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft



Die folgende Tabelle vergleicht den durch das BMVI ermittelten Flächenbedarf (Spalte ganz rechts) mit dem tatsächlich zu erwartenden Flächenbedarf, der wesentlich höher ist, da der Ausgleichsbedarf zu berücksichtigen ist.

Der Unterschied beträgt für die Fallbeispiele A 20 und A 39 **fast 4.000 ha zusätzlich**.

Der Umweltbericht **unterschätzt** die Flächeninanspruchnahme also erheblich.

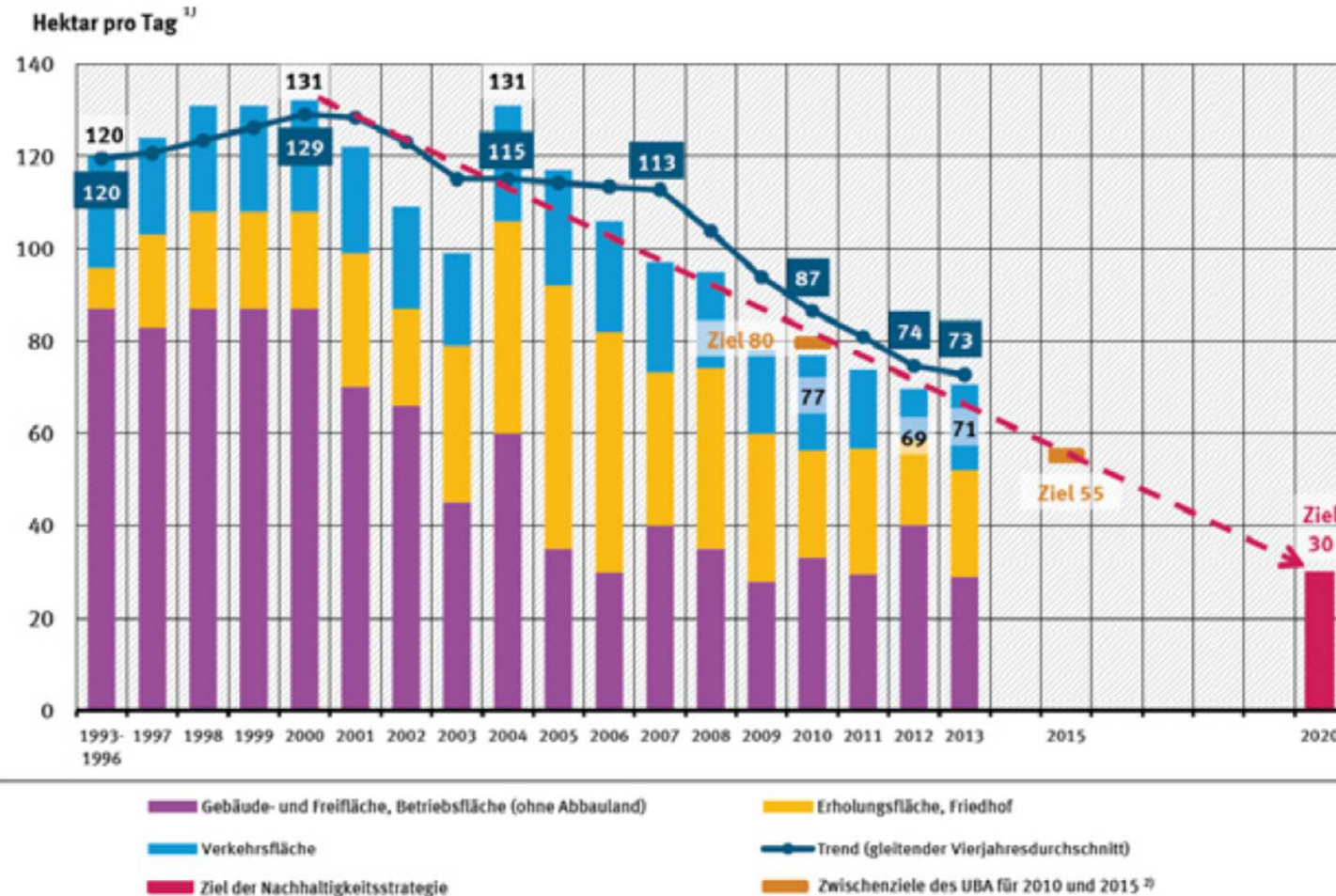
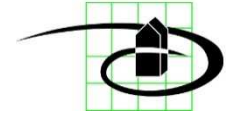
Die Auswirkungen auf den direkten und indirekten Verbrauch hochwertiger landwirtschaftlich genutzter Flächen sind besonders bei der A 39 gravierend.

Auch die Ressourceneinsparziele werden nicht erreicht (Flächen- und Klimaziele).

Projekt	Baulänge in km	Querschnitt RQ 31 *	Ausgleichsbedarf (3-fach)	Flächenbedarf insg. in ha	Flächenbedarf nach Umweltbericht/ Projektdossier
A 20	161	805	2.415	3.220	870,9
A 39	106,3	532	1.595	2.126	545,9
Summe	267,3	1.337	4.010	5.346	1.416,80

Quelle: Baulängen aus PRINS, *Angaben zum Flächenbedarf BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Tabelle 9, S. 39.

Entwicklung der Zunahme von Siedlungs- und Verkehrsfläche 1993-2012



Das 30ha-Ziel ist mit dem BVWP nicht erreichbar! Eine Ursache ist, dass viele Planungen noch nicht die RAL 2012 berücksichtigen, aus der ein höherer Flächenbedarf resultiert.

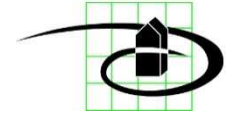
¹⁾ Die Flächenerhebung beruht auf der Auswertung der Liegenschaftskataster der Länder. Aufgrund von Umstellungsarbeiten in den amtlichen Katastern (Umschlüsselung der Nutzungsarten im Zuge der Digitalisierung) ist die Darstellung der Flächenzunahme ab dem Jahr 2004 verzerrt.

Quelle: Statistisches Bundesamt 2014, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2009

²⁾ Das UBA hat Zwischenziele für das Ziel der Bundesregierung für das Jahr 2020 (30 ha/Tag) vorgeschlagen: 80 ha/Tag im Jahr 2010 und 55 ha/Tag im Jahr 2015.

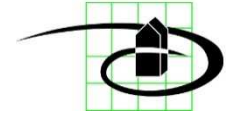
Quelle: BVWP-Umweltbericht, 2016, S. 95

Nutzeneffekte Reisezeit I



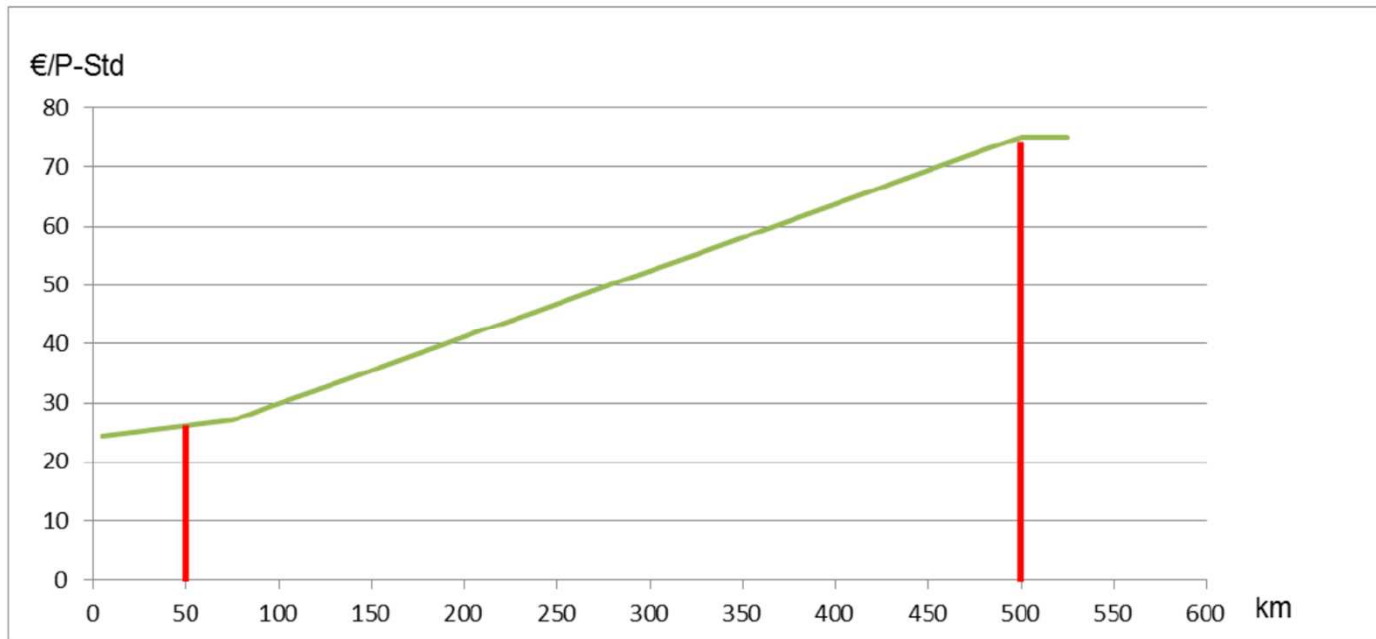
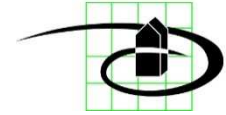
- Die sehr hohen Nutzeneffekte bei der Reisezeit waren bereits beim BVWP 2003 Gegenstand großer fachlicher Kritik.
- Im neuen Bewertungsverfahren wurde der **implizite Nutzen** als neues Element aufgenommen, um den Zusatznutzen durch den induzierten Verkehr abzubilden.
- *„Bei der Ermittlung der impliziten Nutzendifferenz wird mit Ausnahme des verbleibenden Verkehrs (hier existieren keine impliziten Nutzendifferenzen) nach den gleichen Nutzerreaktionen unterschieden wie bei der Ermittlung des Reisezeitnutzens:*
 - 1. induzierter Verkehr durch häufigere Fahrten
 - 2. induzierter Verkehr durch veränderte Zielwahl
 - 3. von konkurrierenden Verkehrsträgern verlagerter Verkehr“

Nutzeneffekte Reisezeit II



- Die zusätzlichen Nutzen im induzierten Verkehr sind nicht empirisch belegt.
- Der Parameter Zuverlässigkeit (NZ) ist ebenfalls nicht ausreichend belegt, zum Teil sind es schwer erfassbare persönliche Bewertungen, wie Reisekomfort u. ä., die hier wertbestimmend angesetzt werden.
- Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass die Erfassung von Reisezeitnutzen durch eine differenzierte Erfassung der jeweiligen Reisezeitnutzen nach unterschiedlichen Zeitscheiben (Tagesgang) erfolgen muss, da vor allem in den Hauptverkehrszeiten sehr hohe Nutzen entstehen, die während des übrigen Tages bei vielen Projekten nicht gegeben sind. Diese Angaben müssten für eine belastbare Berechnung für **den Bezugs- und Planfall vorliegen**. Dies ist jedoch nicht der Fall.
- Matrizennachweise für Haus-zu-Haus-Verkehre sowie zu den Nutzerkosten und den induzierten Verkehren liegen nicht vor. Das Konstrukt des impliziten Nutzens bleibt somit eine Black Box. Auch die Darstellung im Methodenhandbuch zur Modellierung kann dem nicht abhelfen.

Zeitwertfunktion für den Fahrtzweck Geschäft



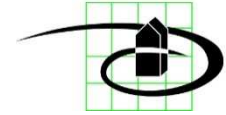
Das Methodenhandbuch verwendet Zeitwerte, die um den Faktor 2,5-4 höher sind als die Werte aus der Befragung (ETH Zürich). Deshalb wurde der Reisezeitnutzen um 20 % reduziert.

Quelle: PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 99

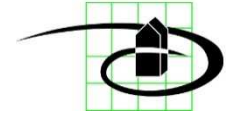
Geglättete gewichtete Zeitwerte in €/h in Abhängigkeit von der Reiseweite auf Basis einer Befragung: Zahlungsbereitschaftsanalyse von AXHAUSEN, ETH Zürich, 2014 in nachfolgender Tabelle

Zweck	Entfernung in km																					
	> 10	10-20	20-30	30-40	40-50	50-60	60-70	70-80	80-90	90-100	100-125	125-150	150-175	175-200	200-225	225-250	250-300	300-350	350-400	400-450	450-500	> 500
Gewerblicher Weg	4.57	6.70	8.41	9.41	10.31	10.88	11.40	11.82	12.24	12.53	13.03	13.62	14.36	14.84	15.18	15.48	15.95	16.60	17.06	17.49	17.95	19.01

Verwendung, der im Forschungsprojekt ermittelten Zeitwerte



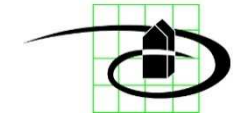
- Die im Forschungsprojekt von Axhausen et al. empirisch ermittelten Zeitwerte für den geschäftlichen Verkehr wurden nach den Angaben im Methodenhandbuch mit der Begründung **nicht verwendet**, dass den Befragten nicht der gesamte Ressourcenverbrauch bewusst gewesen sei.
- *„Lediglich die Werte für den gewerblichen Verkehr liegen unter den Vergleichswerten. Wie bereits im voran gegangenen Abschnitt erwähnt spiegeln diese die subjektive Wertung der Befragten wider ohne gesamtwirtschaftlichen Ressourcenverbrauch komplett zu berücksichtigen.“*
- Damit stellt der Gutachter seine Untersuchungsergebnisse selbst in Frage. Vergleicht man die Zeitwerte des Methodenhandbuches (vgl. vorhergehende Folie, etwa 25 € bei 10 km bis zu etwa 75 € bei 500 km) mit den empirisch ermittelten Zeitwerten des Forschungsprojektes ergeben sich erhebliche Unterschiede. Dagegen betragen die Zeitwerte nach AXHAUSEN bei gewerblichen Fahrten zwischen 4,57 €/h (bis 10 km) und 19,01 € bei 500 km. Das bedeutet, dass die Zeitwerte im MIV (gewerblich) im BVWP 2030 in allen Entfernungsstufen um etwa das Vierfache über den im Forschungsprojekt ermittelten Zeitwerten liegen.



Kritik des Bundesrechnungshofs

- Nach einer Analyse des Bundesrechnungshofes lagen **keine belastbaren Datengrundlagen für die Ermittlung der tatsächlichen Investitionskosten der Projekte vor, da die Vergleichskosten nicht ausschließlich auf der Grundlage schlussgerechneter Leistungen ermittelt wurden.**
- Statt der 148 abgefragten Projekte wurden von den Ländern nur Daten zu 78 Projekten zur Verfügung gestellt, davon waren nur 54 verwertbar.
- **Zahlreiche Projekte mit völlig unrealistischen Kostenangaben wurden nicht überprüft, da der für eine Überprüfung festgelegte Schwellenwert nach unten korrigiert wurde.** Der Bundesrechnungshof führt dazu aus:
„Durch das nachträgliche Herabsetzen der Kostenuntergrenzen wurden Projekte als plausibel eingestuft, obwohl ihre Kosten unterhalb der gutachterlich ermittelten Untergrenzen lagen. Für den Bundesrechnungshof ist dieses Vorgehen insbesondere deshalb unverständlich, weil sich die Festlegung des BMVI nicht auf fachliche Argumente stützte und willkürlich erscheint.“
- Diese Vorgehensweise ist nicht akzeptabel, denn durch das Absenken der Kostenuntergrenzen werden **Projekte als plausibel eingestuft, deren Kosten nach dem Plausibilisierungsverfahren zu gering** waren.
- Die zu niedrigen Kostenangaben verändern das Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dies führt dazu, dass viele Projekte als bauwürdig eingestuft werden, obwohl sie es nicht sind.

Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030



Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) A 20

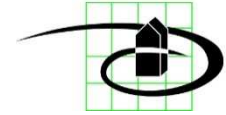
	Nutzen	Kosten	NKV
Berechnung BMVI	5.305,70	2.737,18	1,94
mit Ersatzinvest. und Planungskosten	5.305,70	3.105,97	1,71
... ohne impliziten Nutzen	4.990,62	3.105,97	1,61
... abzgl. 20 % Reisezeitnutzen	4.479,53	3.105,97	1,44
Alternative Betrachtung	Nutzen	Kosten	NKV
mit Kostensätzen 2014			
Kosten 2014	5.305,70	3.271,53	1,62
mit Ersatzinvest. und Planungskosten	5.305,70	3.640,32	1,46
... ohne impliziten Nutzen (induzierter Verkehr)	4.990,62	3.640,32	1,37
... abzgl. 20 % Reisezeitnutzen	4.479,53	3.640,32	1,23

Im
Gesamtbericht
zum BVWP stand
noch 1,6, der
Gesamtbericht,
wurde korrigiert !

Quelle: PRINS, 2016, und eigene Berechnung

„Als Implizite Nutzen werden Vorteile der Verkehrsteilnehmer bezeichnet, die nicht gemessen werden oder nicht messbar sind (vgl. PTV, Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 359).“ Daher wurden diese in der Berechnung oben **nicht** berücksichtigt.

Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39

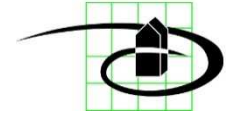


	Nutzen	Kosten	NKV
Berechnung BMVI	1.728,83	842,019	2,05
mit Ersatzinvest. und Planungskosten	1.728,83	1.005,12	1,72
... ohne impliziten Nutzen	1.624,29	1.005,12	1,62
... abzgl. 20 % Reisezeitnutzen	1.486,83	1.005,12	1,48
Alternative Betrachtung	Nutzen	Kosten	NKV
mit Kostensatz von 15 Mio. € je bau-km			
Kosten 2014	1.728,83	1.594,50	1,08
mit Ersatzinvest. und Planungskosten	1.728,83	1.757,60	0,98
... ohne impliziten Nutzen (induzierter Verkehr)	1.624,29	1.757,60	0,92
... abzgl. 20 % Reisezeitnutzen	1.486,83	1.757,60	0,85

Quelle: PRINS A 39, 2016, und eigene Berechnung

„Für die Prognose der Nutzerreaktionen unter den Punkten 1 und 2 (induzierter Verkehr) liegt keine belastbare Empirik vor (vgl. BMVI, 2014 Überprüfung NKA im Bewertungsverfahren der BVWP, S. 82),“ als ob es keine Datenbasis für die Bewertung des impliziten Nutzens gibt.

NKV B247n



	Nutzen	Kosten	NKV
Kosten laut Projektdossier	58,268	66,98	0,87*
Gesamtkosten	58,268	77,67	0,75
Kosten 2014	58,268	102,50	0,57

* = berechneter Wert aus NKV

PRINS:

Barwert des Nutzens 58,3 Mio. €

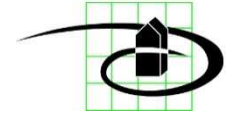
Barwert der bewertungsrelevanten
Investitionskosten 67,0 Mio. €

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) nach Prins 2,0

Das NKV beträgt nicht 2,0 sondern nur 0,87. Damit ist das Projekt nicht bauwürdig.

Quelle: <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B247-G10-NI-TH/B247-G10-NI-TH.html#> abgerufen am 12.4.2016, eigene Berechnungen

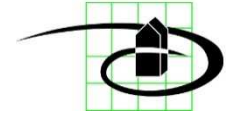
Das Beispiel B247n (Teil 1)



	Gesamtprojekt vor Korrektur			Teilprojekt 1		Teilprojekt 2 und 3				
	Nutzen	Jährliche Nutzen [Mio. €/Jahr]		Jährliche Nutzen [Mio. €/Jahr]	Barwert der Nutzen [Mio. €]	Jährliche Nutzen [Mio. €/Jahr]	Barwert der Nutzen [Mio. €]	Summe Gesamtprojekt	Abweichung zur ursprünglichen Bewertung	Ein negatives Vorzeichen bedeutet, dass der Nutzen nun geringer ist als vorher, ein positives, dass er höher ist.
Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr	NB	1,477	33,279	-0,095	-1,928	0,483	11,327	9,399	-23,88	Wird wesentlich schlechter bewertet als vorher
Fahrzeughaltekosten		-0,053	-1,205	-0,006	-0,118	0,148	3,462	3,344	4,549	
Betriebsführungskosten (Personal)		0,656	14,767	0,287	5,799	1,215	28,509	34,308	19,541	
Betriebsführungskosten (Betrieb)		0,875	19,717	-0,376	-7,61	-0,88	-20,644	-28,254	-47,971	Vorzeichenwechsel im Vergleich zur ursprünglichen Bewertung
Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege	NW	-0,224	-5,046	-0,058	-1,176	-0,158	-3,71	-4,886	0,16	
Veränderung der Verkehrssicherheit	NS	-0,401	-9,022	0,024	0,485	0,757	17,758	18,243	27,265	Vorzeichenwechsel im Vergleich zur ursprünglichen Bewertung
Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr	NRZ	2,056	46,317	0,781	15,794	1,748	41,004	56,798	10,481	
davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min		0,79	17,8	0	0	0	0	0	-17,8	Diese Veränderung verdeutlicht, dass die neue Bewertung massiv verändert wurde
Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr	NTZ	-0,046	-1,035	-0,03	-0,603	0,091	2,126	1,523	2,558	Vorzeichenwechsel im Vergleich zur ursprünglichen Bewertung
Veränderung der impliziten Nutzen	NI	1,729	38,957	0,175	3,552	1,389	32,574	36,126	-2,831	Ein so hoher impliziter Nutzen ist nicht nachvollziehbar bzw. belegt, sollte er doch zutreffend sein, dass es nur durch veränderte Zielwahl (= Verlagerung von der Autobahn) zu so hohen Nutzen kommen könnte.
Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur	NL	-0,153	-3,439	-0,045	-0,907	-0,121	-2,845	-3,752	-0,313	

Quelle: <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B247-G10-NI-TH/B247-G10-NI-TH.html#> abgerufen am 12.4.2016
http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B247-G10-NI-TH-T1-NI/B247-G10-NI-TH-T1-NI.html#h1_nutzen
http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B247-G10-NI-TH-T3-TH/B247-G10-NI-TH-T3-TH.html#h1_nutzen abgerufen am 26.10.16

Das Beispiel B247n (Teil 2)

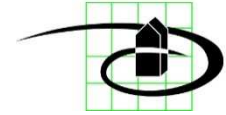


	Gesamtprojekt vor Korrektur			Teilprojekt 1		Teilprojekt 2 und 3				
		Jährliche Nutzen [Mio. €/Jahr]		Jährliche Nutzen [Mio. €/Jahr]	Barwert der Nutzen [Mio. €]	Jährliche Nutzen [Mio. €/Jahr]	Barwert der Nutzen [Mio. €]	Summe Gesamtprojekt	Abweichung zur ursprünglichen Bewertung	Ein negatives Vorzeichen bedeutet, dass der Nutzen nun geringer ist als vorher, ein positives, dass er höher ist.
Veränderung der Geräuschbelastung	NG	-2,241	-50,481	0,167	3,384	0,101	2,38	5,764	56,245	Vorzeichenwechsel im Vergleich zur ursprünglichen Bewertung, jetzt völlig andere Bewertung
Innerorts	NGi	0,662	14,921	0,216	4,372	0,443	10,393	14,765	-0,156	
Ausserorts	NGa	-2,903	-65,402	-0,049	-0,988	-0,342	-8,013	-9,001	56,401	Entscheidend ist, dass die Lärmbelastung außerorts jetzt um das siebenfache besser bewertet wird.
Veränderung der Abgasbelastungen	NA	0,453	10,215	-0,029	-0,579	0,082	1,929	1,35	-8,865	
Stickoxid-Emissionen (NO _x)	NA1	0,039	0,884	-0,001	-0,025	0,004	0,085	0,06	-0,824	
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	NA2	0,001	0,021	0	0,001	0,001	0,012	0,013	-0,008	
Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂)	NA3	0,408	9,195	-0,028	-0,573	0,076	1,78	1,207	-7,988	
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	NA4	0	-0,001	0	-0,001	0	-0,003	-0,004	-0,003	
Feinstaub-Emissionen (PM)	NA5	0,005	0,118	0,001	0,021	0,003	0,06	0,081	-0,037	
Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂)	NA6	0	-0,004	0	-0,002	0	-0,007	-0,009	-0,005	
Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen	NT	-0,066	-1,477	-0,001	-0,017	0,002	0,037	0,02	1,497	
Veränderung der Zuverlässigkeit	NZ	0	0	0	0	0	0	0	0	
Gesamtnutzen		2,586	58,261	0,89	17,999	4,373	102,577	120,585	62,317	

Der Vergleich zeigt, dass die Berechnungsergebnisse zwischen dem 1. Entwurf und dem Kabinettsbeschluss in nicht nachvollziehbarer Weise abweichen, z. B. bei den Parametern Betriebsführungskosten, Verkehrssicherheit und Geräuschbelastung außerorts.

Quelle: <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B247-G10-NI-TH/B247-G10-NI-TH.html#> abgerufen am 12.4.2016
http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B247-G10-NI-TH-T1-NI/B247-G10-NI-TH-T1-NI.html#h1_nutzen
http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B247-G10-NI-TH-T3-TH/B247-G10-NI-TH-T3-TH.html#h1_nutzen abgerufen am 26.10.16

Das NKV zur B 247n



Das NKV vor der Bürgerbeteiligung...

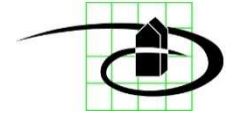
	Nutzen	Kosten	NKV
Kosten laut Projektdossier	58,268	66,98	0,87
Gesamtkosten	58,268	77,67	0,75
Kosten 2014	58,268	102,50	0,57

Quelle: <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B247-G10-NI-TH/B247-G10-NI-TH.html#>
abgerufen am 12.4.2016, eigene Berechnungen

Das veränderte NKV nach der Überarbeitung des 1. Entwurfs.

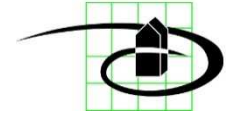
B 247: Berechnung neu	Nutzen in Mio. €	Barwert der Kosten in Mio. €	Verhältnis	Bewertungsrelevante Investitionskosten
Teilprojekt 1 (Oberfeld)	17,999	16,516	1,09	19,88
Teilprojekt 2 und 3 (Duderstadt/Teistungen)	102,577	50,6	2,03	57,79
Summe	120,576	67,116	1,80	

Quelle: <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B247-G10-NI-TH/B247-G10-NI-TH.html#> abgerufen am 12.4.2016
http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B247-G10-NI-TH-T1-NI/B247-G10-NI-TH-T1-NI.html#h1_nutzen
http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B247-G10-NI-TH-T3-TH/B247-G10-NI-TH-T3-TH.html#h1_nutzen abgerufen am 26.10.16



Alternativenprüfung I

- Die nach der SUP vorgeschriebene Alternativenprüfung wurde zum Teil nicht oder auf der Basis veralteter Grundlagen durchgeführt.
- Beispielsweise geht aus den Ausführungen im Projektinformationssystem zur A 39 eindeutig hervor, dass es zwar eine belastbare Alternativenprüfung gibt (z. Bsp. Ausbau der B 4, streckenweiser dreistreifiger Ausbau), aber diese bei der Projektbewertung der A 39 keine Rolle spielt.
- Auffällig ist, dass im Umweltbericht weder die Vorauswahl der Alternativen noch die Detailprüfung der Alternativen dokumentiert wurde, was § 14g Abs. 1 und 2 UVPG fordern.



Alternativenprüfung II

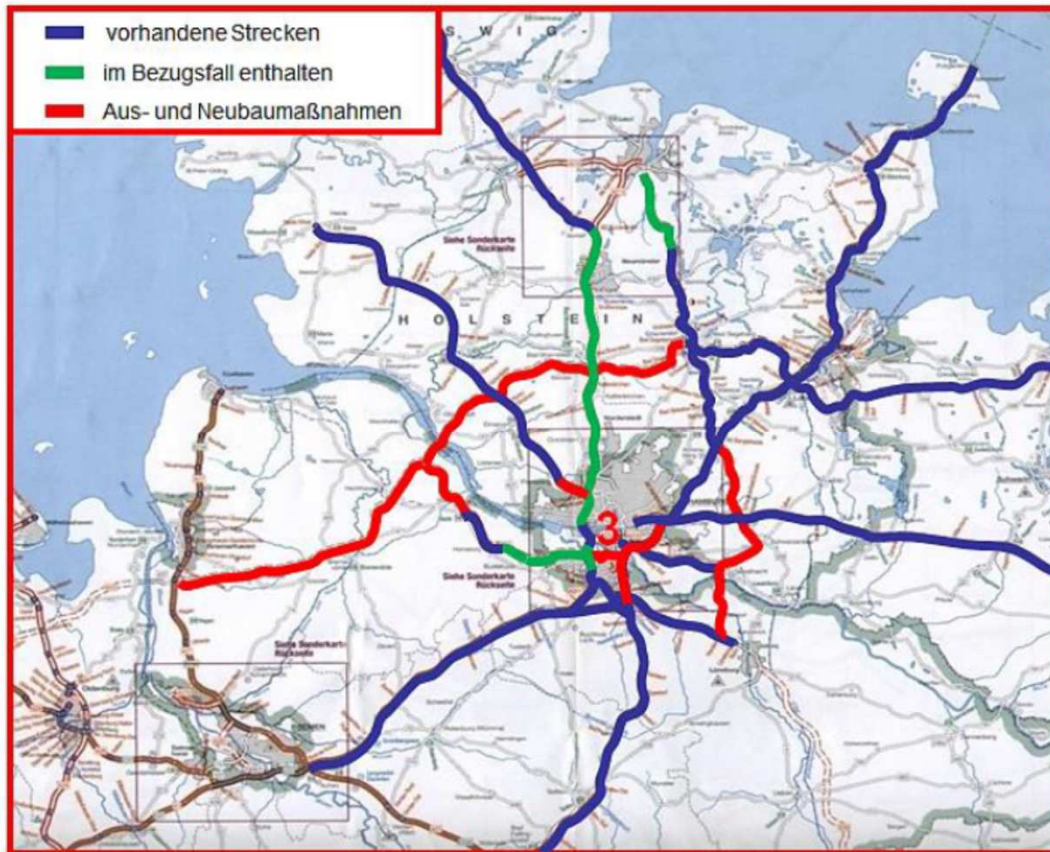
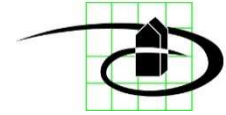
Damit gehen die SUP-Vorschriften weiter als die des UVPG in § 6 Abs. 3 Nr. 5, wo nur auf die Übersicht zu anderweitig geprüften Alternativen hingewiesen wird.

§ 14g Abs. 1 UVPG sieht dagegen vor, dass in die SUP eine Alternativenprüfung integriert wird, soweit vernünftige Alternativen vorliegen. Diese können folgender Natur sein:

- Konzept- oder System-Alternativen (grundsätzliche Optionen zur Realisierung bestimmter Planungsziele)
- Standortalternativen
- Verfahrensalternativen (andere technische Ausgestaltung)

Bei der Alternativenprüfung i. S. § 14 g (1) UVPG ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der absehbar erheblichen Umweltwirkungen für jede Alternative in vergleichbarem Maß vorzunehmen.

4-streifiger Neubau der A 26 zwischen A 7 (Autobahnkreuz Süderelbe) und A 1 (Autobahndreieck/ AS Hamburg-Stillhorn)

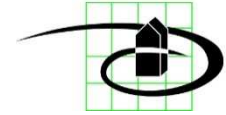


Quelle: BVWP- Maßnahmenmeldungen der Freien Hansestadt Hamburg, 2016, S. 26

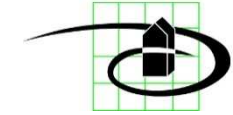
Eine Alternative zur A 20 ?

„Der östliche Abschnitt der geplanten A 26 (Stade –Hamburg) verknüpft die Autobahnen A 1 (Lübeck –Bremen) und A 7 (Flensburg –Hannover) als Ost-West-Verbindung miteinander. Ziel ist es, mit der A 26, Ost, das Netz der Bundesautobahnen im Raum südlich der Norderelbe bedarfsgerecht zu ergänzen. Sie soll überregionalen Fernverkehr aufnehmen, die kurze Anbindung des Hafens an das transeuropäische Netz sicherstellen und insbesondere zu einer verbesserten Anbindung der überwiegend im westlichen und nördlichen Teil des Hamburger Hafens gelegenen Umschlaganlagen beitragen.“

Alternativenprüfung zur A 39



- Im Projektdossier zur A 39 wird ausgeführt, dass auf Basis der Verkehrsuntersuchung Nordost – VUNO die Alternativenprüfung im ROV erfolgte und auf dieser Grundlage die Linie bestimmt wurde. Es wird deutlich, dass keine aktuelle und belastbare Alternativenprüfung vorliegt. Auch ist es absurd im Rahmen der Alternativenprüfung eine völlig veraltete Verkehrsuntersuchung ohne Jahresangabe zu nennen, deren Ergebnisse durch die im Projektdossier ausgewiesenen Verkehrsbelastungen überholt sind.
- Der wesentlich besser bewertete Ausbau der zum Teil bereits vierstreifigen B 4 (NKV von 4,1) wurde verfahrensfehlerhaft verworfen, weil die Alternative A 39 als vorrangig angesehen wird. Das BMVI hat daher auf eine Dringlichkeitseinstufung der B 4 verzichtet, obwohl die A 39 mit Investitionskosten von 1,08 Mrd. € verbunden ist, während der Ausbau der B 4 nur 303 Mio. € kosten soll.
- Anmerkung: Es gibt Untersuchungen der VUNO von 1995, 2002 und 2008.



Klimaschutzkonzept 2050

	2010	2020	2030	2040	2050
■ Fuß	34	34	34	34	33
■ Fahrrad	33	52	69	86	100
■ Bahn	100	122	142	160	174
■ Bus	83	112	139	165	185
■ Pkw geteilt	0	13	68	131	166
■ Pkw	901	784	622	449	304
■ Flugzeug	194	193	199	193	179
gesamt	1.344	1.309	1.274	1.217	1.142

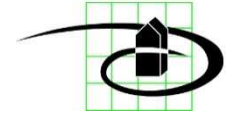
	2010	2020	2030	2040	2050
■ Bahn	110	137	166	196	225
■ Binnenschiff	62	62	66	70	74
■ Straßengüterverkehr	451	473	453	395	297
■ Flugzeug	11	12	12	13	14
gesamt	635	683	697	673	610

Der Klimaschutzplan für 2050 der Bundesregierung liegt auf Eis, da sich die Ressorts nicht einigen konnten.

Quelle: Ökoinstitut, 2014, klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, S. 47, 49

Es besteht zwischen der BVWP-Güterverkehrsprognose für 2030 (837 Mrd. tkm) und der Prognose des Ökoinstitutes für 2030 (697 Mrd. tkm) ein Unterschied von 140 Mrd. tkm. Diese Lücke muss geschlossen werden.

Verkehrsprognose 2030

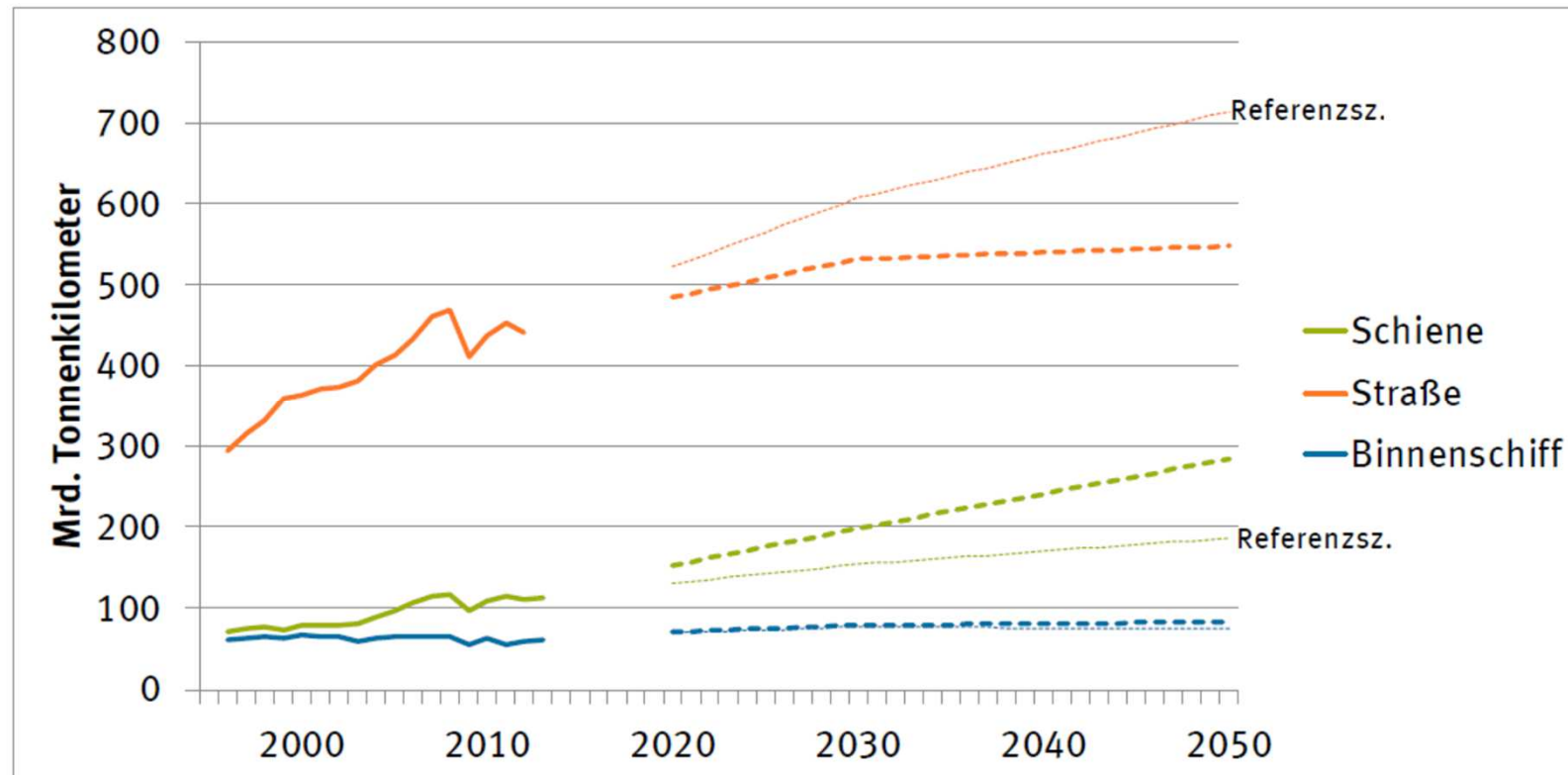
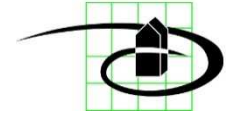


Güterverkehr [Mrd. tkm]	2010	2030	Zuwachs 2030 zu 2010 [%]
Eisenbahn	107,6	153,7	42,9
Straße	437,3	607,4	38,9
Binnenschiff	62,3	76,5	22,8
Insgesamt	607,1	837,6	38,0

Personenverkehr [Mrd. Pkm]	2010	2030	Zuwachs 2030 zu 2010 [%]
Motorisierter Individualverkehr	902,4	991,8	9,9
Eisenbahn	84,0	100,1	19,2
Öff. Straßenpersonenverkehr	78,1	82,8	6,0
Luft	52,8	87,0	64,8
Insgesamt	1117,3	1261,7	12,9

Quelle: Hauptbericht BVWP 2016, S. 54-55

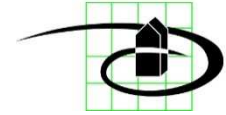
Klimaschutzszenario für den Güterverkehr



Quelle: UBA, 2016, Klimaschutzbeitrag des Verkehrs, S. 185

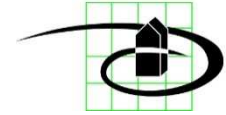
Die Verkehrsleistung der Bahn muss sich auf 283,8 Mrd. tkm fast verdoppeln (BVWP. 153,7 Mrd. tkm)!

Der Klimaschutz und der BVWP



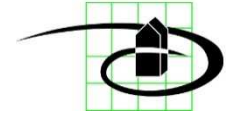
- Es ist am Beispiel der Autobahnprojekte A 20 und A 39 erkennbar, dass der derzeit vorliegende Entwurf des BVWP 2030 nicht klimaverträglich ist, und daher massiv nachgesteuert werden muss.
- Durch die A 20 kommt es zu zusätzlichen Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) von 48.689,94 t/a. Diese resultieren aus einer Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr von 131,53 Mio. PKW-km/a und einer Abnahme der Veränderung der Betriebsleistung im Güterverkehr von -10,11 Mio. LKW-km/a.
- Bei der A 39 kommt es zu zusätzlichen Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) von 52.773,55 t/a. Diese ergeben sich aus der Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr von 115,42 Mio. PKW-km/a und einer Veränderung der Betriebsleistung im Güterverkehr von 14,00 Mio. LKW-km/a.
- Insgesamt betrachtet ist die A 39 noch klimaschädlicher als die A 20 zu bewerten. Besonders negativ macht sich hier bemerkbar, dass die Betriebsleistung im Güterverkehr um 14 Mio. LKW-km/a zunimmt und nicht wie bei der A 20 abnimmt.

Fazit



- Eine echte Bürgerbeteiligung fand nicht statt.
- Das Verfahren zum BVWP weist gravierende methodische Mängel auf (Ermittlung der Flächeninanspruchnahme, der Betroffenheit der Landwirtschaft, Ermittlung der Reisezeitnutzen, Umweltkosten).
- Die Baukosten wurden aufgrund unzureichender Daten nicht korrekt ermittelt. Zweifelhafte Projekte wurden durch die Herabsetzung der Untergrenze nicht überprüft. Bei Berücksichtigung der RAL 2012 ist bei vielen Projekten mit einem höheren Flächenverbrauch und höheren Baukosten zu rechnen als bislang berücksichtigt.
- Die Nutzen-Kosten-Verhältnisse sind für viele Projekte überhöht. Dadurch werden Projekte in den BVWP aufgenommen, die nicht bauwürdig sind.
- Die Alternativenprüfung wurde teilweise nicht oder auf der Grundlage veralteter Daten durchgeführt.

=> Das Verfahren zum BVWP weist gravierende Mängel auf und sollte auf der Grundlage belastbarer Daten zu den Kosten und nach Behebung der Mängel erneut mit einer Bürgerbeteiligung durchgeführt werden. Es sollte ein landwirtschaftlicher Untersuchungsauftrag für alle Projekte der Bedarfspläne in die Ausbaugesetze aufgenommen werden.



Haben Sie Fragen ?

Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn

RegioConsult.

Verkehrs- und Umweltmanagement.

Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR

**Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Umwelt- und Landschaftsplanung**

Am Weißenstein 7

35041 Marburg / 88045 Friedrichshafen

Tel. 06421-686900

www. [RegioConsult-Marburg.com](http://www.RegioConsult-Marburg.com)

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)391-D

Stellungnahme zur ÖA - 87. Sitzung
am 09.11.2016

Stellungnahme zum Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes Drucksache 18/9523

Stand 08.11.2016

SVUDresden

SVU Dresden, Planungsbüro Dr. Ditmar Hunger

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Gottfried-Keller-Str. 24, 01157 Dresden

Fon: 0351-422 11 96,

Fax: 0351-422 11 98

Mail: info@svu-dresden.de

Web: www.svu-dresden.de

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	3
1 Einleitung	4
2 Kosten-Nutzen-Berechnungen	4
2.1 Überschätzung des Nutzens durch vorwiegende Begründung aus Zeitgewinnen	4
2.2 Positive Bewertung von induziertem Verkehr	7
2.3 Unterschätzung der Kosten der Baumaßnahmen	7
2.4 Fehlende Berücksichtigung des Rückbaus der „Alttrassen“	8
3 Netzplanung	10
3.1 Fehlende integrierte Netzplanung	10
3.2 Falsche planerische Zielstellungen	11
3.3 Unzureichende Lärminderungsmöglichkeiten für Bestandsstraßen	12
3.4 Überschätzung der verkehrlichen Wirkungen	14
4 Alternativen	16
4.1 Fehlende Umsetzung von Maßnahmen in bestehenden Ortsdurchfahrten	16
4.2 Weiterhin Neubau statt bestandsorientierter Aus- und Umbau	18
5 Zusammenfassung / Fazit	22
Literaturverzeichnis	24

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1:	BEISPIEL NUTZENKOMPONENTEN B 87 NAUMBURG - LGR. ST/TH	4
ABB. 2:	ZUSAMMENFASSUNG DER VOLKSWIRTSCHAFTLICHEN NUTZEN DER PROJEKTE DES BVWP	5
ABB. 3:	WEG-ZEIT-VERGLEICH, ORTSUMFAHRUNG SUNDHAUSEN (L 1027)	9
ABB. 4:	VERKEHRSPROGNOSE ZUR ORTSUMGEHUNG B 87 BAD KÖSEN / NAUMBURG	10
ABB. 5:	VERGLEICH DER VERKEHRSENTWICKLUNG PROGNOSE / ZÄHLUNG FÜR BUNDESSTRAßEN PROGNOSEHORIZONT 2010	15
ABB. 6:	BEISPIEL FÜR DEFIZITE / UMGESTALTUNG IM ZUGE EINER ORTSDUCHFAHRT (B 101)	17
ABB. 7:	REGELQUERSCHNITT RQ 15,5 MIT WECHSELSEITIGEN ÜBERHOLMÖGLICHKEITEN	18
ABB. 8:	PARALLELVERLAUF BAB 14 / EHEMALIGE B 106 (JETZT L 72) SÜDLICH VON SCHWERIN	19
ABB. 9:	PARALLELVERLAUF GEPLANTE BAB 14 MIT DEN BESTEHENDEN B 189 / B 5 / B 106	20
ABB. 10:	VARIANTENVERGLEICH BAD REICHENHALL (KIRCHHOLZTUNNEL / AUSBAU IM BESTAND)	21

Tabellenverzeichnis

TAB. 1	KOSTENVERGLEICH VON STRAßENBAUPROJEKTEN (BEDARFSPLAN / GENEHMIGTE KOSTEN)	8
--------	---	---

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
Lgr.	Landesgrenze
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
RQ	Regelquerschnitt
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Tab.	Tabelle

1 Einleitung

Mit dem Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßen- ausbaugesetzes wird der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen fortge- schrieben. Grundlage bilden der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) so- wie die zugehörige Verkehrsprognose 2030.

Zu verschiedenen Punkten werden nachfolgend aus fachlicher Sicht Hinwei- se und Änderungsbedarfe benannt. Diese zielen im Wesentlichen darauf ab, eine nachhaltige und integrierte Verkehrsnetzentwicklung in der Bundesre- publik Deutschland zu gewährleisten.

2 Kosten-Nutzen-Berechnungen

2.1 Überschätzung des Nutzens durch vorwiegende Begründung aus Zeitgewinnen

Bei der Bewertung der Projekte des BVWP spielen Kosten und Nutzen eine entscheidende Rolle bei der Einschätzung der Effektivität und Wirkung einer Maßnahme. In Abb. 1 sind die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung verwendeten Nutzenkomponenten anhand eines Beispiels dargestellt.

Es wird deutlich, dass sich große Teile des errechneten Nutzens aus Zeitge- winnen generieren, die sich in einer Senkung der Beförderungskosten (NB) sowie eine veränderte Reisezeit im Personenverkehr (NRZ) niederschlagen. Konkrete Umweltnutzen bzw. eine Verbesserung der örtlichen Rahmenbe- dingungen spielen hingegen kaum eine Rolle. Eine entsprechende Verteilung der Nutzenkomponenten ist für eine Vielzahl der im BVWP enthaltenen Pro- jekte festzustellen.

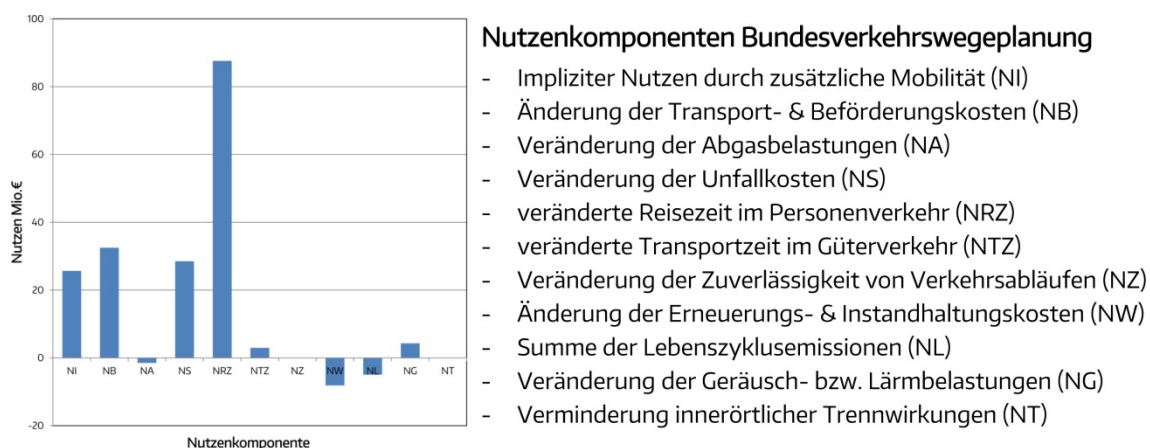


Abb. 1: Beispiel Nutzenkomponenten B 87 Naumburg - Lgr. ST/TH

Datenquelle: BMVI (2016): PRINS Entwurf BVWP 2030, Projektdossier B 87-G20-ST, abgerufen am 25.09.2016

Werden die volkswirtschaftlichen Nutzen aller BVWP-Projekte zusammengefasst, zeigt sich, dass ca. 90 % des Nutzens den Nutzenkategorien zu Reisezeiteinsparungen und zur Betriebs- und Transportkostenoptimierung einseitig zuzurechnen ist (siehe Abb. 2). Eine Lösung der tatsächlichen Probleme durch den Kfz-Verkehr (Umweltbelastungen, Trennwirkungen, Einschränkungen der Verkehrssicherheit, Klimawirkungen etc.) spielt lediglich eine untergeordnete Rolle.

Nutzenkategorie	Details	Beitrag	Anteil
Betriebs- und Transportkosten	Transportzeiten und Zuverlässigkeit im kommerziellen Verkehr	82 Mrd. €	48,7%
Reisezeit	Einsparung von 377 Mio. Pkw-Stunden, 15 Mio. h im Bahnverkehr	72 Mrd. €	42,8%
Sicherheit	Durch Verlagerung auf BAB (13 Mrd. €) und Bahn (1 Mrd. €)	14 Mrd. €	8,3%
Klimawirkung	Minderung: 0,4 Mt CO ₂ /a, Straße -3 Mrd. €, Bahn +2,2 Mrd. €, Schiff +1,1 Mrd. €	0,3 Mrd. €	0,2%
Luftschadstoffe	Verlagerungsbedingte Minderung CO, HC, NO _x und Partikel	0,8 Mio. €	0,0%
VB / VB-E Gesamt		168,3 Mrd. €	100%

Quelle: BMVI (2016): Entwurf BVWP 2030

Abb. 2: Zusammenfassung der volkswirtschaftlichen Nutzen der Projekte des BVWP

Quelle: Doll, C. (Fraunhofer ISI), 2014 Zusammenfassung Entwurf BVWP 2030

Inwiefern die Zeitgewinne im MIV als tatsächlicher Nutzen anzusehen sind, wird von verschiedenen Verkehrswissenschaftlern hinterfragt, da im Durchschnitt von relativ konstanten Reisezeitbudgets auszugehen ist. Statt einer Einsparung von Zeit ergibt sich durch die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse häufig eine Verlängerung der möglichen Fahrtwege. Diese führt jedoch zu einer Erhöhung von Verkehrsarbeit, CO₂- und Abgasemissionen und sorgt ggf. für Probleme durch höhere Verkehrsaufkommen in anderen Netzabschnitten. Darüber hinaus ergeben sich kontraproduktive Wirkungen bezüglich einer integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung im Sinne kurzer Wege mit einem hohen Verkehrsmittelanteil des Umweltverbundes.

Durch die Erweiterung des Mobilitätsradius bei gleichem Zeitbudget können sich Konkurrenzsituationen und eine Schwächung lokaler kleinteiliger Strukturen ergeben. Wird gar deren Existenz bedroht, entsteht für weitere Bürger die Notwendigkeit längere Wege zurückzulegen, die dann zumeist nur noch motorisiert möglich sind.

Statt einer Förderung der lokalen Wirtschaft durch die Verbesserung der Anbindung an ein höherwertiges Zentrum werden häufig Kauf- und Arbeitskraft in dieses abgezogen. Oft erfolgt gleichzeitig eine Schwächung parallel verlaufender SPNV- bzw. ÖPNV-Angebote. Eine „Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte des Fernstraßenbaus anhand ausgewählter Autobahn-

projekte“ durch das Institut für Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt kommt ¹zu folgenden Ergebnissen:

- Im allgemeinen Maßstab ist ein statistischer Zusammenhang zwischen neuer Autobahnverfügbarkeit und über- bzw. unterdurchschnittlicher regionalwirtschaftlicher Entwicklung für keinen der untersuchten Indikatoren ableitbar.
- Die wirtschaftliche Entwicklung ist im regionalen Maßstab vor allem durch die Nähe zu besonders leistungsstarken Metropolregionen bestimmt. Mit zunehmender Nähe zum Verdichtungskern nimmt offensichtlich auch die Bedeutung von verfügbaren Autobahnanschlüssen für die gemeindliche Entwicklung zu.
- In den peripheren ländlichen Räumen hat dagegen weder die (relativ geringe) Nähe zu Verdichtungskernen noch die Autobahnverfügbarkeit einen erkennbaren Einfluss auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung.
- Eine Ausnahme können diese Regionen darstellen, wenn sie – wie im Emsland gezeigt – im „peripheren Mittelpunkt“ mehrerer Metropolregionen liegen und über einen Autobahnanschluss mit diesen Regionen verbunden sind. Diese relative Lagegunst prädestiniert diese Gebiete offensichtlich für distributive Logistikfunktionen und kann so überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum induzieren.

Es ist daher zu empfehlen, anderen Faktoren einen deutlich höheren Stellenwert bei der Kosten-Nutzen-Bewertung einzuräumen. Straßenbaumaßnahmen sollten insbesondere dort vorgesehen werden, wo eine tatsächliche Entlastung der Bevölkerung von den negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs (Lärm, Luftschadstoffe, Trennwirkungen, Verkehrsunsicherheit, städtebauliche Missstände) erreicht werden kann. Dies ist insbesondere dort der Fall, wo der Anteil des lediglich durchfahrenden Verkehrs besonders hoch ist. Je größer aber die Stadt ist, desto höher ist die Bedeutung von Quell-, Ziel- und Binnenverkehren. Hier ist eine Entlastungsstraße i. d. R. nur dann sinnvoll, wenn sie auch große Teile der stadtbezogenen und städtischen Eigenverkehre aufnehmen kann.

¹ FH Erfurt (2013), Berichte des Institut für Verkehr und Raum Band 13 (2013), S. 68

2.2 Positive Bewertung von induziertem Verkehr

Bestandteil der Kosten-Nutzen-Berechnung ist u. a. auch der Faktor „Implizite Nutzen durch zusätzliche Mobilität“. Hierbei werden die Effekte durch induzierte Verkehre berücksichtigt. Diese sorgen aber nicht zwangsweise für mehr Mobilität, sondern, wie im Kapitel 2.1 bereits beschrieben, überwiegend für mehr Verkehr. Für die Befriedigung der gleichen Mobilitätsbedürfnisse – also für die gleiche Mobilität – werden längere Wege in Anspruch genommen. Dadurch wird die Verkehrsleistung erhöht, ohne dass für den Einzelnen noch für die Allgemeinheit ein signifikanter Vorteil daraus erwächst. Insofern ist die positive Bewertung von induziertem Verkehr, mit all seinen negativen Wirkungen und externen Kosten (Luftverschmutzung, Lärm, Flächenversiegelung, etc.) im Rahmen der Kosten-Nutzen-Berechnungen verkehrsplanerisch als nicht zielführend anzusehen.

So wird beispielsweise für die A 26 (AK Hamburg-Süderelbe - AD/AS Hamburg-Stillhorn) ein hoher „Impliziter Nutzen durch zusätzliche Mobilität“ in Höhe von 491.854 € veranschlagt². Dieser entspricht etwa einem Fünftel des Gesamtnutzens des Projektes. Für große Teile des hier positiv bewerteten zusätzlich induzierten Verkehrs ist davon auszugehen, dass es sich um Verlagerungseffekte von der parallel verlaufenden S-Bahn-Linie S 3 handelt. Damit entstehen im Ballungsraum Hamburg zusätzliche Kfz-Verkehre, für die alternative Mobilitätsangebote vorhanden sind bzw. weiter ausgebaut werden könnten (Verdichtung des S-Bahn-Angebotes).

Zudem ist für die aktuelle BVWP-Bewertungsmethodik davon auszugehen, dass die induzierten Verkehre um ungefähr den Faktor 10 unterschätzt werden. Hauptursache hierfür ist, dass die beim Personenverkehr eingesparte Zeit in den Berechnungen nicht in voller Höhe für induzierten Verkehr aufgewendet wird. Dies ist jedoch angesichts der relativ konstanten Zeitbudgets für die tägliche Mobilität wahrscheinlich.³

2.3 Unterschätzung der Kosten der Baumaßnahmen

Neben der Überschätzung der Nutzen bestehen häufig auch auf der Kosten-seite Fehleinschätzungen. Die im Rahmen der Bedarfsermittlung verwendeten Kosten erhöhen sich häufig im Zuge der Planung und Bauausführung. Da die Nutzen jedoch in der Regel konstant bleiben, ergibt sich eine schleichende Abnahme der Kosten-Nutzen-Faktoren. Diese kann im Extremfall dazu führen, dass ein Projekt letztendlich unwirtschaftlich wird.

² BMVI (2016b): PRINS Entwurf BVWP 2030 Projektdossier A26-G10-HH, abgerufen am 08.11.2016

³ Pfeleiderer, R. (2016): Stellungnahme zur BVWP-Methodik vom 01.11.2016

Bedarfsplanmaßnahme	Kosten [Mio. € gerundet]		Differenz	
	Kosten gemäß Bedarfsplan	genehmigte Kosten	absolut [Mio. €]	prozentual
B 29 OU Schwäbisch Gmünd	123	230	107	+ 86 %
B 298 OU Mutlangen	10	25	15	+ 150 %
A 70 Knetzgau - Eltmann	25	97	72	+ 288 %
A 71 Schweinfurt – Berkach	277	477	200	+ 72 %
B 85 Wackersdorf - Schwandorf	5	19	14	+ 280 %
A 100 Neukölln - Am Treptower Park	313	420	107	+ 34 %
A 24 Hamburg Horn – Lgr. HH/SH	7	15	8	+ 114 %
A 44 Kassel – Wommen	1.003	1.308	305	+ 30 %
A 66 Fulda-Süd – AD Fulda	5	41	36	+ 720 %
B 3 OU Fuldata / Ihringshausen	5	12	7	+ 140 %
B 42 OU Rüdesheim	24	102	78	+ 325 %
B 84 OU Hünfeld	5	21	16	+ 320 %
B 426 OU Pfungstadt	7	20	13	+ 186 %
B 508 Teil-OU Kreuztal	14	33	19	+ 136 %
B 178 Bundesgrenze D/Pl – Zittau	4	9	5	+ 125 %
B 86 Nordost-OU Riestedt	5	10	5	+ 100 %
B 2 Nordanbindung Gera	10	20	10	+ 100 %
etc.				
Summe aller Projekte kleine Anfrage 16/11177	12.360	16.888	4.528	+ 37 %

Tab. 1 Kostenvergleich von Straßenbauprojekten (Bedarfsplan / genehmigte Kosten)
Quelle: Deutscher Bundestag (2008): Kleine Anfrage „Transparenz bei Kostensteigerungen von Straßenbauprojekten“ Drucksache 16/11521

Beispiele für einen deutlichen Kostenanstieg bei Straßenbaumaßnahmen existieren viele. Einige werden in Tab. 1 zusammengefasst. Grundlage bildet die Gegenüberstellung der Kosten gemäß Bedarfsplan mit den genehmigten Kosten aus einer kleinen Anfrage aus dem Jahr 2008. Werden die Differenzen aller in der Drucksache angegebenen Projekte aufsummiert, so ergibt sich eine Kostensteigerung von 37 %. Dies entspricht Mehrkosten von über 4,5 Mrd. €.

2.4 Fehlende Berücksichtigung des Rückbaus der „Alttrassen“

Im Rahmen der Planung und der Kosten-Nutzen-Berechnung der Neubauvorhaben finden die erforderlichen Aufwendungen für den Rückbau bzw. die

grundhafte Umgestaltung der „Alttrassen“ in der Regel keine Berücksichtigung.

Eine effektive Verbesserung der Situation in den Ortsdurchfahrten ist jedoch nur möglich, wenn mit bzw. kurz nach der Verkehrsfreigabe der Alternativtrasse für den Kfz-Verkehr auch eine Anpassung des Straßenraumes der Alttrasse entsprechend der veränderten Nutzungsanforderungen stattfindet. Vielfach ist zudem die mit der Umgestaltung einhergehende Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes notwendig, um die prognostizierten Entlastungseffekte erst vollständig abrufen zu können. Bleibt diese aus, tritt häufig die prognostizierte Umlegung auf die Neubautrasse nicht voll ein. Stattdessen wird die wesentlich kürzere alte Trasse, zumindest teilweise, weiter genutzt. Diese Effekte werden durch den Einsatz von Navigationsgeräten zusätzlich verstärkt (kürzeste Fahrtroute).

Entsprechende Effekte sind beispielsweise bei der Ortsumfahrung Sundhausen im Zuge der L 1027 in der Stadt Gotha zu verzeichnen. Für den Quell- und Zielverkehr war auch nach Freigabe der Ortsumfahrung eine Nutzung der alten Ortsdurchfahrt weiter attraktiv. Die zurückzulegende Wegstrecke ist kürzer, zeitlich bestehen lediglich geringe Unterschiede (siehe Abb. 3). Erst durch die Umsetzung zusätzlicher Begleitmaßnahmen wird es möglich sein, den gebietsfremden Verkehr vollständig auf die Ortsumfahrung zu verlagern und damit Doppelbelastungen zu vermeiden.

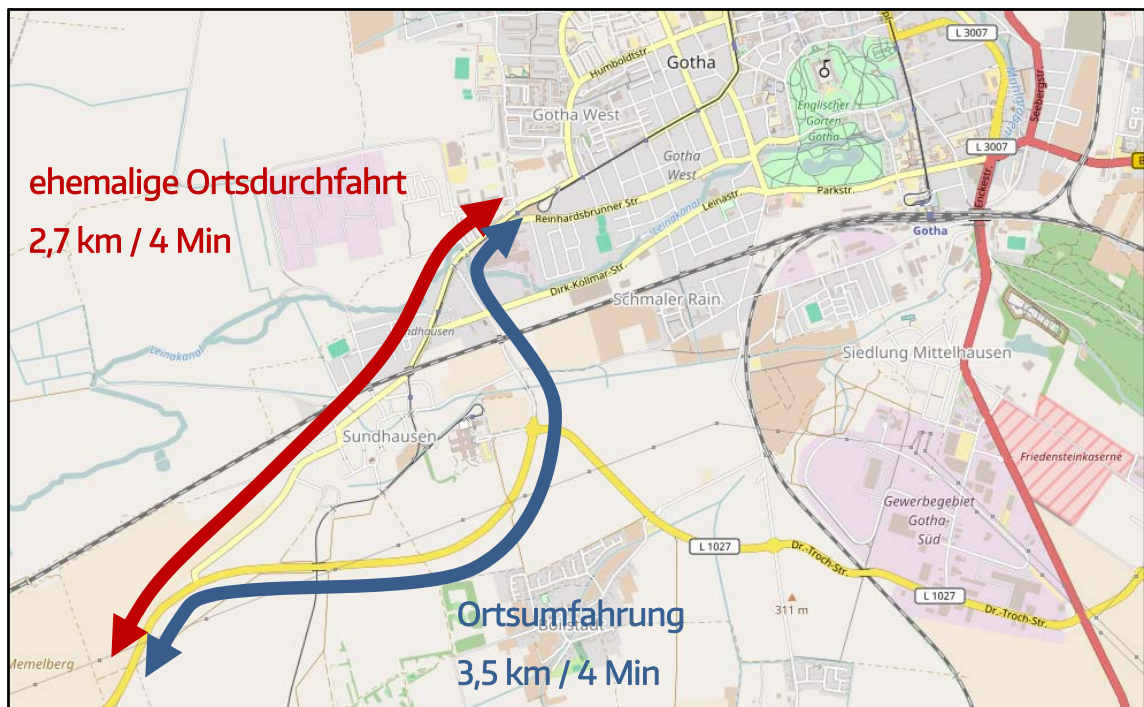


Abb. 3: Weg-Zeit-Vergleich, Ortsumfahrung Sundhausen (L 1027)
 Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/> bzw.
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Die Kosten für die zusätzlichen Maßnahmen sind i. d. R. nicht Bestandteil der Planungen zur Ortsumfahrung. Da sie der Umbaumaßnahme jedoch direkt zuzuordnen sind, sollten diese entsprechend bei der Planung und Bewertung Berücksichtigung finden.

3 Netzplanung

3.1 Fehlende integrierte Netzplanung

Bei verschiedenen bereits realisierten und geplanten Verkehrsvorhaben (speziell bei Neubauvorhaben) sind statt Verkehrsengpässen, Sicherheitsdefiziten, Umweltbelastungen etc. einzig der örtliche politische Wille oder bereits weit in die Vergangenheit zurückreichende Planungsideen ausschlaggebend für die Bedarfsanmeldung der entsprechenden Trasse. Als Begründung dienen häufig abstrakte großräumige Verkehre. Eine integrierte Netzplanung, welche Konfliktpunkte und Schwachstellen identifiziert und auf deren Behebung abzielt, existiert nicht.

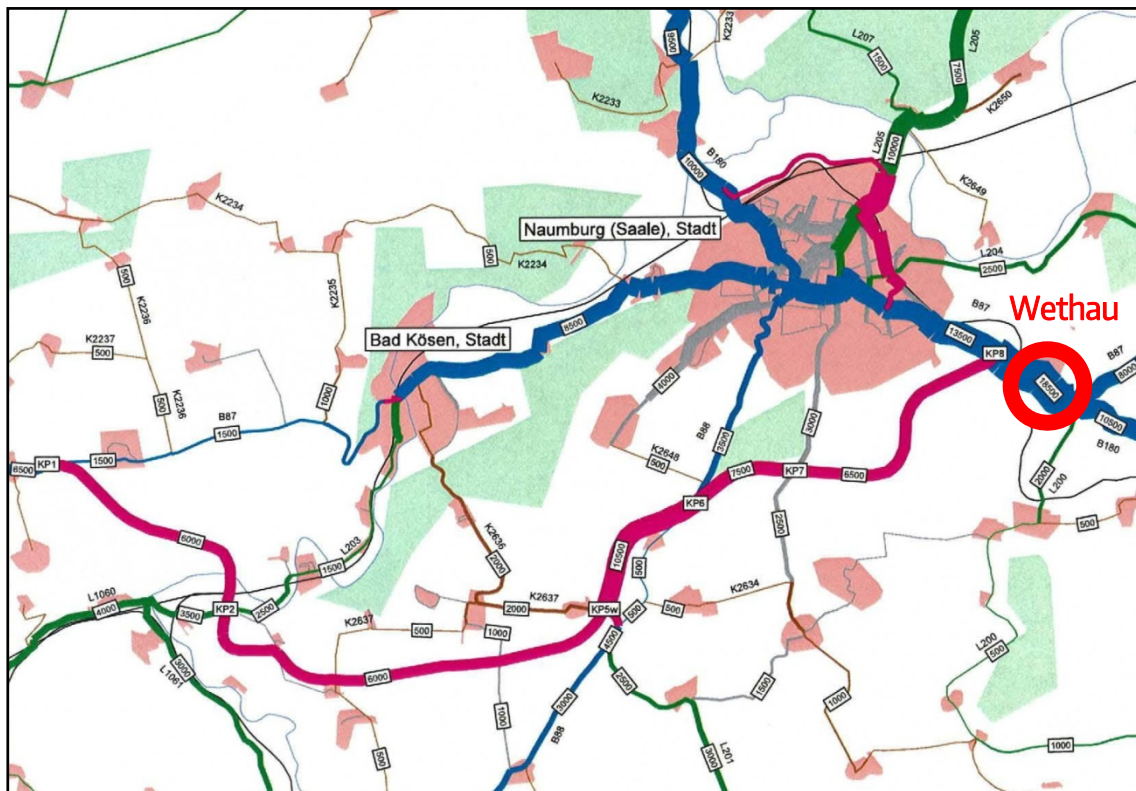


Abb. 4 Verkehrsprognose zur Ortsumgehung B 87 Bad Kösen / Naumburg

Quelle: PTV AG (2007): „B 87 Ortsumgehung Bad Kösen – Naumburg, Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung Prognose 2020“

Ein Beispiel für eine derartige Planung ist die Ortsumgehung Bad Kösen / Naumburg im Zuge der B 87. Die wesentlichen Belastungen im städtischen Straßennetz sind auf den Binnen- sowie Quell- und Zielverkehr zurückzu-

führen. Dies betrifft vor allem die Verknüpfung zwischen Naumburg und Bad Kösen. Für die 103 Mio. teure Neubaustrasse⁴ einschließlich einer aufwendigen Saalequerung wird abschnittsweise ein Verkehrsaufkommen von lediglich 6.000 Kfz/24h prognostiziert. Die Entlastungswirkung der bestehenden Ortsdurchfahrten ist gering. Dies wird selbst im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsprognose des Projektes bestätigt: „Die Entlastungswirkung der Neubaumaßnahme auf die innerstädtischen Bereiche der Städte Bad Kösen und Naumburg ist gering. Der Grund ist das generell geringe Verlagerungspotenzial in dieser Relation und der [...] geringe Anteil von weiträumigem Durchgangsverkehr in beiden Städten.“⁵ Dennoch wird der Bau der B 87n weiter forciert. Die Maßnahme ist weiterhin Bestandteil des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans und verdeutlicht die Problematik der Bedarfsanmeldung durch die Länder („Wunschliste“ / „Gießkannenprinzip“). Maßgebendes Prüfkriterium ist der Kosten-Nutzen-Faktor. Dieser liegt für die B 87n trotz fehlender Entlastungswirkung bei 2,1.

Auch von Seiten des Umweltbundesamtes wird die Ortsumgehung B 87 Bad Kösen / Naumburg aufgrund ihres hohen Flächenverbrauches als verzichtbares Projekt eingestuft (UBA, 2016).

Dort wo im Zuge der B 87 tatsächlich wesentlicher Handlungsbedarf besteht, ist hingegen keine Ortsumfahrung im vordringlichen Bedarf geplant. Die Ortsdurchfahrt der Ortschaft Wethau liegt zwischen Naumburg und der BAB 9 (siehe Abb. 4) und wird zum überwiegenden Teil von Durchgangsverkehr genutzt. Hier wäre eine deutliche Entlastung der Anwohner mit wesentlich geringerem Aufwand möglich. Die Zeitgewinne für den durchgehenden Verkehr sind jedoch wesentlich geringer. Dies verdeutlicht nochmals die Probleme bei der stark auf Fahrzeitgewinne orientierten Bewertung im Rahmen des BVWP.

3.2 Falsche planerische Zielstellungen

Bei verschiedenen Planungen müssen auch die grundsätzlichen planerischen Zielstellungen hinterfragt werden. So wird z. B. die BAB 143 westlich von Halle / Saale u. a. wie folgt begründet: „Mit der Vervollständigung der „Mitteldeutschen Schleife“ wird die planerische Zielstellung verbunden, den überörtlichen Verkehr im Ballungsraum Halle / Leipzig möglichst gleichmä-

⁴ BMVI (2016a): PRINS Entwurf BVWP 2030 Projektdossier B 87-G20-ST, abgerufen am 25.09.2016

⁵ PTV AG (2007), „B 87 Ortsumgehung Bad Kösen – Naumburg, Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung Prognose 2020, S. 13

ßig zu verteilen.“⁶ Diese Zielstellung widerspricht sowohl der Bündelungsstrategie der Lärminderung, als auch einer wirtschaftlichen Entwicklung des Straßennetzes, zumal sowohl die bestehende Nord-Süd-Verbindung im Zuge der BAB 9, als auch die BAB 14 weitere Leistungsfähigkeitsreserven aufweisen. Weiterhin wurde unweit westlich von Halle / Saale ein Ausbau der parallel verlaufenden Bundesstraßen B 86 und B 180 vorgenommen bzw. ist ebenfalls Teil der Bedarfsanmeldung.

Teilweise erfolgt durch die Schaffung von Alternativrouten auch eine Verlagerung von Verkehrsströmen von den Autobahnen auf das Bundes- und Landesstraßennetz, mit negativen Folgen für die Anwohner im Zuge vor- bzw. nachgelagerter Ortsdurchfahrten ohne Ortsumfahrung. Eine entsprechende Verkehrsverlagerung in das nachgeordnete Netz kann nicht Zielstellung einer nachhaltigen und integrierten Verkehrsnetzentwicklung sein. Die Bündelung des Fernverkehrs (insbesondere des Güterverkehrs) im Autobahnnetz sollte hierbei die oberste Prämisse bilden.

Die Umsetzung von Ortsumgehungen macht daher nur dort Sinn, wo lokal eine deutliche Entlastung im Sinne von Gesundheitsschutz, Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung von Umweltbelastungen erreicht werden kann. Dies ist in der Regel der Fall, wenn ein großer Anteil lediglich durchfahrender Verkehrsströme zu verzeichnen ist. Ob es sich dabei um lokale oder weiträumige Durchgangsverkehre handelt ist zweitrangig. Bei größeren Städten und Ortschaften machen Entlastungstrassen nur dann Sinn, wenn eine Bündelung der Verkehrsfunktionen, d. h. eine parallele Verlagerung von Quell-, Ziel- und Binnenverkehren erfolgt und eine maximale Entlastung der Alttrasse erreicht wird. In beiden Fällen ist ein Rückbau der zu entlastenden Ortsdurchfahrten bzw. Straßenverbindungen einschließlich einer Erhöhung der Durchfahrtswiderstände (bis hin zur Abbindung) im Sinne einer zukunftsfähigen Verkehrsentwicklungsstrategie zwingend notwendig.

3.3 Unzureichende Lärminderungsmöglichkeiten für Bestandsstraßen

Für die Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen bestehen unterschiedlichste Voraussetzungen. Während für den Neubau bzw. wesentliche Änderungen an Straßenverkehrsanlagen im Sinne der Lärmvorsorge die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) einzuhalten sind, existieren für bestehende Straßen keine verbindlichen und einklagbaren Lärmgrenzwerte. Für Straßen in Baulast des Bundes werden über die Lärmsanierung als freiwillige Leistung des Bundes Lärmminde-

⁶ PTV AG (2011), BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Verkehrsplanerische Untersuchung, S. 7

rungsmaßnahmen je nach Mittelverfügbarkeit finanziert oder gefördert. Teilweise existieren weiterführende Lärmsanierungsprogramme auch auf der Ebene der Länder. Die Grenzwerte für die Lärmsanierung liegen jedoch deutlich über denen Grenzwerten der 16. BImSchV.

Aus der aktuellen Gesetzeslage ergibt sich für bestehende Straßen das Problem, dass lediglich für die am stärksten betroffenen Einwohner eine Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen - zumeist von Lärmschutzfenstern und Lüftern - möglich ist. Einer nachhaltigen Lösung der bestehenden Lärmprobleme im Hauptstraßennetz wird diese Regelung nicht gerecht. Sie verhindert diese teilweise sogar.

Werden die Lärmsanierungswerte nicht überschritten, ist gemäß Aussage der Baulastträger eine Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich. Als Ausweg wird hier vielerorts der Neubau einer Entlastungs- oder Umgehungsstraße aufgezeigt, denn für die Neubautrasse ist Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV vorzusehen. Eine bestandsorientierte Lösung bestehender Probleme wird damit von vornherein konterkariert und stattdessen der Bau z. T. unnötiger Neubautrassen forciert. Im Ergebnis ergibt sich daraus häufig eine Art Erpressungssituation pro Neubautrasse gegenüber der unveränderten Beibehaltung der Bestandsituation.

Ein Beispiel hierfür bildet der geplante Kirchholtunnel in der Stadt Bad Reichenhall (siehe Abb. 10 links). Die Loferer Straße (B 20 / B 21), welche durch den Tunnelneubau entlastet werden soll, stellt bereits eine historisch gewachsene Umgehungsstraße des Kernstadtgebiets dar. Die Lärmbetroffenheiten überschreiten lediglich punktuell die Lärmsanierungsgrenzwerte. Ein durchgehender Lärmschutz ist daher nach aktueller rechtlicher Lage nicht realisierbar. Durch die Anlage von Lärmschutzwänden bzw. -wällen wäre eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation technisch jedoch möglich. Stattdessen wird eine extrem aufwendige und teure Neubautrasse forciert, die allerdings im Zuge der Loferer Straße nur für eine geringe Reduzierung der Verkehrsaufkommen sorgt. Ursache sind die hohen Anteile des Quell- und Zielverkehrs. Die Lärm- bzw. auch andere Konflikte werden damit zwar reduziert, jedoch nicht gelöst (lediglich geringe Verkehrsabnahme / kein Bau von Lärmschutzeinrichtungen an der Loferer Straße, etc.). Deutlich effektiver und kurzfristig ohnehin sinnvoll wäre die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandstrasse. Neben deutlich niedrigeren Kosten bietet der Lärmschutz entlang der Bestandstrasse den Vorteil einer zeitnahen Lösungsoption. Mit den bisher verbrauchten Planungsmitteln für den Tunnel hätten die Lärmschutzwände entlang der Loferer Straße schon längst finanziert sein können.

3.4 Überschätzung der verkehrlichen Wirkungen

Grundlage für jegliche Projekte zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur bildet die Prognose des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Hierzu werden Modellrechnungen durchgeführt, die neben den bestehenden Verkehrsaufkommen strukturelle und soziodemographische Entwicklungen berücksichtigen.

Die Ergebnisse der Verkehrsprognosen spielen eine wesentliche Rolle im Rahmen der Abwägungs- und Entscheidungsabläufe im Planungsprozess. Sie sollen Antworten liefern zur Notwendigkeit und Verkehrswirksamkeit einer Maßnahme einschließlich wichtiger Eingangsdaten für die Kosten-Nutzen-Berechnung und für die Dimensionierung der Straßenverkehrsanlage.

Eine realistische Verkehrsprognose ist daher entscheidend für eine nachhaltige Gestaltung und Dimensionierung des Straßennetzes. Beim Vergleich der Verkehrsprognosen verschiedener bereits realisierter Verkehrsprojekte mit den tatsächlichen Verkehrsaufkommen zeigt sich, dass bei einer Vielzahl von Straßenbauprojekten zu hohe Verkehrsaufkommen prognostiziert worden sind, was zu Fehlinvestitionen sowie zu einer Überdimensionierung geführt hat.

Für das Bundesland Sachsen wurde durch den Lehrstuhl für Verkehrsökologie der Technischen Universität Dresden ein Vergleich der Prognosewerte mit den tatsächlichen Verkehrsaufkommen nach der Umsetzung u. a. für eine Vielzahl realisierter Projekte im Bundesstraßen- und Autobahnnetz durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass „eine Überschätzung durch die Prognose eher die Regel denn eine Ausnahme darstellt. Bei den Bundesstraßen (Auszug siehe Abb. 5) wurden die real eingetretenen Verkehrsbelastungen durch die getroffene Prognose im Mittel um 42 % überschätzt. Bei den Autobahnen in Sachsen lagen die Prognosewerte im Mittel um 29 % über den zum Zeitpunkt des Prognosehorizontes real gezählten Werten.

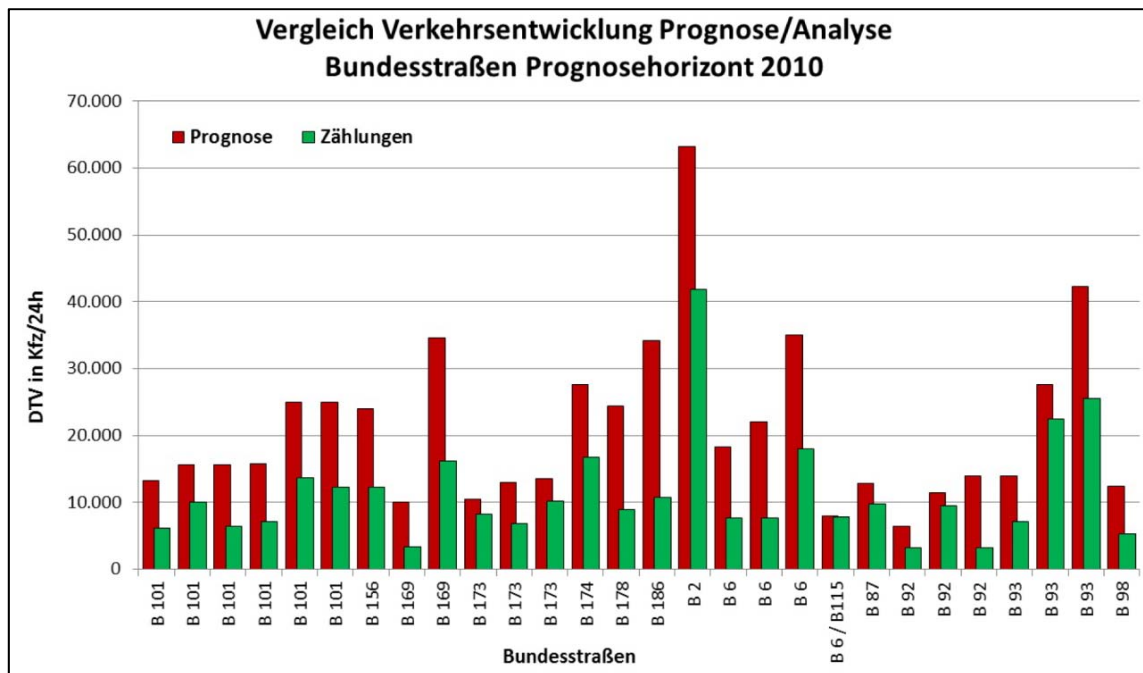


Abb. 5 Vergleich der Verkehrsentwicklung Prognose / Zählung für Bundesstraßen Prognosehorizont 2010

Quelle: TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrsökologie (2014): Verkehrsprognosen in Sachsen: Vergleich der Prognosen und der IST-Entwicklung bei Sachsens Straßenbauprojekten

Auch für andere zentrale Straßenbauprojekte, wie z. B. die autobahnartig ausgebaute B 6n oder die Ostseeautobahn A 20 werden die Prognosewerte deutlich unterschritten.

Die Probleme und Ursachen für die Abweichungen sind vielschichtig. Einerseits ist häufig von einer Überschätzung bei der Entwicklung der überregionalen Verflechtungen auszugehen. Andererseits werden oft auch die Anteile des Durchgangsverkehrs falsch eingeschätzt. Abgesehen von kleinen Ortschaften sind in der Regel die Quell- und Zielverkehre dominierend. Deren Verlagerung ist jedoch deutlich schwieriger bzw. teilweise nicht möglich. Eine konkrete Erhebung der Durchgangsverkehrsanteile findet nicht immer statt. Ausgangsbasis bilden daher häufig modelltheoretische Ansätze, welche die lokalspezifischen Rahmenbedingungen nicht ausreichend berücksichtigen.

Neben falschen Entscheidungsgrundlagen für die Nutzenbewertung der Trassen ergibt sich durch die zu hohen Prognosen teilweise auch eine Überdimensionierung von Verkehrsanlagen. So wurde z. B. im Zuge der B 71 / B 248 in der Ortslage Salzwedel im Zuge der Ortsumfahrung ein zweistreifig befahrbarer Kreisverkehr gebaut. Dieser erwies sich als unfallträchtig, so dass mittlerweile nur noch eine einstreifige Nutzung zulässig ist. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist dennoch weiterhin gegeben.

Generell ist zur Vermeidung einer Überlagerung der Wirkungseinschätzung durch abstrakte und unsichere Prognoseeffekte die parallele Betrachtung

eines zusätzlichen Grundscenarios zu empfehlen. Dieses sollte aufbauend auf den aktuell bestehenden Verkehrsmengen die Verkehrswirkung der Baumaßnahme für das Analysejahr berechnet („Analysefall mit Maßnahme“). Prognostische Unsicherheiten würden in diesem Szenario keine Rolle spielen. Die entstehenden Verkehrswerte und Verlagerungseffekte verdeutlichen dementsprechend relativ sicher das Potenzial der Verkehrsinfrastrukturmaßnahme.

4 Alternativen

4.1 Fehlende Umsetzung von Maßnahmen in bestehenden Ortsdurchfahrten

Häufig wird stadt- und verkehrsplanerisch auf die vermeintliche Entlastungswirkung durch großräumige Umgehungsstrassen gewartet, dabei lassen sich verschiedene negative Auswirkungen des Kfz-Verkehrs bereits durch Maßnahmen im Bestand kurzfristig reduzieren. Hierbei bestehen in folgenden Bereichen Eingriffsmöglichkeiten:

- (1) Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
- (2) Geschwindigkeitsüberwachung bzw. -anzeige
- (3) Ortseingangsgestaltung
- (4) Straßenraumgestaltung und -begrünung
- (5) Reduzierung von Kfz-Fahrbahnflächen
- (6) Knotenpunktgestaltung
- (7) Optimierung der Oberfläche (lärmarmer Asphalt)
- (8) Verbesserung von Querungsmöglichkeiten
- (9) Schaffung moderner Radverkehrsanlagen
- (10) Verbesserung der Rahmenbedingungen an Haltestellen

Bei vielen dieser Maßnahmen handelt es sich um Sowiemaßnahmen, welche zur Behebung der städtebaulichen und verkehrlichen Missstände unabhängig von der Fragestellung Ortsumfahrung ja oder nein einen wesentlichen Beitrag leisten können.

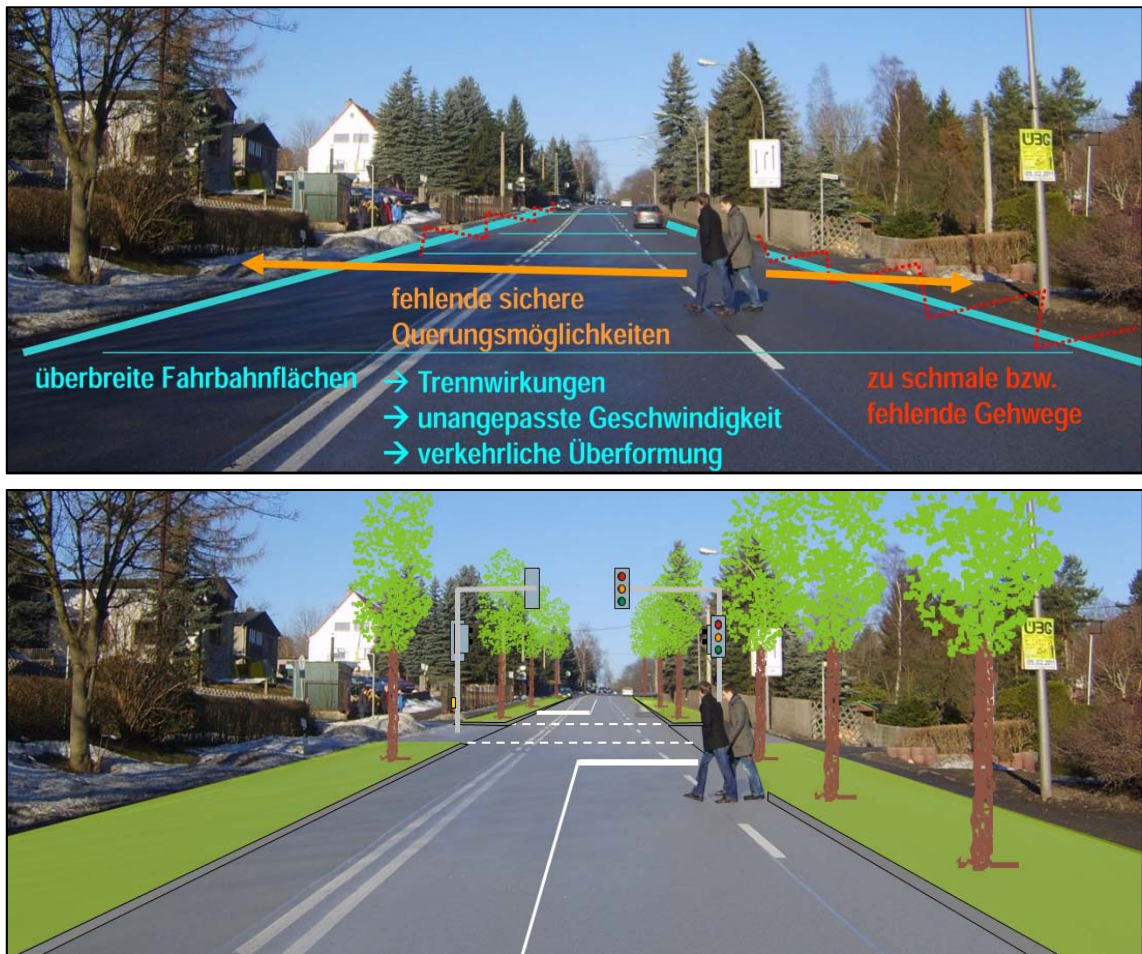


Abb. 6 Beispiel für Defizite / Umgestaltung im Zuge einer Ortsdurchfahrt (B 101)

Im Bestand sind viele Ortsdurchfahrten durch unzureichend breite Gehwege und ungenügende Angebote für den Radverkehr, fehlende sichere Querungsmöglichkeiten sowie Probleme beim Zugang zu den Bushaltestellen gekennzeichnet (siehe Abb. 6). Hinzu kommen häufig Probleme beim Geschwindigkeitsniveau durch eine zu stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Straßenraumaufteilung, überbreite Fahrbahnflächen sowie eine fehlende Ortseingangsgestaltung. Die Vorgaben einer integrierten Straßenraumgestaltung werden teilweise nur unzureichend umgesetzt.

4.2 Weiterhin Neubau statt bestandsorientierter Aus- und Umbau

Statt einer problemorientierten Weiterentwicklung des Bestandsnetzes wird häufig auf großräumige Neubaumaßnahmen orientiert. Als Beispiel können hier verschiedene realisierte und in Planung befindliche Autobahn- bzw. Kraftfahrstraßenprojekte dienen, bei denen eine Ertüchtigung und Attraktivierung bestehender Bundesstraßen z. B. durch die Verbesserung der Überholmöglichkeiten (Verwendung des Querschnittes RQ 15,5 m mit wechselseitiger Überholspur, siehe Abb. 7), die Ergänzung von Ortsumgehungen und eine punktuelle Vernetzung ausreichend gewesen wäre bzw. ist.

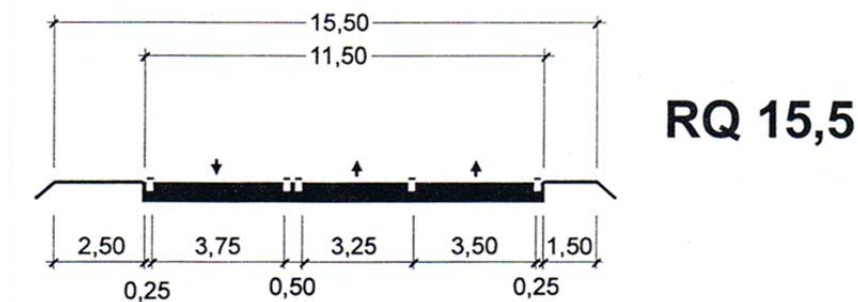


Abb. 7: Regelquerschnitt RQ 15,5 mit wechselseitigen Überholmöglichkeiten
Quelle: Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, RAL (2012)

So existieren für die in Planung / Umsetzung befindliche BAB 14 zwischen Magdeburg und Schwerin entsprechende Vorschläge u. a. von Seiten des BUND. Parallel zur geplanten Autobahn verlaufen im Bestand die Bundesstraßen B 189, B 5 und B 106 mit bereits existierenden Ortsumgehungen für den überwiegenden Teil der größeren Ortschaften im Trassenverlauf (Stendal, Osterburg, Seehausen, Wittenberge, Perleberg, Karstädt, Grabow). Mittlerweile wurde auch für die Stadt Ludwigslust und die Ortslagen Colbitz und Wöbbelin eine Umfahrung im Zuge bereits realisierter Autobahnabschnitte umgesetzt. Lediglich verschiedene kleinere Ortschaften verfügen derzeit nicht über Ortsumfahrungen (siehe Abb. 9). Unter Berücksichtigung der strukturellen Gegebenheiten (Peripherieraum mit sehr geringer Dichte) und der für die Region prognostizierten Bevölkerungsentwicklung wäre eine Ertüchtigung der bestehenden Bundesstraßen ausreichend.

Mit dem Neubau der BAB 14 entstehen teilweise Doppelstrukturen. Bereits im nördlich bestehenden Abschnitt zwischen BAB 24 und Schwerin verläuft die BAB 14 auf einer Länge von ca. 12 km in einem Abstand von unter einem Kilometer parallel zur ehemaligen Bundesstraße B 106 (jetzt L 72 siehe Abb. 8). Eine Bündelung beider Trassen oder zumindest ein Rückbau der ehemaligen Bundesstraße wäre hier sowohl aus verkehrlichen als auch aus wirt-

schaftlichen Erwägungen zwingend geboten gewesen. Auf Grundlage der Daten der Straßenverkehrszählung 2010 zeigt sich, dass die Autobahn mit 7.200 Kfz/24h eine geringere Verkehrsbelegung als die von 11.300 Kfz/24h genutzte ehemalige Bundesstraße aufweist. Die Verkehrsaufkommen der Autobahn lagen auch im Jahr 2015 mit ca. 8.300 Fahrzeugen noch deutlich unter den Werten der parallelen Straßenverbindung. Im Ergebnis bestehen zwei unterausgelastete Hauptverkehrstrassen mit doppeltem Unterhaltungsaufwand.

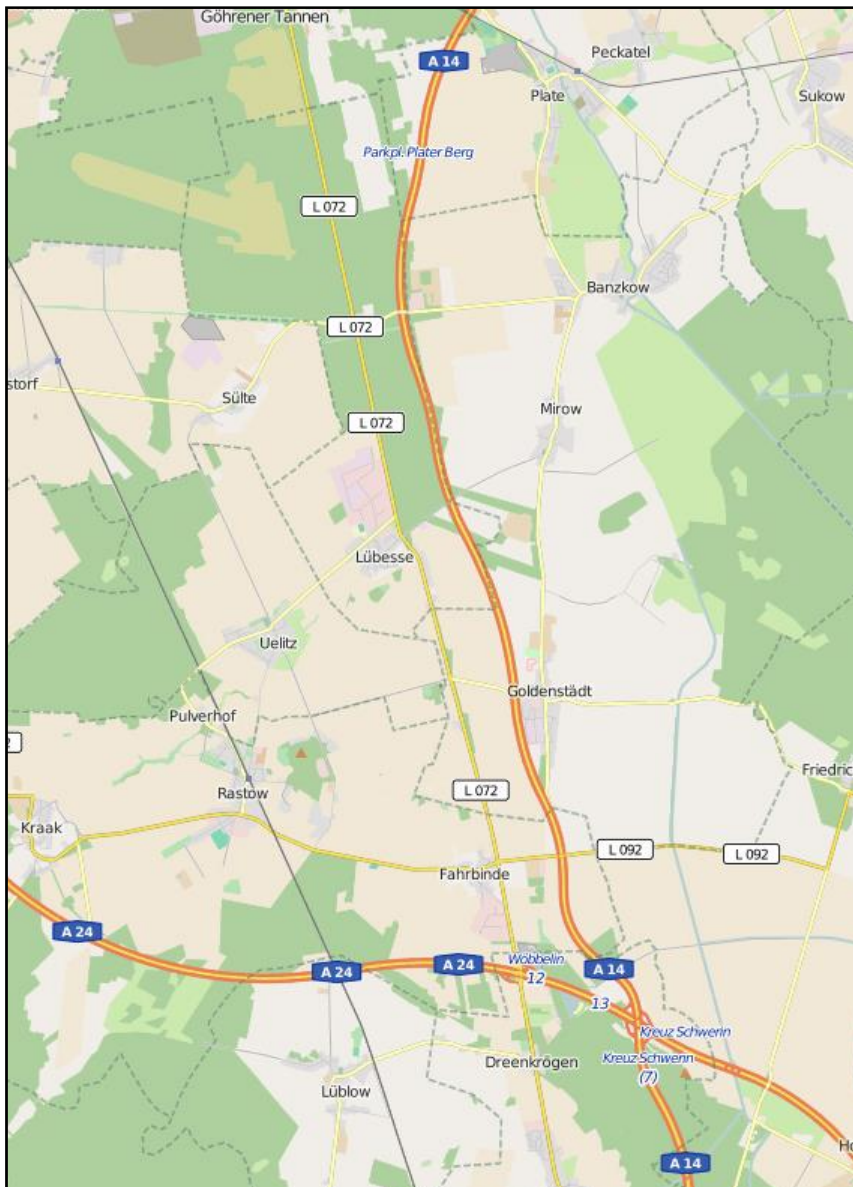


Abb. 8 Parallelverlauf BAB 14 / ehemalige B 106 (jetzt L 72) südlich von Schwerin
 Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/> bzw.
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>



Abb. 9 Parallelverlauf geplante BAB 14 mit den bestehenden B 189 / B 5 / B 106
 Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/> bzw.
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Gerade was die Verkehrssicherheit betrifft, können durch einen bestandsorientierten Ausbau von Bundesstraßen mit wechselseitigen Überholmöglichkeiten ebenfalls positive Effekte generiert werden. Im Rahmen des dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße B 300, welche als Querverbindung zwischen der A 9 bei Ingolstadt und der A 8 bei Augsburg dient, wurde im Bereich des Straßenbauamtes Ingolstadt ein Vorher-Nachher-Vergleich zu dieser Thematik durchgeführt. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden ist nach Realisierung der dreistreifigen Abschnitte um 50 %, die Zahl der Unfälle mit schwerem Personenschaden um 75 % zurückgegangen. Besonders hervorgehoben wird zudem, „dass die Fehler bei Überholvorgängen stark abgenommen haben. Weiterhin hat sich die Reisegeschwindigkeit im Trassenverlauf um 16 % erhöht.“⁷ Dieses Beispiel zeigt, dass mit der Ertüchtigung einer bestehenden Bundesstraße auch ohne die Schaffung einer Autobahn wesentliche positive Effekte hinsichtlich einer Erhöhung der Verkehrssicherheit möglich sind.

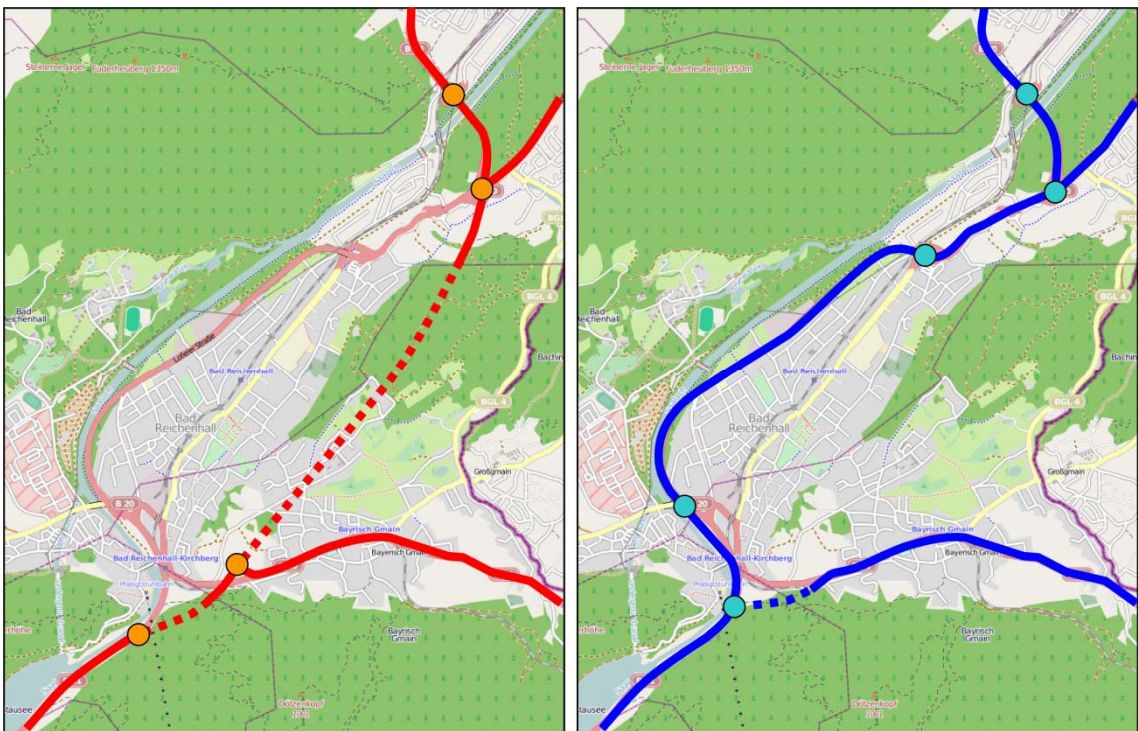


Abb. 10 Variantenvergleich Bad Reichenhall (Kirchholztunnel / Ausbau im Bestand)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/> bzw.

<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

⁷ Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, Verkehrs- und Unfallgeschehen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in Bayern, Jahresbericht 1998/99.

Dort, wo bereits heute bestandsorientierte Varianten im Rahmen der Abwägung geprüft werden, erfolgt dies nicht immer unter fairen Bedingungen. So wurde z. B. im Rahmen des Variantenvergleichs für den Kirchholtunnel in Bad Reichenhall (siehe Abb. 10) für die bestandsorientierte Alternativvariante ein durchgängig vierstreifiger Ausbau der aktuell zweistreifigen Loferer Straße einschließlich einer Einhausung (Lärmschutz) und die Verknüpfung zwischen den Bundesstraßen B 20 und B 21 über den sog. Stadtbergtunnel angenommen. Damit erhöhen sich die Kosten für die bestandsorientierte Variante so deutlich, dass die teure Tunnellösung gar nicht mehr so teuer erscheint. Eine tatsächliche Null-Plus-Lösung, d. h. die Schaffung von Lärmschutzeinrichtungen im Zuge der Loferer Straße und eine aufwandsminierte Verknüpfung zwischen B 20 und B 21 wurde jedoch nicht untersucht. Insgesamt sollte im Rahmen von Neubauvorhaben immer eine bestandsorientierte Alternative in die Variantenuntersuchungen, jedoch unter fairen Rahmenbedingungen einbezogen werden. Gleichzeitig ist der Unterhaltungsaufwand parallel führender Trassen sowie die Notwendigkeit und finanzielle Berücksichtigung des Rückbaus von den zu entlastenden „Alttrassen“ zu berücksichtigen.

5 Zusammenfassung / Fazit

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der vorliegende Entwurf eines Sechsten Gesetztes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes sowie des zugehörigen Bundesverkehrswegeplans 2030 den Zielstellungen einer nachhaltigen und integrierten Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur nicht gerecht wird:

1. Eine integrierte und verkehrsträgerübergreifende Netzplanung, welche Konfliktpunkte und Schwachstellen identifiziert und auf deren Behebung abzielt, existiert nicht.
2. Statt eines problemorientierten Ausbaus der bestehenden Infrastruktur wird weiterhin zu stark auf Neubaumaßnahmen orientiert.
3. Bestehende verkehrliche und städtebauliche Probleme (Lärm, Luftschadstoffe, Trennwirkungen, Verkehrsunsicherheit, städtebauliche Missstände) sind bei der Bewertung der Maßnahmen zumeist nur von untergeordneter Bedeutung. Die Begründung der BVWP-Projekte stützt sich im Wesentlichen auf abstrakte potenzielle Zeitgewinne und daraus resultierende Kosteneinsparungen.
4. Eine ernsthafte und gleichberechtigte Prüfung bestandsorientierter Alternativen, innovativer, flächen- und ressourcensparender Planungsan-

sätze sowie kleinteiliger Optimierungsmaßnahmen gegenüber Neubau-
maßnahmen ist vielfach nicht erkennbar.

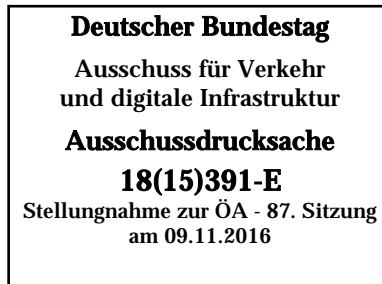
5. Der erforderliche Aufwand für die Umgestaltung bzw. den Rückbau der „Alttrassen“ insbesondere der ehemaligen Ortsdurchfahrten wird in der Regel weder planungs- noch kostenseitig berücksichtigt.
6. Durch den BVWP-Entwurf wird kein Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung geleistet. Stattdessen erhöhen sich die straßenverkehrsbedingten Emissionen sogar. Induzierte Kfz-Verkehre werden positiv bewertet und weiterhin deutlich unterschätzt.

Darüber hinaus sollten die Rahmenbedingungen für einen effektiven Lärm-
schutz im Zuge von Bestandstrassen verbessert werden. Auch hinsichtlich
der Einschätzung der verkehrlichen Effekte sowie der Kosten bestehen Op-
timierungspotenziale.

Literaturverzeichnis

- BAST. (2016). *Automatische Straßenverkehrszählungen*. (B. f. Straßenwesen, Herausgeber) Abgerufen am Februar 2016 von http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl_node.html
- BMVI. (2016a). *Projektdossier B 87-G20-ST*. Von Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf BVWP 2030: <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B87-G20-ST-T2/B87-G20-ST-T2.html> am 25.09.2016 abgerufen
- BMVI. (2016b). *Projektdossier A26-G10-HH*. Von Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf BVWP 2030: <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A26-G10-HH/A26-G10-HH.html> am 25.09.2016 abgerufen
- Deutscher Bundestag. (2008). *Drucksache 16/11521, Kleine Anfrage "Transparenz bei Kostensteigerungen von Straßenbauprojekten"*.
- Doll, Claus. (2014). *Zusammenfassung Entwurf Bundesverkehrswegeplan 2030*. Fraunhofer ISI.
- FGSV. (2013). *Richtlinien für die Anlage von Landstraße (RAL)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FH Erfurt. (2013). Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte des Fernstraßenbaus anhand ausgewählter Autobahnprojekte. *Berichte des Instituts für Verkehr und Raum Band 13*, S. 68ff.
- Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren. (1998/99). Verkehrs- und Unfallgeschehen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in Bayern. *Jahresbericht 1998/99*.
- Pfleiderer, R. (2016). *Stellungnahme zur BVWP-Methodik vom 01.11.2016*. Stuttgart.
- PTV AG. (2007). *B 87 Ortsumgehung Bad Kösen - Naumburg, Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung Prognose 2020*.
- PTV AG. (2011). *BAB A 143 AD Halle-Nord bis AD Halle-Süd VKE 4224, Verkehrsplanerische Untersuchung*. DEGES Deutsche Einheit.
- TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrsökologie. (2014). *Verkehrsprognosen in Sachsen: Vergleich der Prognosen und der IST-Entwicklung bei Sachsens Straßenbauprojekten*. Dresden: Gutachten im Auftrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Sächsischen Landtag.
- UBA. (2016). *Stellungnahme zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 (UBA-AZ I 3.1 – 69 701-4)*. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/dokumente/stellungnahme_des_umweltbundesamtes_zum_entwurf_des_bundesverkehrswegeplans_2030_mit_umweltbericht_anhang_a.pdf: Umweltbundesamt.

Stellungnahme



zum Gesetzentwurf zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, Drucksache 18/9523

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und Digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 9. November 2016

Stefan Gerwens

Geschäftsführer, Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Berlin, den 8. November 2016

- (1) Pro Mobilität¹ bewertet den **Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes** ebenso wie den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) **grundsätzlich sehr positiv**. Dabei beziehen wir uns auf die netzhafte Bewertung des Gesetzentwurfs.
- (2) Die **Stellungnahme von Pro Mobilität zur Anhörung** des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur **zum Bundesverkehrswegeplan 2030**² am 7. November 2016 ist Grundlage dieser Position, da der Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes auf der Projektliste des Bundesverkehrswegeplans aufbaut. Dort wurde bereits auf die Bedeutung der Mobilität und einer modernen Verkehrsinfrastruktur, auf das Zielsystem, auf Stärken und Schwächen des Bedarfsplans, auf die gesamtwirtschaftlichen Vorteile des Investitionsprogramms und auf die Datenqualität bei der Bewertung einschließlich der Kritik des Bundesrechnungshofes näher eingegangen. Außerdem wurde erläutert, warum Pro Mobilität die in der Beschwerde eines Umweltverbandes an die EU-Kommission vorgebrachte Kritik gegen den BVWP 2030 nicht teilt. Hierauf wird an dieser Stelle nicht erneut eingegangen.
- (3) Der **Investitionsrahmen des vordringlichen Bedarfs** ist im Hinblick auf Planung und Finanzierung ambitioniert. Er sollte grundsätzlich nicht erweitert werden. Dies spricht nicht gegen den Austausch von Vorhaben. Eine Einstufung zusätzlicher Vorhaben in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht sollte mit Blick auf die Engpässe im Bereich der Projektplanung ebenfalls zurückhaltend gehandhabt werden³.

¹ Pro Mobilität setzt sich als branchenübergreifendes Bündnis für leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Bereich der Straßen ein. Träger sind Automobilclubs, Verbände und Unternehmen des Güterkraftverkehrs, der Automobil- und Bauwirtschaft, der Dienstleistungswirtschaft, sowie Infrastrukturbetreiber und Mautdienstleister.

² http://www.bundestag.de/ausschuesse18/a15/oeffentliche_anhoerungen/083-sitzung-stellungnahmen/477866

³ „Zahlen Daten Fakten Bundesverkehrswegeplan 2030“, Pro Mobilität 14. September 2016 http://www.promobilitaet.de/media/file/1446.Zahlen_Daten_Fakten_Bundesverkehrswegeplan_2030.pdf

Aus- und Neubaubedarf an Bundesfernstraßen bis 2030 im BVWP 2030 (inkl. Erhaltungsanteile)																	
Mrd. Euro	Σ	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH
Lfd.+fest	23,7	3,2	4,9	0,8	1,1	0,1	0,9	2,9	0,2	1,9	2,9	1,3	0	0,3	0,5	1,6	1,0
VB+VB-E	45,8	6,2	7,2	0	1,0	0,5	1,6	5,3	0,3	6,5	10,8	1,9	0,1	0,7	1,5	1,5	0,8
Summe	69,4	9,4	12,0	0,8	2,0	0,6	2,5	8,2	0,6	8,4	13,7	3,2	0,1	1,0	2,0	3,0	1,8
Weiterer Bedarf außerhalb des Finanzierungsrahmens (WB* mit Planungsrecht, WB ohne Planungsrecht)																	
WB*	19,4	3,3	5,4	0,1	1,3	0,1	0,2	2,4	0,0	1,5	5,3	1,9	0,1	0,5	0,2	0,1	0,3
WB	11,0	0,7	1,0	0,0	0,4	0,0	0,0	2,9	0,1	1,8	1,7	0,5	0,0	0,6	0,8	0,1	1,1
Lfd. + fest = laufend/ fest disponiert, VB + VB-E = vordringlicher Bedarf, WB* und WB = weiterer Bedarf																	
Quelle: BMVI 2016																	

- (4) Im Rahmen der Beratungen des Ausschusses zum BVWP 2030 und dem Entwurf des Ausbaugesetzes war die **Benennung von Projekten durch den Bund** Gegenstand von Diskussionen. Einige Projekte sind im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung bewertet worden und im Entwurf des Ausbaugesetzes enthalten, obwohl diese nicht vom jeweiligen Bundesland im Rahmen der Auftragsverwaltung angemeldet, sondern vom Bund benannt wurden. Eine Ursache kann darin liegen, dass die Kriterien eines Landes bei der Identifizierung von anzumeldenden Vorhaben und die Schwerpunkte des Bundes unterschiedlich waren. So wurden teilweise in den Ländern stärker regionale Aspekte bei der Auswahl herangezogen, während der Bund netzbezogene Wirkungen für den nationalen Verkehrswegeplan stärker gewichtet hat. Bei einer zukünftigen Bundesverkehrswegeplanung sollten daher vom Bund einheitliche Kriterien für die Auswahl anzumeldender Vorhaben vorgegeben werden. Die künftige Bündelung der Zuständigkeit für Autobahnen und weitere Bundesstraßen in einer Infrastrukturgesellschaft Verkehr des Bundes wird eine einheitliche Handhabung für Teile des Netzes erleichtern.
- (5) Die laufend und fest disponierten Vorhaben und der vordringlichen Bedarf umfassen 220 Projekte an Autobahnen und 604 an Bundesstraßen. Einschließlich der Erhaltungsanteile entfallen 69 Prozent der Investitionen auf Autobahnen und 31 Prozent auf Bundesstraßen. Die Schwerpunktsetzung auf **großräumig wirksame Vorhaben** wird hieraus deutlich. Damit findet der Entwurf des Fernstraßenausbaugesetzes eine gute Balance zwischen der Notwendigkeit effizienter Verkehrsabläufe auf den großen Achsen und den Anforderungen der Bürger an Verkehrssicherheit und Lärmschutz in ländlichen Räumen.
- (6) Auch der Schwerpunkt **Engpassbeseitigung** wird in der Zuordnung des vordringlichen Bedarfs zu den Bundesländern erkennbar. Dies trägt u.a. dem Umstand Rechnung, dass in 2015 85 Prozent der Staulänge auf Autobahnen laut ADAC-Staubilanz auf sechs Bundesländer entfielen.

Eine aktive Politik der Engpassbeseitigung rechtfertigt sich nicht allein durch den in der Regel hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen, sondern auch durch die Entlastung des nachgelagerten Netzes von **Ausweichverkehr**.

Auch Vorhaben der Engpassbeseitigung mit eher niedrigem **Nutzen-Kosten-Verhältnis** können einen hohen verkehrlichen Nutzen haben, wenn diesem hohe Baukosten des Projektes zum Beispiel durch Bauwerke oder Auflagen des Lärm- und Umweltschutzes gegenüber stehen.

- (7) Auf den Autobahnen stuft der Entwurf nach einer Analyse des ADAC eine deutliche Mehrheit der **verkehrlich bedeutsamen Engpässe** als laufend und fest disponiert oder als vordringlichen Aus- oder Neubau. Dies ist zu begrüßen. Teilweise reichte es nur zu Weiterem Bedarf mit Planungsrecht, was immerhin einen Fortgang der Projekte grundsätzlich erlaubt. Bisher

überwiegend als weiterer Bedarf wird jedoch noch der achtstreifige Ausbau der A2 zwischen Bad Nenndorf und dem Autobahnkreuz Hannover-Ost eingestuft, obwohl das Verkehrsaufkommen und der hohe Lkw-Anteil hier zumindest Planungsrecht nahelegen würden.

- (8) Zu den per Stand 8.11.2016 **geplanten redaktionellen Änderungen am Gesetzentwurf** hat Pro Mobilität keine Anmerkungen.
- (9) Pro Mobilität unterstreicht die Notwendigkeit, die als „**vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung**“ klassifizierten Vorhaben in der Umsetzung besonders zügig zu planen, zu finanzieren und zu bauen.
- (10) Zur erfolgreichen Umsetzung der Ausbaugesetze auf Basis des BVWP 2030 sind eine **verlässliche langfristige Finanzierung** der Bundesverkehrswege auf höherem Niveau sowie eine **Verstärkung und Beschleunigung der Planungen** unerlässlich.
- (11) Angesichts der vorhandenen großen Kapazitätsprobleme in der Planung sollte darauf geachtet werden, die **Prioritäten auch beim Beginn und der Abwicklung der Projektplanung** einzuhalten. Dies gilt insbesondere bei der Planungsaufnahme für Vorhaben des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht, die grundsätzlich eine Projektreserve außerhalb des Finanzrahmens darstellen.

* * *