

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Patrick Rapp CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**B 31 West – Priorisierung von Maßnahmen
für den Bundesverkehrswegeplan**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat die B 31 West (2. Bauabschnitt) bei den von ihr festgelegten Kriterien zur Priorisierung von Verkehrsfluss, Kosten/Wirtschaft, Verkehrssicherheit, Wirkung Mensch, Wirkung Umwelt abgeschnitten (mit ausführlicher Begründung)?
2. Weshalb kalkuliert sie in der Priorisierungsliste (November 2013) mit Kosten von 49,5 Millionen Euro für die Fertigstellung des 2. Bauabschnitts, während sie beim Entwurf der Liste für den Bundesverkehrswegeplan (19. März 2013) noch mit 38,1 Millionen Euro gerechnet hat?
3. Fand zwischen März und November 2013 eine Neuberechnung der Kosten statt?
4. Welche Auswirkung hat ihre Priorisierung der Maßnahmen auf die Frage der Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens?
5. Wie lange sind Untersuchungen und Gutachten, welche im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die B 31 West erstellt wurden, gültig und wann verfallen diese ohne Planfeststellungsbeschluss?
6. Hat sie diese Liste bereits an den Bund gemeldet und wenn ja, ist ihr zur Einstufung der B 31 West eine Stellungnahme des Bundes bekannt?

08.01.2014

Dr. Rapp CDU

Begründung

Die Landesregierung hat im November 2013 eine Priorisierungsliste für die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan vorgelegt. Überraschend ist dabei, dass sie die Kosten für den Bau des 2. Bauabschnitts im November 2013 um rund 11,4 Millionen Euro höher ansetzt als noch im März 2013.

Antwort

Mit Schreiben vom 30. Januar 2014 Nr. 2-3941.11/294 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie hat die B 31 West (2. Bauabschnitt) bei den von ihr festgelegten Kriterien zur Priorisierung von Verkehrsfluss, Kosten/Wirtschaft, Verkehrssicherheit, Wirkung Mensch, Wirkung Umwelt abgeschnitten (mit ausführlicher Begründung)?

Mit der Priorisierung der für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 angemeldeten Maßnahmen sollten diejenigen Maßnahmen identifiziert werden, die im Vergleich der angemeldeten Maßnahmen die größten Defizite beheben und einen hohen Wirkungsgrad erreichen. So wurde anhand objektiver Kriterien eine Entscheidungsgrundlage geschaffen, um gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Schwerpunkte formulieren zu können. Das angewandte Verfahren und die Einzelbewertungen der Projekte sind auf der Homepage des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur dokumentiert.

Pro Kriterium wurden minimal 1 und maximal 5 Punkte vergeben. Der zugehörige Bewertungsschlüssel für die Minimal- bzw. Maximalpunktzahl orientieren sich an der unteren bzw. oberen 10 %-Quantile: Zwischenwerte sind linear interpoliert.

Aufgrund ihrer Verschiedenartigkeit wurden die einzelnen Maßnahmen für die Bewertung in Gruppen unterteilt. Die Bewertung der Maßnahmen erfolgte wegen der Vergleichbarkeit nur innerhalb der Gruppe. Ein Vergleich der erzielten Gesamtpunktzahl ist daher zwischen den Gruppen nicht möglich.

- Gruppe 1: Ausbau an Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen
- Gruppe 2: Ausbau an Bundesstraßen
- Gruppe 3: Neubau von Bundesstraßen
- Gruppe 3T: Tunnelmaßnahmen an Bundesstraßen

Der 2. Bauabschnitt der B 31 West ist der Gruppe 3 zugeordnet. Für die einzelnen Kriterien ergaben sich folgende Bewertungen:

1. Kosten/Wirtschaftlichkeit

Bei diesem Kriterium wird anhand der relativen Kosten in Euro/km (Gesamtkosten bezogen auf die Länge der Maßnahme) der Kostenaufwand beurteilt, der für die Herstellung einer Straße notwendig ist.

Aus den Gesamtkosten von 49,5 Millionen Euro und der Streckenlänge von 11,6 km ergeben sich für den 2. Bauabschnitt der B 31 West relative Kosten in Höhe von 4,3 Millionen Euro/ km.

Nach dem zuvor beschriebenen Bewertungsschlüssel ergeben sich für den 2. Bauabschnitt der B 31 West 4,9 Punkte.

2. Verkehrssicherheit

Die Bewertung der Verkehrssicherheit ist angelehnt an die „Empfehlungen zu Sicherheitsanalysen von Straßennetzen“. Betrachtet werden das Unfallgeschehen und die Unfallschwere auf den Bestandsstrecken, ausgedrückt durch das sogenannte Sicherheitspotenzial (Euro pro km und Jahr). Hierfür werden die tatsächlichen Unfallkosten auf einem Abschnitt mit dem Wert verglichen, der bei der vorhandenen Verkehrsbelastung zu erwarten wäre, wenn der Streckenabschnitt allen Anforderungen der einschlägigen Richtlinien entsprechen würde (Bezugswert). Ein positiver Wert des Sicherheitspotenzials bedeutet, dass die Verkehrssicherheit im betrachteten Abschnitt niedriger ist als der Bezugswert, es besteht Verbesserungspotenzial.

Die Streckenzüge, die sich im Bestand am unsichersten darstellen, erhalten daher einen hohen positiven Punktwert, da sie ein höheres Verbesserungspotenzial des Sicherheitsniveaus versprechen.

Für den 2. Bauabschnitt der B 31 West wurden als zu entlastende Bestandsstrecken folgende Verbindungen berücksichtigt:

- vom Ende des 1. BA der B 31 West die L 115 bis Bötzingen, von dort die L 114 über Wasenweiler/Ihringen bis Breisach an die B 31 und
- von der A 5, AS Bad Krozingen, die B 31 bis Breisach

Es wurde ein Sicherheitspotenzial von 27.000 Euro/ (km a) ermittelt.

Nach dem zuvor beschriebenen Bewertungsschlüssel ergeben sich für den 2. Bauabschnitt der B 31 West 4,6 Punkte.

3. Verkehrsfluss

Der Verkehrsfluss wird anhand des Verhältnisses der tatsächlichen Verkehrsbelastung (umgerechnet in Verkehrseinheiten, um den Schwerverkehr entsprechend zu berücksichtigen) zur Kapazität auf den jeweiligen Bestandsstrecken bewertet.

Für die durch den 2. Bauabschnitt der B 31 West zu entlastenden Bestandsstrecken wurde ein Auslastungsgrad von 0,69 ermittelt.

Nach dem zuvor beschriebenen Bewertungsschlüssel ergeben sich für den 2. Bauabschnitt der B 31 West 2,5 Punkte.

4. Wirkung Mensch

Für die Bewertung des Kriteriums „Wirkung Mensch“ wird die LärmKennZiffer (LKZ, $L_{Night} = 55 \text{ dB [A]}$) im Bestand bezogen auf die Länge der Maßnahme beurteilt. Die LKZ beschreibt die Lärmbetroffenheit, indem sie die Anzahl der betroffenen Personen mit dem Maß der für diese Betroffenen errechneten Richtwertüberschreitung multipliziert. Durch die Maßnahme soll eine Entlastung möglichst vieler Lärmbetroffener mit entsprechenden Richtwertüberschreitungen erreicht werden.

Für den 2. Bauabschnitt der B 31 West wurde eine Lärmkennziffer von 52 dB x Ew/km ermittelt.

Nach dem zuvor beschriebenen Bewertungsschlüssel ergeben sich für den 2. Bauabschnitt der B 31 West 1,3 Punkte.

5. Wirkung Umwelt

Die Bewertung des Kriteriums Umwelt erfolgt auf Grundlage der Teilkriterien „Maßnahmenintensität“ und „Raumwiderstand“. Mit der „Maßnahmenintensität“ wird dabei ausgedrückt, welche Wirkung ein Straßenbauvorhaben auf Natur und Landschaft hat. Maßgebliche Parameter hierfür sind:

- die Flächeninanspruchnahme bzw. die Versiegelung sowie
- die Zerschneidungswirkung in der Landschaft.

Unter „Raumwiderstand“ wird die Sensibilität der betroffenen Landschaft verstanden. Sie wird geprägt von

- vorhandenen Schutzgebieten (z. B. FFH- und Vogelschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete), die einer Planung insbesondere rechtlich entgegenstehen können und
- der tatsächlichen naturschutzfachlichen Wertigkeit der betroffenen Landschaftselemente. Maßgeblich hierfür sind Biotopkartierungen, die Kernflächen des landesweiten Biotopverbundes (z. B. Streuobstwiesen) und Wälder.

Für die Bewertung der Qualität eines Raumes ist dabei die Betroffenheit von Schutzgebieten sowie der Anteil an wertgebenden Landschaftselementen an der Fläche eines 50 m-Korridors beidseits der Trasse entscheidend.

Beide Teilkriterien werden minimal mit 1 und maximal mit 5 Punkten bewertet.

Die Neubaustrecke führt zu einer Zerschneidung von Wildtier- und Biotopverbundkorridoren des Generalwildwegeplans sowie des Fachplans „Landesweiter Biotopverbund“. Im Zusammenhang mit der Flächeninanspruchnahme wurde die Maßnahmenintensität der B 31 West 2. Bauabschnitt als „sehr hoch“ eingestuft und demzufolge mit 1 Punkt bewertet. Der Raumwiderstand wurde durch die potenzielle randliche Betroffenheit von Schutzgebieten als „hoch“ eingestuft und daher mit 2 Punkten bewertet.

In der Zusammenführung der beiden Teilkriterien ist die Wirkung der B 31 West 2. Bauabschnitt auf die Umwelt als „sehr hoch“ einzustufen. Die Bewertung des Kriteriums „Wirkung Umwelt“ ergibt sich als arithmetisches Mittel der beiden Teilkriterien zu 1,5 Punkten.

Zur Berücksichtigung der allgemeinen planerischen Zielsetzungen werden die Bewertungen der Kriterien mithilfe der Gewichtung zu einem Gesamtergebnis verknüpft. Die Gewichtung berücksichtigt, dass die Dringlichkeit eines Aus-/Neubaus wesentlich durch die vorhandene Verkehrsbelastung (Kriterium Verkehrsfluss) bestimmt wird. Das Kriterium Verkehrsfluss geht deshalb mit 40 % und alle übrigen Kriterien mit 15 % in die Bewertung ein. Damit ergeben sich eine Gesamtbewertung des 2. Bauabschnittes der B 31 West von 28,5 Punkten und ein Platz im Mittelfeld der Maßnahmen der Gruppe 3.

2. Weshalb kalkuliert sie in der Priorisierungsliste (November 2013) mit Kosten von 49,5 Millionen Euro für die Fertigstellung des 2. Bauabschnitts, während sie beim Entwurf der Liste für den Bundesverkehrswegeplan (19. März 2013) noch mit 38,1 Millionen Euro gerechnet hat?

Für den Entwurf der Maßnahmenliste für die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan (19. März 2013) wurde der zum damaligen Zeitpunkt gültige Planungsstand berücksichtigt. Bei der B 31 West 2. Bauabschnitt war dies die vom BMVI genehmigte Kostenberechnung des RE-Entwurfes, Stand 20. Januar 2000.

Als aktueller Nachweis der Wirtschaftlichkeit und für die Vergleichbarkeit der Kostenansätze der angemeldeten Maßnahmen wurde seitens des BMVI ein einheitlicher Stand der Kostenermittlung (1. Januar 2014) gefordert. Dies konnte entweder durch die Hochrechnung älterer Daten oder die Neuermittlung der Projektkosten erfolgen.

Im Fall der B 31 West 2. Bauabschnitt wurden die Kosten neu berechnet. Es ergaben sich 49,5 Millionen Euro, die in der Priorisierungsliste der angemeldeten Maßnahmen berücksichtigt wurden.

3. Fand zwischen März und November 2013 eine Neuberechnung der Kosten statt?

Der Forderung des Bundes nach einem einheitlichen Stand der Kostenermittlung (1. Januar 2014) entsprechend wurden die Kosten der Maßnahme neu ermittelt.

4. Welche Auswirkung hat ihre Priorisierung der Maßnahmen auf die Frage der Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens?

Die Priorisierung aller beim Bund angemeldeten Maßnahmen erfolgte mit dem Ziel, anhand nachvollziehbarer Kriterien eine Entscheidungsgrundlage zu schaffen, um gegenüber dem BMVI entsprechende Schwerpunkte zu formulieren. Aufgrund der Platzierung im Mittelfeld der Maßnahmen der Gruppe 3 ist von einer Realisierung der Maßnahme innerhalb der Geltungsdauer eines zeitnah erlassenen Planfeststellungsbeschlusses nicht auszugehen. Das Ergebnis der Priorisierung für den 2. Bauabschnitt der B 31 West sehen wir daher zunächst als Bestätigung für das Einsetzen der Projektgruppe „Verkehrskonzept südöstlicher Kaiserstuhl“.

5. Wie lange sind Untersuchungen und Gutachten, welche im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die B 31 West erstellt wurden, gültig und wann verfallen diese ohne Planfeststellungsbeschluss?

Eine generelle Frist für Verfallsdaten von Gutachten gibt es nicht. Es ist jedoch nach einer Zeit von ca. 5 Jahren eine Überprüfung dahingehend angezeigt, ob und wie sich die Verhältnisse/Rahmenbedingungen seit Erstellung des jeweiligen Gutachtens verändert haben. Je nach Ergebnis dieser Prüfung sind Aktualisierungen erforderlich. Wie umfangreich diese dann sind, hängt vom jeweiligen Einzelfall ab.

Pauschale Aussagen zu ‚Verfallsdaten‘ und dem eventuell sich daraus ergebenden Aktualisierungsaufwand sind daher nicht möglich.

6. Hat sie diese Liste bereits an den Bund gemeldet und wenn ja, ist ihr zur Einstufung der B 31 West eine Stellungnahme des Bundes bekannt?

Die Liste der priorisierten Maßnahmen wurde zeitnah zu ihrer Veröffentlichung mit einem Schreiben von Herrn Minister Hermann an den damaligen Bundesverkehrsminister Herrn Dr. Ramsauer mit der Bitte übergeben, die Priorisierung des Landes Baden-Württemberg bei der Bewertung der Maßnahmen durch den Bund zu berücksichtigen. Eine Stellungnahme des Bundes zu der Priorisierungsliste liegt noch nicht vor.

Dr. Splett

Staatssekretärin