

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Patrick Rapp CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

B 31 Falkensteigtunnel – Priorisierung von Maßnahmen für den Bundesverkehrswegeplan

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat der Falkensteigtunnel 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 125,8 Millionen Euro für den Falkensteigtunnel, während sie beim Entwurf der Liste für den Bundesverkehrswegeplan (19. März 2013) noch mit 140 Millionen Euro gerechnet hat?
3. Fand zwischen März und November eine Neuberechnung der Kosten statt?
4. Welche Auswirkung hat ihre Priorisierung der Maßnahmen auf die Fertigstellung des Planfeststellungsverfahrens?

08.01.2014

Dr. Rapp CDU

Begründung

Die Landesregierung hat im November 2013 eine Priorisierungsliste für die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan vorgelegt. Ziel der Kleinen Anfrage ist es, weitere Informationen über die Einstufung des Falkensteigtunnels zu erhalten.

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 der Falkensteigtunnel 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 an Hand 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. Die zugehörigen Grenzwerte für die Minimal- bzw. Maximalpunktzahl orientierten 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 Falkensteigtunnel im Zuge der B 31 ist der Gruppe 3T 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 125,8 Millionen Euro und der Streckenlänge von 2,5 km ergeben sich für die B 31 OU Falkensteig (Falkensteigtunnel) relative Kosten in Höhe von 50,3 Millionen Euro/ km.

Nach dem zuvor beschriebenen Bewertungsschlüssel ergeben sich für die B 31 OU Falkensteig (Falkensteigtunnel) 2,2 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 (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 die B 31 OU Falkensteig (Falkensteigtunnel) wurde als zu entlastende Bestandsstrecke der Bereich der B 31 zwischen Himmelreich (Einnündung der L 128) und dem östlichen Ortsende der Gemeinde Falkensteig berücksichtigt. Es wurde ein Sicherheitspotenzial von –40.000 Euro/(km a) ermittelt.

Nach dem zuvor beschriebenen Bewertungsschlüssel ergeben sich für die B 31 OU Falkensteig (Falkensteigtunnel) 2,1 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. Bei einem Auslastungsgrad von 1,0 hat die Verkehrsbelastung die Kapazität der Strecke erreicht.

Für den Falkensteigtunnel im Zuge der B 31 wurde ein Auslastungsgrad von 0,9 ermittelt.

Nach dem zuvor beschriebenen Bewertungsschlüssel ergeben sich für die B 31 OU Falkensteig (Falkensteigtunnel) 3,6 Punkte.

4. Wirkung Mensch

Für die Bewertung des Kriteriums „Wirkung Mensch“ wird die LärmKennziffer (LKZ, LNight = 55 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 Falkensteigtunnel im Zuge der B 31 wurde eine Lärmkennziffer von 266 dB x Ew/km ermittelt.

Nach dem zuvor beschriebenen Bewertungsschlüssel ergeben sich für die B 31 OU Falkensteig (Falkensteigtunnel) 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 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.

Der überwiegende Verlauf der geplanten Neubaustrecke im Tunnel lässt nur geringe Zerschneidungswirkungen auf Korridore des Biotopverbundes erwarten. Die Maßnahmenintensität wird somit in Verbindung mit einer geringen Flächeninanspruchnahme als „sehr gering“ eingestuft und demzufolge mit 5 Punkten bewertet. Der Raumwiderstand wurde aufgrund der Ausstattung der betroffenen Landschaft mit hochwertigen Bestandteilen (Wälder) mit „hoch“ eingestuft und daher mit 2 Punkten bewertet. In der Zusammenführung der beiden Teilkriterien ist die Wirkung der B 31 OU Falkensteig (Falkensteigtunnel) auf die Umwelt als „mittel“ einzustufen. Die Bewertung des Kriteriums „Wirkung Umwelt“ ergibt sich als arithmetisches Mittel der beiden Teilkriterien zu 3,5 Punkten.

Zur Berücksichtigung der allgemeinen planerischen Zielsetzungen werden die Bewertungen der Kriterien mit Hilfe 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 der B 31 OU Falkensteig (Falkensteigtunnel) von 28,1 Punkten und der sechste Rang von sieben bewerteten Maßnahmen.

2. Weshalb kalkuliert sie in der Priorisierungsliste (November 2013) mit Kosten von 125,8 Millionen Euro für den Falkensteigtunnel, während sie beim Entwurf der Liste für den Bundesverkehrswegeplan (19. März 2013) noch mit 140 Millionen Euro gerechnet hat?

Die Angaben zu den Kosten der B 31 OU Falkensteig (Falkensteigtunnel) basieren auf der zwischenzeitlich vom MVI genehmigten Kostenberechnung im Rahmen der Vorplanung (Lph 2 HOAI). Aus dieser ergeben sich für die Maßnahme als *verkehrswirksames Einzelprojekt* Gesamtkosten in Höhe von 140,4 Millionen Euro. Die Maßnahme gliedert sich dabei in folgende Hauptgruppen:

- Knotenpunkt L 128 Himmelreich
- Falkensteigtunnel, freie Strecke
- Provisorischer Anschluss Höllental

Im Entwurf der Priorisierungsliste (19. März 2013) wurden die Gesamtkosten des verkehrswirksamen Einzelprojektes berücksichtigt.

Aufgrund der im Zuge der Erarbeitung und Zusammenstellung der Anmeldeunterlagen erfolgten Abstimmungen mit dem Bund erfolgte die Anmeldung der B 31 OU Falkensteig (Falkensteigtunnel) zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 jedoch als eines von vier Teilprojekten des Streckenzuges B 31 Kirchzarten – Hinterzarten. Bei Realisierung der Gesamtmaßnahme entfällt der provisorische Anschluss im Höllental. Stattdessen wird die heutige B 31 im Höllental mit einem Brückenbauwerk gequert. Die Querung ist jedoch Bestandteil des unmittelbar anschließenden Teilprojektes B 31 OU Falkensteig (Hirschsprungtunnel) und daher nicht in den Kosten des Falkensteigtunnels berücksichtigt. Durch den Entfall des provisorischen Anschlusses im Höllental reduzieren sich die Gesamtkosten des Teilprojektes B 31 OU Falkensteig (Falkensteigtunnel) auf die in der Priorisierungsliste (November 2013) angegebenen 125,8 Millionen Euro.

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

Nein.

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

Für die B 31 OU Falkensteig (Falkensteigtunnel) wurde noch kein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Aktuell wurden die Planungsleistungen im Rahmen

der Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) abgeschlossen. Die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens ist dann möglich, wenn die OU Falkensteig bei der Fortschreibung des BVWP vom Bund in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen wird und ein vom Bund genehmigter Richtlinienentwurf vorliegt.

Dr. Splett
Staatssekretärin