

Kritik zur Nordtangente im Bundesverkehrswegeplan

Von Martin Ziegler, BI Natur ja – Nordtangente nein

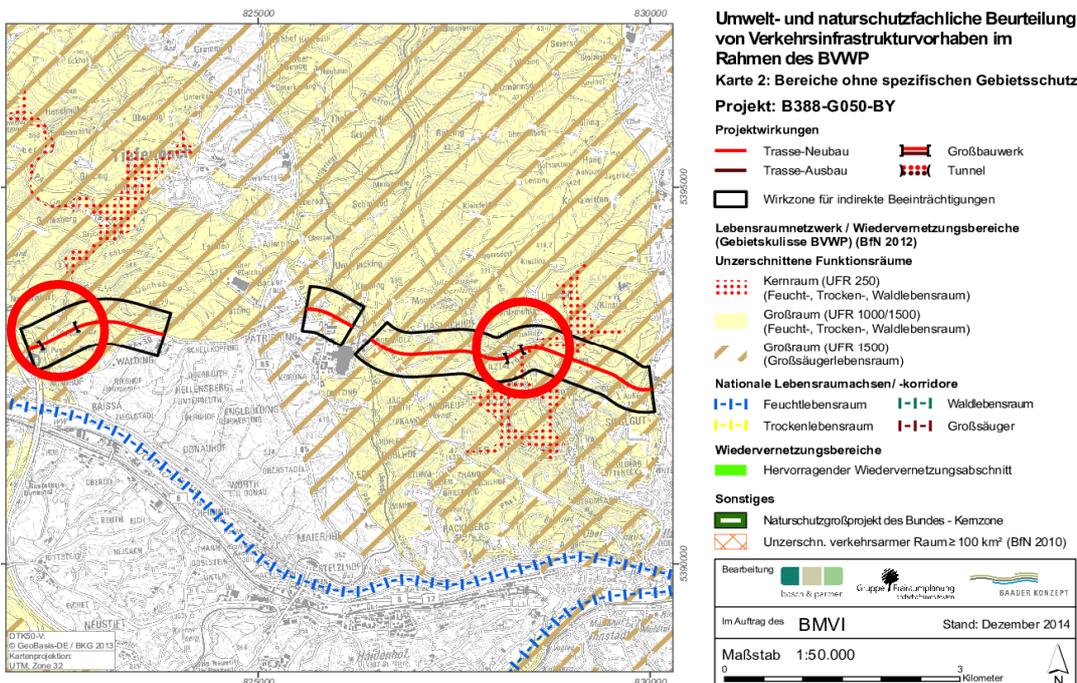
Worum geht es?

Die Nordtangente hat vom Staatlichen Bauamt Passau über die bayerische Staatsregierung im Rahmen der Bundesländer-Meldung den Weg zum BMVI gefunden. Das bayerische Innenministerium setzte damals keinerlei Prioritäten. Inzwischen wurden vom BMVI externe Dienstleister damit beauftragt, die verschiedenen Projekte zu untersuchen und zu bewerten. Schließlich wurde im März 2016 der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans öffentlich vorgestellt. Mit PRINS wurden kurz danach die entsprechenden Projektdaten im Netz eingestellt. Mittlerweile befinden wir uns in der vorletzten Woche des Bürger-Beteiligungsverfahrens. Sie endet am 2. Mai für die Online-Eingaben. Die Nordtangente trägt die Projektnummer B388-G050-BY und B388 N-OU Passau als Titel. Die Variantenuntersuchung ist seit 18.6.2003 abgeschlossen. **Es steht keine andere Variante zur Wahl.** Es geht um die Aufnahme der Nordtangente in dieser und in keiner anderen Form in den Bundesverkehrswegeplan 2030. Nur Fragen zur Linienführung würden im Detail verhandelt werden.

Angebliche Nutzen und Kosten

In der Nutzen-Kosten-Analyse, Modul A wurde von den beteiligten Instituten – ausgehend von einer Verkehrsverflechtungsprognose für das Jahr 2030 – beim Verhältnis von Nutzen zu Kosten ein Zahlenwert über 19,41 errechnet. Die Baukosten ohne Planung werden mit Preisstand 2014 auf 51 Mio € beziffert, der monetäre Nutzen betrage demnach 990,088 Mio €.

Die Karte zeigt die vorgesehenen Teilstücke, deutlich auch die geplanten Brückenwerke, hier rot umrandet:



Fest steht: Es sind keinerlei Tunnellösungen vorgesehen. Die beiden Brückenwerke (hier Großbauwerke) sind sowohl technisch anspruchsvoll (angeblich 300 m pfeilerlose Bogenbrücke, Ilztal) als auch umfangreich (580 m über Gaißa), die geplanten 51 Mio € würden bei weitem

nicht reichen. Das propagierte NKV (=Begründung für den Vordringlichen Bedarf VB) würde erheblich schrumpfen.

Fragliche Verkehrsprognose

Der extrem hohe monetäre Nutzen wird errechnet aus einem hohen Verkehrsaufkommen auf der Plantrasse: 19 000 Fahrzeuge an Werktagen, abschnittsweise 21 000 Kfz/d. Im Kartenmaterial ist aber nicht ersichtlich, woher oder wohin der Verkehr fließen soll. Im Osten der Karte bleibt unklar, ob die Fahrzeuge aus dem Raum Hauzenberg/Thyrnau oder von der B388, Obernzell und östlich stammen würden.

Zur B388: Gerade für die B388 wird ein geringes Verkehrsaufkommen prognostiziert: 3000 Kfz/d von der Grenze durch Wegscheid, 5000 Kfz/d in Obernzell. Entsprechende Wünsche nach Ortsumfahrungen wurden mit einem NKV unter 1 berechnet. Folge: keine Aufnahme dieser Projekte B388-G-060 und B388-G-070 in den BVWP.

Zur Staatsstraße 2132 aus Thyrnau, Hauzenberg und 2320 aus Jahrdorf: Da das Verkehrsaufkommen aus Wegscheid/Obernzell für 2030 bei maximal 5000 Kfz veranschlagt wird, müsste der Verkehr aus dem Osten bis Thyrnau enorm zunehmen, um die Summe von 20 000 Kfz bei Niedersatzbach zu erklären. Die Projektunterlagen geben dazu keine Auskunft. Ein derartiges Verkehrsaufkommen wird im Raum Hauzenberg und Untergriesbach nicht erwartet.¹

Unzutreffende Prognosen

Die Erhöhung der BMVI-Prognose auf das Doppelte (19000 bzw. 21000 Kfz) ist nicht nachvollziehbar. Die Seibzahlen von 2003 lagen damals weit unter der BMVI-Prognose: Seib sagte eine Zunahme des Gesamtverkehrs um 29 % in den Jahren 2002 bis 2020. Schon jetzt ist klar, dass dies nicht eintreffen wird. Tatsächlich hat der **Verkehr am Anger** von 2000 bis 2010 nach amtlichen Zahlen des Staatlichen Bauamts um über 20 Prozent **abgenommen**. Seib lag mit seiner Vorhersage schon zu hoch, das BMVI schießt jetzt noch darüber hinaus. Wie sehr Seib mit seinen Zahlen danebenlag lässt sich noch detaillierter aufzeigen: Seib maß den Quell- und Zielverkehr 2002 mit 86 % des Verkehrsaufkommens, den Durchgangsverkehr mit 14 %. Der maßgebliche Durchgangsverkehr als „Grund“ für die Nordtangente sollte laut Seib sogar bis 2020 um sage und schreibe 81 % zunehmen, der Gesamtverkehr um 29 %. Jetzt haben wir 2016 und beide Prognosen bewahrheiten sich nicht.

Wie in der folgenden Karte aus PRINS zu sehen, kann ein hohes Verkehrsaufkommen auch nicht auf Zubringereffekte der Bundesstraßen B12 und B85 zurückgeführt werden. Bei drei zuführenden Ästen (B85 Nord und Süd, B12 Nord) wird sogar eine **Abnahme** des Verkehrs

¹ Entsprechende Pläne zur Umfahrung Hauzenberg-Süd bzw. Untergriesbach-Nord sind in der Staatsstraßenplanung einzusehen.

vorausgesagt (grüne Linien). Über die Neue Rieser Straße solle der Verkehr hingegen zunehmen, vgl. rote Linie auf der Ries.²

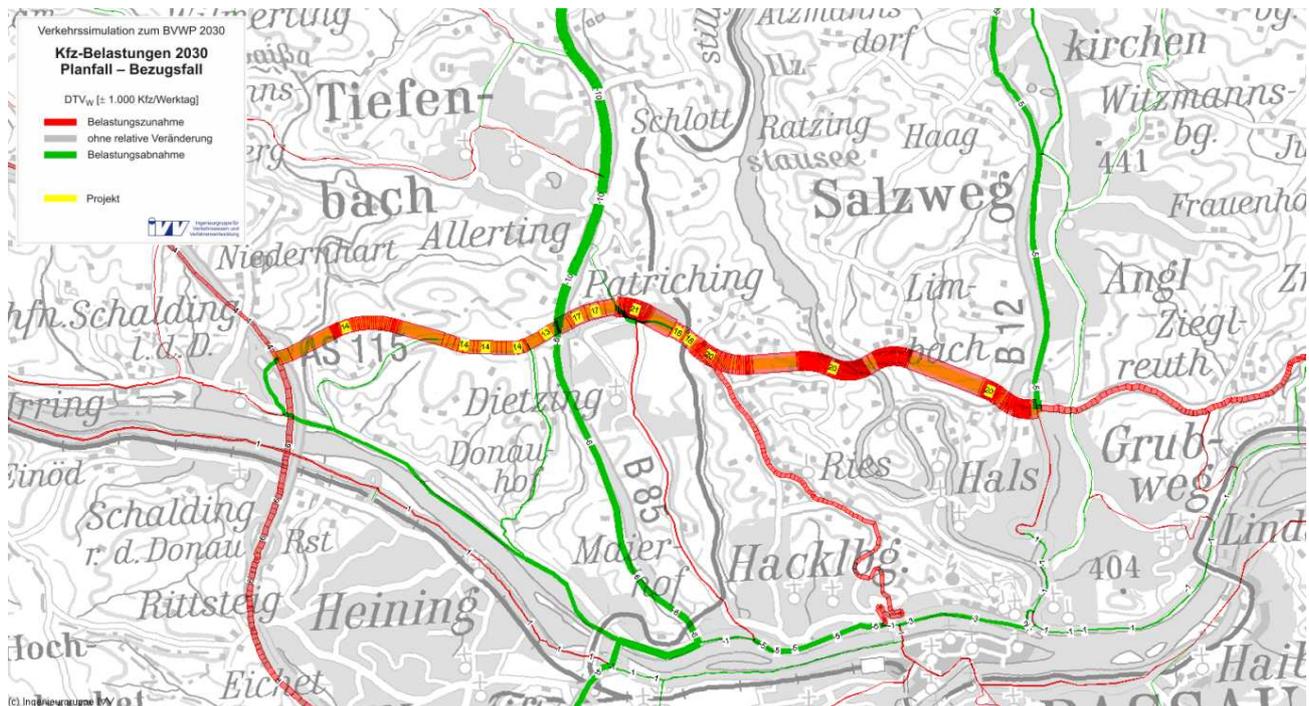


Abbildung 1: aus PRINS

Manipulierte Raumwirksamkeit

Im Modul C zur Raumordnerischen Beurteilung (s. unten stehenden Text) wird die Nordtangente dahingehend positiv gewertet, dass eine „Zusammenwirkung“ mit anderen Projekten gegeben sei. Es handelt sich dabei um den Georgsbergtunnel =G051, die Ortsumfahrungen Oberzell-Nord und Untergriesbach-Süd =G060 und Wegscheid-Nord =G070. Wie oben bereits erwähnt, wurden alle diese Projekte nicht in den BVWP aufgenommen, weil kein ausreichender Nutzen errechnet wurde. Der Georgsbergtunnel wurde nicht einmal bewertet.

Fazit: Die Projekte können nicht für die Raumwirksamkeit der Nordtangente herangezogen werden.

1. Der Mittelbereich Passau weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein geringes Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 1,3 Punkten bewertet. Da das Projekt B388-G050-BY in **Zusammenwirkung** mit den Projekten B388-G051-BY, B388-G060-BY und B388-G070-

² Angesichts der kurvenreichen Strecke wurde die Alte B85 ab Patrishing für durchfahrende Gefahrguttransporte gesperrt. Unklar ist auch, warum der Verkehr die hügelige Nordtangente nutzen soll, während die Strecke über die Straußbrücke/Stelzlhof und Anger bequemer ausfällt.

BY die bestehenden Defizite messbar reduziert, **erhält dieses Projekt hierfür 1,3 Wertungspunkte der Raumrelevanz.**

2. Der Mittelbereich Freyung weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein mittleres Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als sehr gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 2,0 Punkten bewertet. Da das Projekt B388-G050-BY in **Zusammenwirkung** mit den Projekten **B388-G051-BY, B388-G060-BY und B388-G070-BY** die bestehenden Defizite messbar reduziert, **erhält dieses Projekt hierfür 2,0 Wertungspunkte der Raumrelevanz.**
3. Der Mittelbereich Grafenau weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein mittleres Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als sehr gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 2,0 Punkten bewertet. Da das Projekt B388-G050-BY in **Zusammenwirkung** mit den Projekten **B388-G051-BY, B388-G060-BY und B388-G070-BY** die bestehenden Defizite messbar reduziert, **erhält dieses Projekt hierfür 2,0 Wertungspunkte der Raumrelevanz.**

(Text aus PRINS, farbige Hervorhebung durch den Autor)

Zusammenfassung

Das Zahlenwerk, das dem Projekt B388 N-OU Passau zugrunde gelegt wurde, ist in sich nicht schlüssig. Insbesondere die Vorhersagen zum Verkehr auf der Nordtangente lassen sich nicht halten. Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 19,41 ist absolut unrealistisch: die Kosten sind zu niedrig, der Nutzen ist viel zu hoch angesetzt.

Es bewahrheitet sich im konkreten Fall der Nordtangente, was bereits in einem Bericht des Bundesrechnungshofes (vgl. Anhang) zum Entwurf des BVWP festgestellt worden ist: Das Verfahren der Bewertung ist intransparent, z. T. willkürlich und kann nicht nachvollzogen werden.

Die Aufnahme der Nordtangente, B388 N-OU Passau in den Bundesverkehrswegeplan ist angesichts dieser Unregelmäßigkeiten nicht zu verantworten.

Einige Politiker wünschen, dass man der B388 N-OU Passau zustimmen solle, um Bundesmittel zu sichern. Man könne sich dann noch über naturfreundlichere Varianten wie kostspielige, technisch fragwürdige Abschnitte im Ilztal bemühen.

Dafür ist es im jetzigen Stadium zu spät. Das Bauamt hat konkret die Trasse Mitte-lang gemeldet. Die Berechnungen wurden darauf und nur darauf abgestellt und auf keine andere Ausführung. Eine Aufnahme in den BVWP von B388 N-OU hätte die Nordtangente zur Folge.

Anhang

Aus: <http://www.br.de/bundesverkehrswegeplan-bundesrechnungshof-kostenschaetzungen-100.html>

"Schöngerechnet" Rechnungshof rügt Bundesverkehrswegeplan

Im neuen Bundesverkehrswegeplan finden sich unrealistische Kostenschätzungen und die einzelnen Projekte sind nicht miteinander vergleichbar. Das kritisiert ein bisher interner Bericht des Bundesrechnungshofes.

Von: Ivo Marusczyk Stand: 05.04.2016

Verkehrsminister Alexander Dobrindt hat sein Ziel, eine plausiblere Planung vorzulegen, wieder nicht erreicht. Die Kosten und damit auch der Nutzen bestimmter Straßen sind nicht verlässlicher ermittelt worden, so die Kritik des Bundesrechnungshofes. Der noch nicht veröffentlichte Bericht liegt dem Bayerischen Rundfunk vor.

Damit besteht der Verdacht, dass einige Projekte schön gerechnet wurden. Im Klartext: Viele Straßen dürften wieder viel teurer werden, wenn sie tatsächlich gebaut würden. Damit könnten Straßen, deren Nutzen in Frage steht, **zu unrecht als "wichtig und sinnvoll" in die höchste Priorität** der Planung gerutscht sein.

"Schlampig und untransparent"

Dobrindt hatte ein externes Büro beauftragt, alle Projekte zu überprüfen. Denn die Kostenschätzungen stammen von den Ländern, und die legen teilweise unterschiedliche Maßstäbe an. Der Vergleich durch das externe Gutachterbüro sollte sicherstellen, dass die Schätzungen der Länder plausibel und miteinander vergleichbar sind.

Aus Sicht des Rechnungshofs ist das Büro aber schlampig und intransparent vorgegangen. Das Büro habe gar nicht die nötigen Vergleichswerte gehabt, um abzuschätzen, ob die von den Ländern ermittelten Kosten realistisch sind. Jedenfalls sei die Datenbasis, die der Bewertung zu Grunde lag, viel zu klein. Darüber hinaus habe das Bundesverkehrs-Ministerium willkürlich mitten im Verfahren neue Grenzwerte festgelegt. Der Grund: Es sollten nicht zu viele Straßenprojekte aus dem Plan herausfallen, so die Kritik des Bundesrechnungshofes.

Bundesrechnungshof sagt: "Nachsitzen!"

Deshalb kommt der Bundesrechnungshof zu folgendem Schluss: Die Kosten – und damit auch der Kosten-Nutzen-Faktor - der Projekte sind weder verlässlicher als in früheren Planungen, noch sind die Projekte besser miteinander vergleichbar. Aus Sicht des Rechnungshofs müssten vor allem die Planungen für den Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen noch einmal komplett auf Plausibilität überprüft werden. Denn hier hätten dem Büro überhaupt keine Daten vorgelegen.



- [Ivo Marusczyk](#) BR-Hauptstadtkorrespondent Hörfunk