

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

(Einzelplan 12)

15 Modellprojekt als Vorwand für den regelwidrigen Ausbau einer Bundesstraße

(Kapitel 1201 Titel 741 41 und 534 01)

Zusammenfassung

Das BMDV plant auf zwei Kilometern regelwidrig die Bundesstraße B 463 dreistreifig auszubauen. Es ist sich dabei bewusst, dass dafür kein Grund besteht. Um das Projekt dennoch zu realisieren, begründet es den geplanten Ausbau mit einem Modellprojekt.

Das Modellprojekt zum Aufbau einer zukunftsfähigen Infrastruktur und zur Stärkung des ländlichen Raums entstand auf Drängen des örtlichen Landratsamtes. Das BMDV will das Modellprojekt wissenschaftlich begleiten lassen. Es stellte hierfür weder einen Forschungsbedarf fest, noch definierte es Forschungsziele. Die Baukosten werden voraussichtlich über 11 Mio. Euro betragen, die Kosten für die wissenschaftliche Begleitung 150 000 Euro.

Der Bundesrechnungshof hält den Ausbau für nicht notwendig und sieht auch keinen Bedarf für eine wissenschaftliche Begleitung. Er hält das Modellprojekt für einen Vorwand, um die B 463 entgegen der BHO und den Richtlinien für die Anlage von Straßen (Richtlinien) auszubauen. Der Bundesrechnungshof fordert das BMDV auf, die Planung und wissenschaftliche Begleitung sofort einzustellen.

15.1 Prüfungsfeststellungen

Die B 463 verläuft südlich von Pforzheim im Nagoldtal. Sie besteht in diesem Bereich aus einer Fahrbahn mit einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der B 463 liegt mit rund 5 000 Kraftfahrzeugen pro Tag deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Die B 463 weist weder im Baubereich noch in angrenzenden Streckenabschnitten Unfallhäufungen oder eine Steigung auf.

Das BMDV prüfte auf Drängen des örtlichen Landratsamtes die Anlage von Überholfahrstreifen in Teilbereichen der B 463. Im Ergebnis stellte es fest, dass weder die Verkehrsbelastung noch die Verkehrssicherheit einen Ausbaubedarf nach den Richtlinien begründen. Bundesfernstraßen dürfen nur um- und ausgebaut werden, wenn durch geeignete, wirtschaftliche

Baumaßnahmen die Verkehrssicherheit und/oder der Verkehrsfluss erheblich verbessert werden kann.

Daraufhin bat das örtliche Landratsamt das BMDV, den dreistreifigen Ausbau der B 463 als wissenschaftlich begleitetes Modellprojekt zu ermöglichen. Inwieweit wenige Überholfahrstreifen die Situation tatsächlich nachhaltig verbessern würden, legte das Landratsamt im Einzelnen nicht dar.

Das BMDV plant nun einen dreistreifigen Ausbau der B 463 auf zwei Kilometern als Modellprojekt zum Aufbau einer zukunftsfähigen Infrastruktur und zur Stärkung des ländlichen Raums. Die Baukosten betragen voraussichtlich mehr als 11 Mio. Euro.

Das Modellprojekt lässt das BMDV durch eine Hochschule für 150 000 Euro wissenschaftlich begleiten. Dabei sollen Zeiten und Kosten ermittelt werden, um einen dritten Fahrstreifen unter topografisch schwierigen Bedingungen im ländlichen Raum zu planen und zu bauen. Außerdem soll untersucht werden, wie sich ein dritter Fahrstreifen unter diesen Bedingungen auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Konkrete Forschungsziele definierte das BMDV nicht. Was durch den Ausbau erforscht werden soll, bleibt ebenfalls vage. In diesem Kontext ist unstrittig, dass der Ausbau auf drei Fahrstreifen ein bewährtes Instrument ist, um folgenschwere Unfälle beim Überholen zu vermeiden und so die Verkehrssicherheit zu verbessern. Topografisch vergleichbare Rahmenbedingungen mit dreistreifigen Ausbauabschnitten gibt es bundesweit viele. Das BMDV prüfte nicht, ob die gewünschten Erkenntnisse auf andere Art und Weise oder an anderer Stelle besser gewonnen werden können.

Zurzeit lässt das BMDV die Vorentwurfs- und Genehmigungsplanung für den dreistreifigen Ausbau der B 463 erstellen.

15.2 Würdigung

Nach den Richtlinien gibt es keinen Grund, die B 463 dreistreifig auszubauen. Weder die Verkehrsbelastung noch das Unfallgeschehen auf dem Ausbauabschnitt geben hierzu Anlass. Der Bundesrechnungshof hat daher keine Notwendigkeit gesehen, den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit auf dem flachen Ausbauabschnitt zu verbessern.

Der Bundesrechnungshof hat den geplanten Ausbau auf Basis eines Modellprojekts als eine bewusste Umgehung sowohl der Richtlinien als auch der BHO beanstandet. Für das wissenschaftlich begleitete Modellprojekt besteht nach seiner Ansicht kein sachlicher Bedarf. Dass es planungsaufwendiger und kostenintensiver ist, unter topografisch schwierigen Bedingungen in Tallage zu bauen, liegt auf der Hand. Erkenntnisse dazu hätte das BMDV bei Bedarf durch Auswertung zahlreicher Bauprojekte in anderen Regionen gewinnen können.

Der Bundesrechnungshof hat das Modellprojekt darüber hinaus als unsachgemäß kritisiert. Insbesondere fehlen konkrete Ziele für die wissenschaftliche Begleitung, sodass aus seiner Sicht kein seriöses Ergebnis zu erwarten ist. Hier wäre der notwendige und unabweisbare

Forschungsbedarf zu definieren gewesen. Auf dieser Grundlage hätte das BMDV auch alternative Streckenabschnitte und Handlungsalternativen identifizieren und bewerten müssen. Zudem hat der Bundesrechnungshof nicht nachvollziehen können, wie das BMDV Verbesserungen bei Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit erkennen will, wenn diesbezüglich derzeit keine Defizite bestehen.

Der Bundesrechnungshof hat das BMDV aufgefordert, die B 463 nicht dreistreifig auszubauen und die Planung einzustellen.

15.3 Stellungnahme

Das BMDV hat bestätigt, dass derzeit aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der Leistungsfähigkeit ein dreistreifiger Ausbau der B 463 nach den Richtlinien nicht erforderlich ist. Es sei jedoch zu erwarten, dass das Verkehrsaufkommen auf der B 463 ansteigen werde, wenn das Bedarfsplanprojekt „B 463 Westtangente Pforzheim“ fertiggestellt sei. Die Anlage von Überholfahrstreifen könnte dann zweckmäßig sein. Allerdings habe die Straßenbauverwaltung bisher nicht begonnen den zweiten Bauabschnitt der Westtangente zu planen. Es sei somit nicht absehbar wann das Projekt realisiert werde.

Das BMDV hat nochmals bekräftigt, dass es einen Forschungsbedarf festgestellt habe. Es wolle insbesondere untersuchen lassen, inwieweit die anzulegenden, gesicherten Überholmöglichkeiten auch bei geringerem Verkehrsaufkommen geeignet sein können einen Überholdruck abzubauen, um dadurch die Verkehrssicherheit zu verbessern. Der relativ lange und kurvenreiche Streckenabschnitt im Nagoldtal biete sich für eine solche Untersuchung an.

Sobald die Vorentwurfsplanung vorliege und bevor das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werde, beabsichtige es den Sachverhalt kritisch zu prüfen. Dabei werde es den Realisierungshorizont des Bedarfsplanprojektes „B 463 Westtangente Pforzheim“ sowie die Ergebnisse aktueller Verkehrsprognosen berücksichtigen. Das BMDV hat angegeben, dass es anschließend entscheiden werde, ob es aufgrund geänderter Rahmenbedingungen zweckmäßig sei, den dreistreifigen Ausbau der B 463 und das Modellprojekt fortzusetzen oder zu beenden.

15.4 Abschließende Würdigung

Der Bundesrechnungshof hält es für inakzeptabel, dass sich das BMDV weigert den regelwidrigen Ausbau sowie das unbegründete Forschungsprojekt umgehend einzustellen. Er sieht keinen Grund, weshalb die Vorentwurfsplanung fertiggestellt werden sollte. Er kann auch nicht erkennen, welche neuen Erkenntnisse sich das BMDV dadurch erhofft. Mögliche Auswirkungen einer fertiggestellten Westtangente auf die B 463 sind, aufgrund noch umfangreich zu planender und zu bauender Tunnel- und Brückenbauwerke, erst in Jahrzehnten zu erwarten. Die vom BMDV prognostizierten Verkehrsstärken lägen auf dem dreistreifig

auszubauenden Streckenabschnitt der B 463 auch nach dem Ausbau der Westtangente weiterhin unter dem Bundesdurchschnitt.

Der Bundesrechnungshof bekräftigt seine Auffassung, dass weder für den Ausbau noch für das wissenschaftliche Modellprojekt ein sachlicher Bedarf besteht. Er fordert das BMDV nachdrücklich auf, beides sofort einzustellen und eine unsachgemäße Verwendung knapper Haushaltsmittel zu unterbinden.