

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

(Einzelplan 12)

17 Kosten für Verkehrsbeeinflussungsanlagen um 56,4 Mio. Euro reduziert (Kapitel 1201)

17.0

Die Straßenbauverwaltung des Freistaates Bayern hat nach Prüfungen des Bundesrechnungshofes auf den Bau einer Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der Bundesautobahn A 6 bei Nürnberg verzichtet. Darüber hinaus will die Straßenbauverwaltung eine geplante Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der Bundesautobahn A 73 bei Erlangen verkürzen. Die Baukosten reduzieren sich um insgesamt 56,4 Mio. Euro.

17.1

Der Bundesrechnungshof prüfte in den Jahren 2011 bis 2014 querschnittlich die Planung, den Bau und die Abrechnung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den Bundesautobahnen A 6 und A 73.

Verkehrsbeeinflussungsanlagen erfassen, übermitteln und verarbeiten verkehrsbezogene Daten. Sie weisen die Verkehrsteilnehmer auf Staus, Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Alternativstrecken hin. So sollen die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss verbessert werden. Auch Anlagen zur temporären Seitenstreifenfreigabe und Streckenbeeinflussungsanlagen dienen diesem Zweck.

17.2

A 6 von Lichtenau bis Roth

Die A 6 verläuft von Saarbrücken über Mannheim und Nürnberg bis zur tschechischen Grenze bei Waldhaus. Zwischen den Anschlussstellen (AS) Lichtenau und Roth bei Nürnberg sollte ein 28 km langer Autobahnabschnitt der A 6 sechsstreifig ausgebaut werden. Der Ausbau war teilweise im Bedarfsplan 2004 im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Der Bedarfsplan ist eine Anlage zum Bundesfernstraßenausbaugesetz und legt die geplanten Baumaßnahmen für die nächsten 15 Jahre fest.

Der Abschnitt wurde jedoch zunächst nicht wie vorgesehen ausgebaut, da finanzielle Mittel fehlten. Um die Verkehrskapazität in diesem Autobahnabschnitt zu erhöhen, plante die Straßenbauverwaltung des Freistaates Bayern (Straßenbauverwaltung) im Jahr 2012 eine Anlage zur temporären Seitenstreifenfreigabe. Die Planungen beruhten auf einem Verkehrsgutachten. Die Anlage sollte 53 Mio. Euro kosten.

Der Bundesrechnungshof hat beanstandet, dass im Verkehrsgutachten das Unfall- und Störungsgeschehen und der Verkehrsfluss für den Autobahnabschnitt nicht ausreichend untersucht worden war. Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit der geplanten Anlage zur temporären Seitenfreigabe hat die Straßenbauverwaltung daher nicht ausreichend nachgewiesen. Auch müsste die Anlage im Falle eines sechsstreifigen Ausbaus der A 6 abgebrochen werden. Sie würde dann nicht mehr benötigt. Der Bundesrechnungshof hat empfohlen, ein neues Verkehrsgutachten für den Streckenabschnitt der A 6 von der Landesgrenze Bayern bis zum Autobahnkreuz Nürnberg-Süd zu erstellen. Dabei sollten auch das Unfall- und Störungsgeschehen und der Verkehrsfluss auf der A 6 untersucht werden. Der Bundesrechnungshof hat das BMVI und die Straßenbauverwaltung aufgefordert, auf Grundlage dieser aktuellen Daten die Wirtschaftlichkeit erneut nachzuweisen. Darüber

hinaus sollte die Straßenbauverwaltung auch die Möglichkeit untersuchen, die A 6 sechsstreifig auszubauen.

Das BMVI hat darauf hingewirkt, dass die Straßenbauverwaltung die Anlage zur temporären Seitenstreifenfreigabe auf der A 6 nicht mehr bauen wird. Dadurch werden 53 Mio. Euro eingespart. Derzeit sieht der neue Bundesverkehrswegeplan 2030 vor, den Abschnitt von der AS Roth bis zur AS Schwabach-West als fest disponierte Maßnahme sechsstreifig auszubauen. Die Straßenbauverwaltung erstellt derzeit die Planung für den sechsstreifigen Ausbau der A 6.

A 73 von Baiersdorf-Nord bis Erlangen-Nord

Die vierstreifige A 73 verläuft vom Stadtgebiet Nürnberg über Erlangen und Bamberg nach Suhl. In den Morgen- und Abendstunden kommt es zu hohen Verkehrsbelastungen im Bereich Erlangen, da sich die durchgehenden Verkehre mit dem Berufsverkehr überlagern. Nach den Verkehrsprognosen werden dort für das Jahr 2015 bis zu 90 000 Kfz in 24 Stunden erwartet. Zur Entlastung der A 73 hat die Straßenbauverwaltung im Jahr 2008 eine Streckenbeeinflussungsanlage mit temporärer Seitenstreifenfreigabe zwischen den AS Baiersdorf-Nord und Erlangen-Nord in Fahrtrichtung Nürnberg in Betrieb genommen.

Die Straßenbauverwaltung plante wegen des hohen Verkehrsaufkommens eine solche Anlage in Fahrtrichtung Suhl zwischen den AS Erlangen-Nord und Forchheim. Dabei sollte auch die gesamte wegweisende Beschilderung erneuert werden. Die Anlage sollte 11,5 km lang sein und insgesamt 11 Mio. Euro kosten.

Der Bundesrechnungshof hat festgestellt, dass die Straßenbauverwaltung bei der Planung der Streckenbeeinflussungsanlage in Fahrtrichtung Suhl mehrere Fehler gemacht hat. So wollte sie den Abstand zwischen den Verkehrszeichenbrücken kürzer als nötig halten. Zudem war es nicht erforderlich, die gesamte wegweisen-

de Beschilderung zu erneuern. Außerdem konnte die Straßenbauverwaltung nicht nachweisen, dass eine Anlage zur temporären Seitenstreifenfreigabe auf der Teilstrecke zwischen den AS Baiersdorf-Nord und Forchheim notwendig war. Der Bundesrechnungshof hat dem BMVI empfohlen, die Planung dahingehend zu überprüfen und erst dann zu genehmigen, wenn die Fehler abgestellt sind.

Das BMVI hat die Planung nach den Anmerkungen des Bundesrechnungshofes überprüft und mit entsprechenden Änderungen genehmigt. Dadurch werden Einsparungen von 3,4 Mio. Euro erzielt.

17.3

Durch die Prüfungen des Bundesrechnungshofes konnten bei der Planung bzw. dem Bau der beiden Verkehrsbeeinflussungsanlagen insgesamt 56,4 Mio. Euro eingespart werden.