

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

(Einzelplan 12)

1 Auf unnötigen Ausbau der Bundesstraße 303 bei Schirnding verzichten und 33 Mio. Euro einsparen

(Kapitel 1201)

1.0

Das BMVI plant den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße B 303 Ortsumfahrung Schirnding. Der Ausbau ist nicht notwendig. Die Strecke kann schon jetzt weitaus mehr Verkehr bewältigen, als das BMVI für die Zukunft erwartet. Das BMVI könnte mindestens 33 Mio. Euro einsparen, wenn es auf den Ausbau verzichtet.

1.1

Die Bundesstraße B 303 verbindet die Bundesautobahn A 93 mit der Grenze zur Tschechischen Republik. Die Grenze liegt nahe der Gemeinde Schirnding. Die zweistreifige Ortsumfahrung der Gemeinde wurde im Jahr 1995 für den Verkehr freigegeben. Auf tschechischer Seite geht die B 303 in eine zunächst zweistreifige, später teilweise als Autobahn (D 6) ausgebaute Straße über.

Das BMVI plant den vierstreifigen Ausbau der Ortsumfahrung Schirnding. Im Jahr 2015 lag die Verkehrsbelastung bei 5 846 Kfz pro Tag. Das BMVI prognostizierte für das Jahr 2030 ein Verkehrsaufkommen von 7 000 Kfz pro Tag. Die Strecke kann derzeit Verkehrsaufkommen von bis zu 20 000 Kfz pro Tag problemlos und verkehrssicher bewältigen. Strukturpolitische Maßnahmen, die eine Veränderung der Verkehrsmengen zur Folge haben könnten, sind nicht bekannt. Die Strecke wies bisher keine Unfallschwerpunkte auf. Die voraussichtlichen Baukosten für den 4,1 km langen, vierstreifigen Ausbau gab das BMVI im Jahr 2016 mit 29,1 Mio. Euro an. Das BMVI errechnete ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,3. Das NKV dient dem BMVI zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit. Das NKV setzt die Kosten in Verhältnis zum Nutzen, der z. B. durch kürzere Reisezeiten,

mehr Verkehrssicherheit oder Emissionsminderung entsteht. Eine Maßnahme ist wirtschaftlich, wenn das NKV größer 1 ist.

Geplant ist ein Ausbau in zwei Bauabschnitten. Der 1. Bauabschnitt (Ausbau einer 2,54 km langen Teilstrecke) soll 14,9 Mio. Euro kosten. Die Kosten für den 1. Bauabschnitt sind seit der ersten Kostenberechnung im Jahr 2006 um rund 60 % gestiegen.

Konkrete Planungen für den 2. Bauabschnitt lagen nicht vor. Dieser führt durch ein besonders schützenswertes Natur- und Landschaftsschutzgebiet nach europäischem Recht (FFH-Gebiet). Baugrunduntersuchungen hat das Bauamt bisher nicht durchgeführt, obwohl in diesem Abschnitt der Ausbau einer längeren Talbrücke notwendig ist. Der Baubeginn für den 2. Bauabschnitt und die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme sind nicht absehbar. Auf einen über die Ortsumgehung hinausgehenden vierstreifigen Ausbau der B 303 hin zur A 93 hatte das BMVI mangels Wirtschaftlichkeit (NKV kleiner 1) bereits verzichtet.

1.2

Der Bundesrechnungshof hat den vierstreifigen Ausbau der Ortsumfahrung Schirnding für nicht notwendig gehalten. Die bestehende Straße ist für die verkehrssichere Bewältigung von bis zu 20 000 Kfz pro Tag konzipiert. Sie kann damit das Dreifache des heutigen Verkehrsaufkommens bewältigen. Eine deutliche Zunahme des Verkehrs ist weder auf deutscher noch auf tschechischer Seite zu erwarten. Ein Bedarf für die Maßnahme besteht somit nicht.

Der Bundesrechnungshof hat zudem an der Wirtschaftlichkeit der Baumaßnahme gezweifelt. So könnten sich die Kosten nicht nur für den ersten, sondern auch für den zweiten Bauabschnitt deutlich erhöhen. Hierfür sprechen die bislang ungeklärten Bodenverhältnisse sowie zu erwartende Auflagen wegen der geplanten Streckenführung durch ein besonders schützenswertes FFH-Gebiet. Der Bundesrechnungshof hat eine Überprüfung der Kostenberechnung daher für erforderlich gehalten. Unklar ist zudem, ob die Strecke aus naturschutzrechtlichen Gründen wie geplant gebaut werden kann. Eingriffe in FFH-Gebiete sind nur bei besonders schwerwiegendem Interesse des Gemeinwohls zulässig.

Der Bundesrechnungshof hat empfohlen, auf den Ausbau zu verzichten.

1.3

Das BMVI hat geltend gemacht, der Ausbaubedarf der B 303 lasse sich nicht allein aus der aktuellen Verkehrsbelastung ableiten. Die B 303 habe eine grenzüberschreitende und damit eine hohe politische Bedeutung. Zudem fordere die Tschechische Republik den Ausbau der B 303, um die tschechische Autobahn anschließen zu können.

Das BMVI hat auf eine Absichtserklärung zwischen dem Bundesverkehrsminister und dem tschechischen Verkehrsminister verwiesen. In dieser wurde im August 2017 eine leistungsfähige Anbindung Tschechiens an das europäische Verkehrsnetz in Deutschland vereinbart. Der Bundesverkehrsminister hat darin u. a. den vierstreifigen Ausbau der Ortsumfahrung Schirnding zugesagt.

Das BMVI hat zudem eine neue Berechnung zur Wirtschaftlichkeit übersandt. Es rechnet unter Berücksichtigung der allgemeinen Preissteigerung mit Gesamtkosten in Höhe von 33,3 Mio. Euro. Die Planungskosten in Höhe von 4,5 Mio. Euro hat das BMVI nicht berücksichtigt. Das neue NKV hat das BMVI mit 1,1 angegeben. Damit wäre die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme gerade noch gegeben. Die Bedenken des Bundesrechnungshofes hinsichtlich möglicher Kostensteigerungen hat das BMVI nicht geteilt.

1.4

Der Bundesrechnungshof sieht weiterhin keinen Bedarf für die Baumaßnahme. Sie ist zudem unwirtschaftlich. Die Berechnungen des BMVI sind nicht belastbar, intransparent und unvollständig. So hätte das BMVI bei der Berechnung des NKV auch die Planungskosten berücksichtigen müssen. Damit wäre das NKV weiter gesunken. Außerdem steigen bei derartigen Projekten die Kosten von der frühen Planung bis zum Planfeststellungsbeschluss um mindestens 50 %. Das zeigen Untersuchungen abgeschlossener Baumaßnahmen. Von Kostensteigerungen ist auch hier auszugehen, zumal die Baugrundverhältnisse und zu erwartende kos-

tensteigernde Auflagen des Naturschutzes noch weitgehend unbekannt sind. Der Bundesrechnungshof erwartet somit Kostensteigerungen, die auch für den 2. Bauabschnitt erheblich über der allgemeinen Preissteigerung liegen. Sie werden das NKV deutlich unter den Referenzwert sinken lassen. Die vom BMVI angeführte strukturpolitische Bedeutung der Maßnahme beruht im Wesentlichen auf Willensäußerungen der Verkehrsminister. Die Forderung Tschechiens nach einer leistungsfähigen und verkehrssicheren Anbindung der Autobahn D 6 an das deutsche Autobahnnetz wird mit der B 303 bereits heute erfüllt. Die Strecke kann das Dreifache des heutigen Verkehrsaufkommens problemlos und verkehrssicher bewältigen. Sie kann damit sehr viel mehr Verkehr aufnehmen, als das BMVI für das Jahr 2030 voraussagt. Deshalb hat das BMVI vom unwirtschaftlichen Ausbau der B 303 bis zur A 93 bereits Abstand genommen.

Der Bundesrechnungshof fordert daher das BMVI auf, die Ortsumfahrung nicht auszubauen.