

## **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)**

(Einzelplan 12)

### **2 Bund könnte 6,7 Mio. Euro bei Tunnelbau einsparen**

(Kapitel 1201)

#### **2.0**

*Das BMVI plant, beim sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 den Tunnel Frasdorf mit Seitenstreifen zu bauen. Die Seitenstreifen sind jedoch nicht erforderlich. Ein schmalerer Sonderquerschnitt ohne Seitenstreifen würde ausreichen, um den Verkehr sicher zu bewältigen. Das BMVI könnte 6,7 Mio. Euro einsparen.*

#### **2.1**

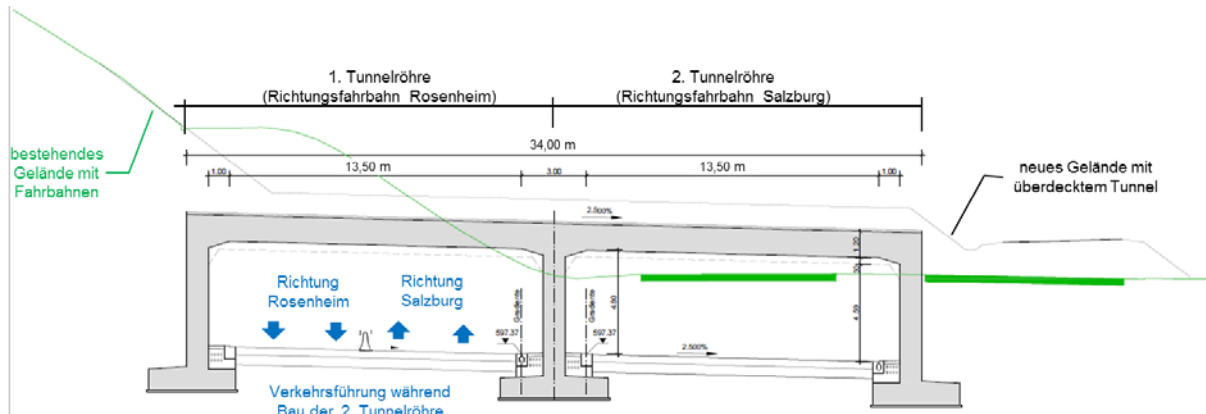
Die Bundesautobahn A 8 verläuft vom Inntal bis zur Bundesgrenze bisher vierstreifig durch das bayerische Voralpenland. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht vor, die A 8 dort sechsstreifig mit drei Fahr- und einem Seitenstreifen pro Fahrbahn auszubauen.

Die Regierung von Oberbayern leitete auf Antrag der Bayerischen Straßenbauverwaltung im Jahr 2014 das Planfeststellungsverfahren für den Streckenabschnitt Achenmühle bis Bernauer Berg ein. Sie erwartete, dieses bis Ende des Jahres 2017 abzuschließen.

In Höhe der Ortschaft Frasdorf plant das BMVI eine 590 m lange Lärmschutzeinhausung (Tunnel). Pro Fahrbahn ist eine Tunnelröhre mit drei Fahrstreifen und einem Seitenstreifen vorgesehen. Die Fahrbahnbreite beträgt damit 13,50 m je Tunnelröhre. Das BMVI begründet die Seitenstreifen damit, dass so in Bauzeiten der gesamte Verkehr mit je zwei Fahrstreifen auf einer Fahrbahn geführt werden kann (4+0-Verkehrsführung: vier Fahrstreifen in einer Tunnelröhre). Der Bau des Tunnels soll unmittelbar nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses beginnen und nach etwa viereinhalb Jahren abgeschlossen sein (vgl. Abbildung 2.1).

Abbildung 2.1

### Geplanter Querschnitt Tunnel Frasdorf mit 4+0-Verkehrsführung während der Bauzeit



Quelle: Autobahndirektion Südbayern, Ergänzungen durch Bundesrechnungshof.

Auf dem Streckenabschnitt Achenmühle bis Bernauer Berg lag die durchschnittliche Verkehrsbelastung im Jahr 2015 bei 62 700 Kfz pro Tag. Die temporären Spitzenbelastungen betragen rund 100 000 Kfz pro Tag. Mit dem sechsstreifigen Ausbau werden ab dem Jahr 2030 durchschnittliche Verkehrsbelastungen von 65 000 Kfz pro Tag erwartet. Die temporär auftretenden Spitzenbelastungen sollen dann im Bereich des Tunnels Frasdorf bei bis zu 110 000 Kfz pro Tag liegen. Diese sind für etwa 24 Tage im Jahr vorhergesagt.

Einen Seitenstreifen sieht das Regelwerk bei diesen Verkehrsbelastungen in Tunneln regelmäßig nicht vor. Dieses knüpft an die durchschnittliche Verkehrsbelastung pro Tag an und nicht an Spitzenbelastungen. Erst ab durchschnittlich 110 000 Kfz pro Tag ist demnach ein Seitenstreifen vorzusehen.

## 2.2

Der Bundesrechnungshof hat angesichts der prognostizierten Verkehrsbelastung den Bau der beiden Seitenstreifen im Tunnel Frasdorf für verzichtbar gehalten. Zwar würde die dann verbleibende Fahrbahnbreite von 11,00 m für eine 4+0-Verkehrsführung in Bauzeiten nicht ausreichen. Der Bundesrechnungshof hat dem BMVI daher einen Sonderquerschnitt mit 12,00 m Fahrbahnbreite empfoh-

len. Dieser Sonderquerschnitt ermöglicht in Bauzeiten eine regelkonforme und verkehrssichere 4+0-Verkehrsführung im Tunnelbereich.

Nach den Berechnungen des Bundesrechnungshofes ließen sich die Baukosten für den Tunnel Frasdorf mit dem Sonderquerschnitt um mindestens 6,7 Mio. Euro reduzieren.

Der Bundesrechnungshof hat dem BMVI zudem vorgeschlagen, diesen Sonderquerschnitt in das bundesweite Regelwerk zu übernehmen.

### **2.3**

Das BMVI hat eingeräumt, dass mit dem vom Bundesrechnungshof empfohlenen Sonderquerschnitt eine 4+0-Verkehrsführung in Baustellen möglich sei. Es plane, den Sonderquerschnitt künftig bundesweit als Regellösung für 4+0-Verkehrsführungen in Tunneln vorzugeben. Andere Querschnitte könnten in begründeten Einzelfällen jedoch zum Einsatz kommen, wenn dies erforderlich und zweckmäßig sei.

Das BMVI sieht im Tunnel Frasdorf einen solchen Einzelfall und hält den größeren Querschnitt mit Seitenstreifen ausnahmsweise für vertretbar. Das BMVI begründet dies mit den von ihm erwarteten Spitzenbelastungen von bis zu 110 000 Kfz pro Tag. Diese seien während der Bauzeit mit einem größeren Querschnitt besser und verkehrssicherer abzuwickeln. Eine reduzierte Fahrbahnbreite würde zudem Planänderungen im laufenden Planfeststellungsverfahren bedingen. Der mit den Planänderungen verbundene enorme Zeitaufwand würde den Planfeststellungsbeschluss verzögern; dies rechtfertige die vorgesehene Ausnahme.

### **2.4**

Der Bundesrechnungshof hält daran fest, dass der Sonderquerschnitt für den Bau des Tunnels Frasdorf ausreichend ist. Dies hat auch das BMVI grundsätzlich eingeräumt. Die durchschnittliche Verkehrsbelastung im Regelbetrieb ist mit dem Sonderquerschnitt verkehrssicher zu bewältigen. Die vom BMVI prognostizierten Spitzenbelastungen sind während der Bauzeit des Tunnels nicht in der vollen Hö-

he zu erwarten. Sie sollen sich erst nach Fertigstellung des sechsstreifigen Ausbaus – ab dem Jahr 2030 – einstellen. Nach den Richtlinien für den Bau von Tunneln ist ein sechsstreifiger Querschnitt mit Seitenstreifen erst oberhalb einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von 110 000 Kfz pro Tag zweckmäßig. Ungeachtet dessen könnte die Verkehrssicherheit an den wenigen Tagen erwarteter Spitzenbelastungen bei Bedarf durch zusätzliche Maßnahmen weiter erhöht werden. So käme eine weiter reduzierte Geschwindigkeit in Betracht, welche sich auf den kurzen Baubereich des Tunnels beschränken ließe.

Eine Umplanung des Tunnels ist möglich, obwohl das Planfeststellungsverfahren bereits begonnen hat. Das Einsparpotenzial ist so hoch, dass selbst eine Verzögerung um wenige Monate in Kauf genommen werden kann. Das Planfeststellungsverfahren dauert wegen zahlreicher Einwendungen nach aktuellem Stand voraussichtlich bis Ende 2018. Die Umplanung des Fahrbahnquerschnittes dürfte vor diesem Hintergrund nicht besonders ins Gewicht fallen. Zudem sind damit einhergehende Eingriffe in Rechte Dritter oder zu schützende Rechtsgüter nicht ersichtlich.