

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

(Einzelplan 12)

15 Wirtschaftlichkeit des Ausbaus der Bundesautobahn A 8 zwischen Chiemsee und Bundesgrenze nicht nachge- wiesen – Einsparpotenzial von 110 Mio. Euro

(Kapitel 1201)

15.0

Das BMVI plant, die Bundesautobahn A 8 vom Inntal bis zur Bundesgrenze sechsstreifig auszubauen. Die Baukosten der 70 km langen Strecke betragen 1,2 Mrd. Euro. Der Bundesrechnungshof hält es nicht für notwendig, den gesamten Abschnitt sechsstreifig auszubauen, solange die Wirtschaftlichkeit nicht nachgewiesen ist. Das BMVI könnte mindestens 110 Mio. Euro einsparen.

15.1

Ausbau der A 8 zwischen München und Salzburg

Mit dem Bedarfsplan 2016 hat der Gesetzgeber festgelegt, welche Verkehrswege bis 2030 neu oder ausgebaut werden sollen. Der Bedarfsplan sieht vor, die A 8 von München bis zum Inntal achtstreifig auszubauen und vom Inntal bis zur Bundesgrenze sechsstreifig. Dieser Abschnitt verläuft im bayerischen Voralpenland und berührt ökologisch wertvolle Landschaften. Er zerschneidet das Landschaftsbild. Ein Seitenstreifen ist bis auf einen Streckenabschnitt am Chiemsee nicht vorhanden. Fahrbahn und Brücken sind teilweise in einem mangelhaften Zustand. Der Streckenabschnitt ist daher nicht verkehrssicher und unfallträchtig. Eine grundlegende Erneuerung ist dringend erforderlich.

Verkehrsbelastungen

Die Strecke weist unterschiedliche Verkehrsbelastungen auf. Den Abschnitt München bis Inntal nutzen durchschnittlich mehr als 100 000 Kfz pro Tag. Die Verkehrsbelastung vom Inntal bis zur Bundesgrenze ist geringer. Vom Inntal bis zum Chiemsee liegt sie zwischen 60 000 und 70 000 Kfz pro Tag. An 106 Tagen im Jahr sind Spitzenbelastungen von mehr als 100 000 Kfz pro Tag zu erwarten. Ab dem Chiemsee nimmt sie bis zur Bundesgrenze auf 50 000 Kfz pro Tag ab. Das BMVI geht davon aus, dass es an 26 Tagen im Jahr dort durch Ferienverkehr und an Wochenenden zu prognostizierten Spitzenbelastungen mit 90 000 bis 100 000 Kfz pro Tag kommt.

Wirtschaftlichkeit

Das BMVI untersuchte die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus zunächst gesondert für zwei Abschnitte der Strecke. Dabei ermittelte es sowohl die Kosten für den Ausbau als auch den Nutzen, beispielsweise durch kürzere Reisezeiten, günstigere Transportkosten, höhere Verkehrssicherheit oder Vorteile für die Umwelt.

Nach den Berechnungen des BMVI betragen die Baukosten des Abschnitts München bis Inntal 580 Mio. Euro. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) liegt bei 2,8. Die Baukosten für den Abschnitt vom Inntal bis zur Bundesgrenze belaufen sich auf 1,2 Mrd. Euro. Das BMVI ermittelte hierfür ein NKV kleiner eins und damit die Unwirtschaftlichkeit der Maßnahme. Gleichwohl hielt es an seiner Planung fest. Es betrachtete in der Folge nur noch die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus der gesamten Strecke von München bis zur Bundesgrenze. Hierfür ermittelte es ein NKV von 1,2.

15.2

Der Bundesrechnungshof hat es für nicht sachgerecht gehalten, die Wirtschaftlichkeit nur für die gesamte Strecke zu betrachten. Die Abschnitte von München bis zum Inntal, vom Inntal bis zum Chiemsee und von dort bis zur Bundesgrenze weisen unterschiedliche Ver-

kehrbelastungen, Ausbauquerschnitte und Baukosten auf. Das BMVI hat zunächst den richtigen Ansatz verfolgt, indem es die Wirtschaftlichkeit für zwei Abschnitte getrennt untersuchte. Das für den zweiten Abschnitt ermittelte NKV zeigt, dass der sechsstreifige Ausbau vom Inntal bis zur Bundesgrenze nicht wirtschaftlich ist. Demnach dürfte er so nicht gebaut werden.

Angesichts der Verkehrsbelastungen und des Zustandes der A 8 ist der sechsstreifige Ausbau vom Inntal bis zum Chiemsee notwendig. Im Gegensatz dazu ist der sechsstreifige Ausbau vom Chiemsee bis zur Bundesgrenze nicht erforderlich. Die geringeren Verkehrsbelastungen rechtfertigen lediglich einen vierstreifigen Ausbau mit temporärer Freigabe des Seitenstreifens an 26 Tagen im Jahr (vgl. Abbildung 15.1).

Abbildung 15.1

Empfehlung des Bundesrechnungshofes zum Ausbau der A 8



Quelle: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie. Ergänzungen durch Bundesrechnungshof.

Mit der temporären Freigabe des Seitenstreifens wird nach Ansicht des Bundesrechnungshofes eine ausreichende Verkehrsqualität erzielt, die auch die Spitzenbelastungen bewältigen kann. Der vierstreifige Ausbau mit Freigabe des Seitenstreifens ist eine sichere, kostengünstige und dauerhafte Alternative. Er führt zu einer geringeren Flächenversiegelung und reduziert die Eingriffe in die Natur und das Landschaftsbild auf ein Mindestmaß. Am Chiemsee ließe sich aufgrund des bestehenden Seitenstreifens ein weiterer Eingriff in die ökologisch wertvolle Landschaft nahezu vermeiden.

Nach den Berechnungen des Bundesrechnungshofes wären die Baukosten für den vierstreifigen Ausbau mindestens 110 Mio. Euro niedriger. Damit könnte das NKV erhöht werden.

Der Bundesrechnungshof hat daher dem BMVI empfohlen, den sechsstreifigen Ausbau vom Chiemsee bis zur Bundesgrenze zu überdenken. Das BMVI sollte die Qualität des Verkehrsablaufes einschließlich der Sicherheitsaspekte für einen vierstreifigen Ausbau mit temporärer Freigabe des Seitenstreifens untersuchen und nachweisen. Hierfür sollte es die Baukosten detailliert ermitteln und die Wirtschaftlichkeit für die Abschnitte getrennt betrachten.

15.3

Das BMVI hat es nicht für notwendig erachtet, Berechnungen für einen vierstreifigen Ausbau mit temporärer Freigabe des Seitenstreifens durchzuführen. Es begründete dies mit dem im Bedarfsplan gesetzlich festgelegten sechsstreifigen Ausbau der A 8.

Das BMVI hat eingeräumt, dass der vierstreifige Ausbau die prognostizierte durchschnittliche Verkehrsbelastung in einer ausreichenden Verkehrsqualität abwickeln kann. Es hat darauf hingewiesen, dass eine Freigabe des Seitenstreifens wegen seiner eigentlichen Funktion zurückhaltend anzuwenden sei. Hierbei müssten die Sicherheitsnachteile gegenüber einer Kapazitätserhöhung abgewogen werden. Das BMVI geht davon aus, dass es während der Spitzenbelastungen trotz temporärer Freigabe des Seitenstreifens zu Verkehrsstauungen kommt. Daher sei weiterhin mit staubedingten Unfällen zu rechnen. Durch die dann fehlende Möglichkeit, auf den Seitenstreifen auszuweichen, sei die Bildung einer Rettungsgasse erschwert. Weiter hat das BMVI darauf hingewiesen, dass in Baustellen während der Spitzenzeiten sechs Fahrstreifen erforderlich seien. Dabei seien zwei Fahrstreifen auf der zu sanierenden Richtungsfahrbahn und vier auf der Gegenseite zu führen.

15.4

Der Bundesrechnungshof hält daran fest, dass der vierstreifige Ausbau mit temporärer Freigabe des Seitenstreifens für den Abschnitt vom Chiemsee bis zur Bundesgrenze eine sichere, umweltschonende und kostengünstige Alternative darstellt. Er erwartet daher, dass das BMVI die Verkehrsqualität einschließlich der Sicherheitsaspekte und die Wirtschaftlichkeit für diese Alternative berechnet und nachweist.

Die gesetzliche Festlegung des Bedarfsplans steht einer Änderung der Planung nicht entgegen. Das BMVI ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz gehalten, regelmäßig zu prüfen, ob der Bedarfsplan anzupassen ist. Insbesondere wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit des sechsstreifigen Ausbaus ist das BMVI verpflichtet, alle Einsparmöglichkeiten zu nutzen.

Eine temporäre Freigabe des Seitenstreifens ist eine kostengünstige Alternative, um die Verkehrskapazität einer Autobahn in Spitzenzeiten zu erhöhen. Staus und dadurch bedingte Unfälle lassen sich damit weitgehend vermeiden. Temporäre Freigaben des Seitenstreifens sind insbesondere in Ballungsgebieten und im europäischen Ausland vielfach erprobt. Häufig bestehen sie bereits seit Jahrzehnten. Sie werden mehrmals täglich geschaltet. Vorliegend wäre die Freigabe des Seitenstreifens nur an 26 Tagen im Jahr erforderlich. Zudem sieht das BMVI temporäre Freigaben des Seitenstreifens im Bundesverkehrswegeplan 2030 an anderen Stellen vor. Es scheint hierin kein grundsätzliches Sicherheitsrisiko zu erkennen. Beim vierstreifigen Ausbau ist die befestigte Breite von zwölf Metern ausreichend groß, um eine Rettungsgasse zu bilden. Da für den gesamten Abschnitt vier Fahrstreifen angemessen sind, sind sechs Fahrstreifen in Baustellen nicht erforderlich. Baustellen sind zudem zeitlich begrenzt und in den Ferienzeiten zu vermeiden.