

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

(Einzelplan 12)

20 Geplanter Standort für 3,4 Mio. Euro teure Anlage zur Verkehrsbeeinflussung ungeeignet

(Kapitel 1201)

Zusammenfassung

Das BMVI plant, eine Verkehrsbeeinflussungsanlage mit umweltsensitiver Steuerung als Pilotprojekt auf der Bundesautobahn A 93 bei Oberaudorf zu bauen. Der Bau der Anlage soll 3,4 Mio. Euro kosten. Wenn die Grenzwerte von Luftschadstoffen bei Oberaudorf überschritten werden, soll die Anlage elektronisch eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die Kfz auf der A 93 anzeigen. So sollen die Grenzwerte wieder eingehalten werden. Mit dem Pilotprojekt will das BMVI feststellen, wie sich eine solche Geschwindigkeitsregulierung auf die Schadstoffemissionen auswirkt. Der beabsichtigte Standort ist aber ungeeignet, da der maßgebliche Grenzwert dort seit dem Jahr 2016 ohnehin eingehalten wird. Der Bundesrechnungshof empfiehlt daher, die Anlage bei Oberaudorf nicht zu bauen.

20.1 Prüfungsfeststellungen

Das BMVI plant den Bau einer Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) mit umweltsensitiver Steuerung (VBA-Umwelt) an der Bundesautobahn A 93 bei Oberaudorf. Die VBA-Umwelt soll bei Überschreitung von Grenzwerten für Luftschadstoffe telematisch, d. h. elektronisch gesteuert, anzeigen, wie die Geschwindigkeit der Kfz auf der A 93 verändert werden muss, um die Grenzwerte wieder einzuhalten. Ziel des Pilotprojekts ist es festzustellen, wie sich eine solche Geschwindigkeitsregulierung auf die Schadstoffemissionen auswirkt und wie dies mithilfe einer Software wirkungsvoll gesteuert werden kann. Die Erkenntnisse will das BMVI bundesweit nutzen. Für das Pilotprojekt beabsichtigt es, die zulässige Geschwindigkeit mittels digitaler Verkehrszeichen anzuzeigen. Die Baukosten für eine neue Schilderbrücke,

Seitenaufsteller, Software und Kabelverlegungsarbeiten betragen 3,4 Mio. Euro. Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung führte das BMVI nicht durch.

Die bereits vorhandene Messstation Oberaudorf erfasst die Schadstoffemissionen. Sie befindet sich unmittelbar neben der A 93 hinter einer Lärmschutzwand.

Besondere Bedeutung für das Pilotprojekt hat der Stickstoffdioxidwert, da dieser maßgeblich durch den Straßenverkehr verursacht wird. Im Zeitraum von 2008 bis 2015 wurde der Grenzwert von Stickstoffdioxid bei Oberaudorf nur in den Wintermonaten überschritten. Seit dem Jahr 2016 wird der Grenzwert dort eingehalten. Die Autobahndirektion Südbayern hat im Jahr 2017 die Lärmschutzwand auf bis zu 8 m erhöht. Dies senkte die Stickstoffdioxid-Belastung unmittelbar hinter der Lärmschutzwand weiter.

Es gibt zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen, die einen Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Schadstoffausstoß belegen. Auch die Bundesanstalt für Straßenwesen weist in einem wissenschaftlichen Bericht darauf hin.

20.2 Würdigung

Der Bundesrechnungshof hat den geplanten Standort für nicht geeignet gehalten, die gewünschten Erkenntnisse für die bundesweite Nutzung zu erlangen. Der Standort liegt nicht in einem Bereich mit hoher verkehrsbedingter Schadstoffbelastung. Seit dem Jahr 2016 wurde der Grenzwert für Stickstoffdioxid bei Oberaudorf nicht mehr überschritten. Die Software käme daher an diesem Standort voraussichtlich nur in Ausnahmefällen zum Einsatz. Die Ergebnisse einer VBA-Umwelt bei Oberaudorf wären somit in ihrer Aussagekraft erheblich geschmälert.

Der Bundesrechnungshof hat zudem auf die in § 7 BHO festgelegten Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit hingewiesen, die auch bei Pilotprojekten zu beachten sind. Danach hat das BMVI eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchzuführen. Dazu muss es grundsätzlich auch den

Nutzen des Pilotprojekts beziffern. Zudem könnte das BMVI eine umweltsensitive Software in eine bereits bestehende VBA an einem anderen Standort integrieren. So könnte es die Kosten senken und das Kosten-Nutzen-Verhältnis verbessern.

20.3 Stellungnahme

Das BMVI hat zunächst ausgeführt, dass es der Empfehlung nicht folgen könne. Es hat dargelegt, dass es in Südbayern derzeit keinen anderen Standort einer Umweltmessstation an einer Bundesautobahn oder im Bereich bestehender VBA gebe. Daher sei auch nicht bekannt, ob an bestehenden VBA der Grenzwert für Stickstoffdioxid überschritten wird.

Für das Pilotprojekt müsse sichergestellt werden, dass keine anderen Maßnahmen die verkehrlich bedingten Schadstoffkonzentrationen beeinflussen. So träten beispielsweise in Ballungsgebieten ständig verkehrsbedingte Schaltungen der VBA auf. Diese wirkten sich auch auf die Schadstoffbelastung aus. Eine rein umweltsensitive Anlage in Oberaudorf hätte den Vorteil, dass sich umweltsensitive und verkehrsbedingte Schaltungen nicht überlagern. Dies vereinfache die Untersuchung.

Das BMVI hat es grundsätzlich für erforderlich angesehen, die Wirtschaftlichkeit von telematischen Einrichtungen nachzuweisen. Im vorliegenden Fall lägen jedoch keine Erkenntnisse über einen monetär bewertbaren Nutzen einer VBA-Umwelt vor. Daher sei der Nachweis der Wirtschaftlichkeit zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Während der Pilotphase will das BMVI hierzu Ansätze erarbeiten.

Das BMVI hat zwischenzeitlich bestätigt, dass die Schadstoffbelastung in Oberaudorf rückläufig ist und die Grenzwerte nicht mehr überschritten werden. Es hat die Auftragsverwaltung Bayern daher Mitte Mai 2018 um Stellungnahme zum Pilotprojekt gebeten.

20.4 Abschließende Würdigung

Bislang hat das BMVI noch nicht entschieden, ob es das Pilotprojekt fortführen wird. Der Bundesrechnungshof sieht weiterhin den gewählten Standort für die VBA-Umwelt als nicht geeignet an. Er empfiehlt, die VBA-Umwelt nicht einzurichten.

Der Bundesrechnungshof hält daran fest, dass Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen auch bei Pilotprojekten durchzuführen sind. Hierzu muss das BMVI die Kosten und grundsätzlich den monetären Nutzen der Anlage gegenüberstellen sowie alternative Standorte betrachten.

Der Bundesrechnungshof hat darüber hinaus grundsätzliche Zweifel an der Sinnhaftigkeit des Pilotprojekts, wenn das BMVI den erwarteten Nutzen nicht benennen und bewerten kann. Aus seiner Sicht gibt es zudem ausreichende wissenschaftliche Erkenntnisse, die einen Zusammenhang zwischen Geschwindigkeitsreduzierung und Schadstoffrückgang belegen. Das BMVI hat bisher nicht dargelegt, welche weiteren Erkenntnisse es sich von einer Pilotanlage verspricht. Der Bundesrechnungshof sieht daher aktuell keinen Bedarf für ein Pilotprojekt.

Der Bundesrechnungshof fordert das BMVI auf, die Auftragsverwaltung Bayern anzuweisen, das Pilotprojekt einzustellen.