

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/1487 —**

Fortschreibung des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 10/20.70.62/10012 Vm 84 –
hat mit Schreiben vom 6. Juli 1984 die Kleine Anfrage namens der
Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes im Jahre 1980 ist für eine Reihe von Fernstraßenprojekten eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt worden.
 - a) Welche Projekte wurden insgesamt bei der Fortschreibung mit welchen Ergebnissen untersucht?
 - b) In welcher Relation steht die Länge aller überprüften Projekte, nach Autobahnen und Bundesstraßen getrennt, zu der Gesamtlänge der noch geplanten Bundesfernstraßen?

Bei der Fortschreibung des Bedarfsplans im Jahre 1980 wurden für die geplanten zweibahnigen Straßenneubauten sowie für neue zweistreifige Straßen von mehr als 20 km Länge gesamtwirtschaftliche Bewertungen mittels Nutzen-Kosten-Analysen durchgeführt. Kleinere Bauvorhaben mit im wesentlichen örtlicher Bedeutung, insbesondere zweistreifige Ortsumgehungen, wurden unter Verwendung wichtiger Verkehrs-, Struktur- und Kostendaten vereinfacht beurteilt. Ausgenommen von diesen Bewertungen wurden diejenigen Maßnahmen, von denen erwartet wurde, daß sie bis 1985 in Bau sein werden, Lückenschlüsse, Maßnahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms sowie einige Maßnahmen, für die Einzelentscheidungen gemäß § 6 Fernstraßenausbaugesetz vorlagen.

Das Volumen der überprüften Maßnahmen betrug rd. 120 Mrd. DM. Ergebnis der Überprüfung, das zu einem Bedarfsplanvolumen von rd. 81 Mrd. DM führte, war:

- Maßnahmen in Bau rd. 15 Mrd. DM,
- Maßnahmen mit einem gesamtwirtschaftlich positiven Bewertungsergebnis (N/K größer als 1) rd. 39 Mrd. DM,
- Lückenschlüsse, sonstige fest disponierte Maßnahmen und Maßnahmen mit vereinfachter Bewertung rd. 27 Mrd. DM.

Allen Angaben liegt der damalige Preisstand 1978 zugrunde. Entsprechende Zahlen für die Netzlängenanteile der Projekte liegen nicht vor.

2. Für die Beratungen des Bedarfsplanes '80 hat dem Verkehrsausschuß eine Übersicht der gesamtwirtschaftlichen Einzelprojektbewertung zur Verfügung gestanden.
 - a) Weshalb sind in dieser Zusammenstellung nur Projekte, die gesamtwirtschaftlich positiv oder neutral bewertet wurden, zu finden und nicht auch Fernstraßen, deren Kosten-Nutzen-Verhältnis bei allen Wichtungen negativ war?
 - b) In welcher Form haben die gesamtwirtschaftlich negativ beurteilten Projekte überhaupt Eingang in die Beratung des Verkehrsausschusses zur Bedarfsplanfortschreibung gefunden?

Zu a)

Im Rahmen der Vorarbeiten des Bedarfsplanentwurfs 1980 ist eine Fülle von Arbeitsmaterial entstanden, das unabhängig vom Bewertungsergebnis dem Verkehrsausschuß für seine Arbeit zur Verfügung stand. Für die beim Verkehrsausschuß verbleibenden Unterlagen mußte wegen der Menge des Materials eine Auswahl getroffen werden.

Zu b)

Neben den Bewertungsergebnissen sind eine Reihe zusätzlicher Entscheidungskriterien, so auch Empfehlungen von Abgeordneten und anderen politischen Repräsentanten, einbezogen worden.

Es gibt sowohl Fälle, in denen trotz eines positiven gesamtwirtschaftlichen Bewertungsergebnisses eine Maßnahme nicht im Bedarfsplan enthalten ist, als auch solche, in denen trotz eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses unter Frage 1 die Maßnahme in den Bedarfsplan aufgenommen wurde.

3. Auch für die A 1 (Tondorf-Mehren) hat eine Bewertung stattgefunden. Das Ergebnis der Kosten-Nutzen-Verhältnisse lag bei allen Alternativwichtungen unter 1 (0,6 – 0,3 – 0,9).
 - a) Wie erklärt die Bundesregierung, daß der Bewertungsbogen zur Kosten-Nutzen-Analyse der A 1 nicht in den Bewertungsunterlagen des Verkehrsausschusses zu finden ist?
 - b) War der Verkehrsausschuß bei der Bedarfsplanberatung über dieses gesamtwirtschaftliche Ergebnis der A 1 informiert?
 - c) Weshalb befindet sich die A 1, Abschnitt Tondorf-Mehren, in dem Bedarfsplan trotz der negativen Kosten-Nutzen-Bewertung?
 - d) Gibt es weitere Projekte, die – obwohl sie gesamtwirtschaftlich negativ bewertet wurden – in den Bedarfsplan aufgenommen wurden, und ist der Verkehrsausschuß über die Bewertung dieser Projekte informiert worden? Falls ja, welche Gründe waren jeweils ausschlaggebend für die Aufnahme?

Vorbemerkung

Die Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Bewertung bilden eine Entscheidungshilfe im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans, sie enthalten nicht alle zur Entscheidung benötigten Aussagen und können die politische Entscheidung auch nicht ersetzen.

Zu a)

Siehe Antwort zu Frage 2 a).

Zu b)

Ja

Zu c)

Der Abschnitt Tondorf–Mehren der Bundesautobahn A 1 ist der letzte Abschnitt der großräumigen Verbindung zwischen dem Raum Rhein-Ruhr und dem Saarland sowie dem südwestlichen Teil des Landes Rheinland-Pfalz; er schließt die Lücke zwischen der A 48 und der bereits bestehenden A 1 im Zuge einer europäischen Fernverbindung und erfüllt damit eine wichtige Funktion im internationalen Verkehr.

Zu d)

Ja, im übrigen siehe Vorbemerkung und Antworten zu Frage 2.

4. In der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN „Finanzzuschüsse des Bundes für Straßenbauvorhaben“ (Drucksache 10/254) antwortete die Bundesregierung auf die Frage nach den Kriterien für die Bewilligung von Mitteln für den Fernstraßenbau: „Voraussetzung für die Finanzierung von größeren Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen ist ein positives Ergebnis einer ökonomischen Bewertung, also ein Überwiegen der Vorteile gegenüber den Nachteilen“.

Wie ist diese Aussage der Bundesregierung in Einklang zu bringen mit der Tatsache, daß die A 1 in den Bedarfsplan aufgenommen wurde und als Bundesfernstraße vom Bund finanziert werden soll?

Eine positive ökonomische Beurteilung ist ein wichtiges generelles Kriterium der Bundesverkehrswegeplanung und somit auch für den Bedarfsplanentwurf des Bundesministers für Verkehr. Dabei umfaßt der Begriff „Ökonomische Bewertung“ sowohl die gesamtwirtschaftliche Bewertung als auch regionalwirtschaftliche Fakten, die in eine formalisierte Bewertung aus methodischen Gründen oder wegen Fehlens quantifizierbarer Daten nicht aufgenommen werden konnten. Im übrigen siehe Antwort zu Fragen 2 und 3.

5. Bei der gesamtwirtschaftlichen Bewertung sind auch Beiträge des Umweltschutzes (Nu) durch neue Fernstraßen auf der Nutzenseite in die Berechnung eingegangen. Dabei sind lediglich Mehr- oder Minderleistungen durch Kohlenmonoxid und Lärm sowie inhaltlich Trennwirkungen erfaßt worden.

- a) Inwieweit glaubt die Bundesregierung, die komplexen Einwirkungen von Straßen und KFZ-Verkehr auf die Umwelt durch diese simplifizierende Auswahl von Komponenten überhaupt abschätzen, geschweige denn berechnen zu können?
- b) Sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse die Eingriffe infolge einer Baumaßnahme auf den Naturhaushalt, die Tier- und Pflanzenwelt und die Landschaft sowie die Bedrohung seltener Arten und wertvoller Biotope berücksichtigt worden? Wenn nein, warum nicht?
- c) Wenn ökologische Kriterien nicht berücksichtigt worden sind, wie steht die Bundesregierung zu dem Widerspruch, der sich aus den anderslautenden Äußerungen von Seiten des Bundesverkehrsministeriums ergibt, insbesondere in der Broschüre „Straßenbau für den Bürger mit dem Bürger“: „Die zu erwartenden Eingriffe in Umwelt, Natur und Landschaft sind zu bewerten und gegenüber den wirtschaftlichen Wirkungen abzuwägen“?
- d) In welchem Zusammenhang ist hierbei die IABG-(Industrieanlagen Betriebsgesellschaft-)Analyse zu sehen? Nach welchen Kriterien ist die IABG-Analyse gewichtet worden, und welche konkrete Rolle hat diese bei der Entscheidung über die einzelnen Projekte gespielt?

Zu a) und b)

Die Ansätze für die monetäre Erfassung der Wirkungen von Lärm, Abgasen und innerörtliche Trennwirkungen im BVWP-Bewertungsverfahren von 1979/80 entsprechen dem damaligen Stand der methodischen Aufbereitung im Rahmen eines formalisierten Bewertungsverfahrens. Es ist bekannt, daß damit nicht alle Wirkungen auf die Umwelt vollständig erfaßt wurden. Deshalb wurden darüber hinaus durch die IABG auf der Grundlage der von der Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie erarbeiteten Unterlagen über umweltempfindliche und unzerschnittene verkehrssarme Räume die Projektwirkungen auf Natur und Landschaft analysiert. Auch dieses Verfahren entsprach dem damaligen Stand der methodischen Aufbereitung. Diese Ergebnisse sowie weitere vorliegende entscheidungsrelevante Informationen in bezug auf Projektwirkungen auf Natur und Landschaft sind in der Entscheidungstabelle ausgewiesen worden.

Zu c)

In der Broschüre „Straßenbau für den Bürger mit dem Bürger“ wird die Einbeziehung des Umweltschutzes als Aufgabe genannt; diese Aufgabe ist bei der Überprüfung im Jahre 1980 in dem damals möglichen Umfang gelöst worden; ein Widerspruch besteht hier nicht.

Zu d)

Die Beurteilung der Wirkungen von Projekten auf Natur und Umwelt richtet sich in der zitierten Analyse, die im Auftrag des Bundesministers für Verkehr erstellt worden ist, nach dem Streckenanteil sowie der Empfindlichkeit des zu durchfahrenden, ggf. unzerschnittenen Gebietes. Die Ergebnisse dieses Beurteilungsverfahrens waren von besonderer Bedeutung bei dem Verzicht auf rd. 7 000 km Autobahn-Planungen.

6. Der nächsten Fortschreibung werden Prognosedaten des PROGNOS-Instituts, Basel, zugrunde gelegt. Dabei wurde von seiten des Bundesverkehrsministeriums ein Katalog von Annahmen zu den wesentlichen Grundzügen der zukünftigen Verkehrspolitik vorausgesetzt.

- a) Um welche Annahmen hat es sich, bezogen auf die Verkehrswegepolitik allgemein und den Bundesfernstraßenbau im besonderen, konkret gehandelt?
- b) Wird die Bundesregierung anhand von oberen und unteren Prognosealternativen auch entsprechend eine mit jeweils zwei alternativen Kosten-Nutzen-Untersuchungen zu jedem Projekt durchführen?

Wenn nein, warum nicht?

Zu a)

Hinsichtlich der zukünftigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen wurden insbesondere die folgenden Annahmen getroffen:

- Keine gravierende Änderung des ordnungspolitischen Rahmens,
- Fortführung des Straßenbaues entsprechend dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen,
- Inbetriebnahme der DB-Neubaustrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart und Fertigstellung der Ausbaustrecken sowie weitere Qualitätsverbesserung im Güterverkehr der DB,
- Fertigstellung des Main-Donau-Kanals und der Saarkanalisation sowie Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes.

Zu b)

Die Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung 1985 werden auf der Basis der oberen PROGNOS-Variante durchgeführt werden, weil diese der Wirtschaftsentwicklung entspricht, die die Bundesregierung insbesondere zur Vermeidung nicht hinnehmbarer Auswirkungen auf dem Arbeitsmarkt anstrebt. Zusätzlich werden Sensitivitäts-Untersuchungen für die untere PROGNOS-Variante ausgeführt.

7. a) Welche Aus- und Neubauprojekte, getrennt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen, werden bei der Fortschreibung im Jahre 1985 überprüft?

Für welche Maßnahmen wird eine ökologische Risiko-untersuchung erstellt?

- b) Welche Gesamtlänge haben alle noch geplanten Autobahn- und Bundesstraßenprojekte, und wieviel Prozent werden davon bei der Fortschreibung überprüft?
- c) Für wie viele Kilometer geplante Autobahn und Bundesstraßen ist bereits ein Linienbestimmungsverfahren abgeschlossen, und für wie viele Kilometer ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt?
- d) In welchem Verhältnis steht der geplante Aus- und Neubau von Fernstraßen zu den prognostizierten Verkehrsaufkommen?

Zu a) und b)

Die Überprüfung umfaßt alle Maßnahmen des Bedarfsplans, soweit sie nicht Ende 1985 bereits in Bau oder fertiggestellt sind.

Hierzu gehören ca. 1400 km BAB-Neubaustrecken. Genaue Angaben zur Länge der zu überprüfenden Bundesstraßenplanungen läßt der derzeitige Bearbeitungsstand noch nicht zu.

Für Neubaumaßnahmen von größerer Länge wird bereits auf der Ebene der Bedarfsplanung eine ökologische Risikoanalyse erstellt.

Zu c)

Eine entsprechende Statistik wird nicht geführt, zumal die Planfeststellung, mit der über die Zulässigkeit der Baumaßnahmen entschieden wird, bei den Ländern liegt.

Zu d)

Der geplante Aus- und Neubau gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entspricht dem prognostizierten Verkehrsaufkommen etwa für die Jahre 1990 bis 1995.

8. Der Bau und Ausbau von Straßen induziert direkt und indirekt neuen Verkehr, der gesellschaftliche Folgekosten nach sich zieht.

a) In welcher Form sind diese Kosten, z. B. Unfallfolgekosten, Verluste bei Forst- und Landwirtschaft durch KFZ-Emissionen, bisher berücksichtigt worden?

b) Ist die Bundesregierung bereit, in Zukunft solche zusätzlichen Kriterien mit einfließen zu lassen, wie sie beispielhaft beim Verfahren zur Abwägung der Belange beim Straßenbauvorhaben, entwickelt von der Aktionsgemeinschaft Natur und Umwelt, berücksichtigt worden sind, und um welche handelt es sich?

Zu a)

Nach dem erreichten Stand des Straßennetzes und der Verkehrsentwicklung rechnet die Bundesregierung nicht damit, daß über die allgemeine Verkehrsentwicklung hinaus der durch den Ausbau der Bundesfernstraßen induzierte Verkehr noch einen großen Umfang erreicht; neue Maßnahmen werden überwiegend Verkehrsverlagerungen bewirken.

Vorliegende Erkenntnisse sprechen dafür, daß z. B. durch den so bewirkten Übergang des Verkehrs auf Straßen höherer Sicherheit die Unfallkosten geringer werden.

Zu b)

Das von der Aktionsgemeinschaft Natur und Umwelt entwickelte Verfahren ist hier nicht bekannt.

Umweltbelange werden auf allen Planungsebenen berücksichtigt. Auf der Ebene des Bedarfsplanes und des Bundesverkehrswegeplanes werden bei der Projektbewertung Lärm, Abgas und innerörtliche Trennwirkung im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Bewertung, weitere Umweltbelange in der ökologischen Risikoeinschätzung berücksichtigt. Die Umweltverträglichkeit wird bei der Festlegung der Linie und schließlich im Planfeststellungsverfahren durch die zuständigen Behörden der Länder vertiefend geprüft.

Das bisher angewendete und inzwischen weiterentwickelte Verfahren ermöglicht in der jeweiligen Planungsebene mit angemessener Genauigkeit die Abschätzung möglicher Umweltauswirkungen durch die geplante Maßnahme.

