

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andreas Wagner, Dr. Gesine Löttsch, Simone Barrientos, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/2076 –**

### **Nutzen-Kosten-Verhältnis beim Verkehrsprojekt Nord-Tangente Passau**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die vom geplanten Straßenverlauf des Verkehrsprojektes Nord-Tangente Passau (B 388 N-OU) betroffenen Gemeinden, insbesondere die Stadt Passau, lehnen das geplante Projekt ab (vgl. [www.passau.de/Aktuelles/Pressearchiv.aspx?rssid=f814271c-d2d0-4a3d-8a2d-09b572134d96](http://www.passau.de/Aktuelles/Pressearchiv.aspx?rssid=f814271c-d2d0-4a3d-8a2d-09b572134d96)). Auch nach der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) mit der Priorität „Vordringlicher Bedarf“ verstummen die kritischen Stimmen nicht. Besonders umstritten sind das prognostizierte Verkehrsaufkommen, die veranschlagten Kosten und das daraus resultierende Nutzen-Kosten-Verhältnis. Nachfragen des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND – Kreisgruppe Passau beim Bayerischen Staatsministerium des Innern und für Integration sowie für Wohnen, Bau und Verkehr und eine Klage über das Informationsfreiheitsgesetz gegen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur haben keine konkreten Zahlen erbracht. Die Bürgerinitiative Nord-Tangente vermutet, dass pauschalisierte Vorhersagen zur 30-prozentigen Steigerung des Verkehrsaufkommens als Grundlage genommen, regionale Gutachten mit einer deutlich niedrigen Prognose des Verkehrsaufkommens aber nicht beachtet wurden (<http://bi-nordtangente.de/aktuelles/index.html>). Des Weiteren ist die Berechnungsgrundlage der prognostizierten Kosten aus Sicht der Fragestellenden unklar.

Die Antwort der Bundesregierung auf die Berichtsbite des Abgeordneten Victor Perli vom 9. Februar 2018 (Nutzen-Kosten-Verhältnis B 388 N-OU Passau/B 388 G050-BY) verwies auf Bewertungsvorschriften, Bewertungsfaktoren, Bezugsgrößen und Rechenwege sowie Fallbeispiele im Bewertungsverfahren des BVWP 2030, bleibt die konkreten Zahlen aber schuldig.

1. Welche konkreten Zahlen zur Verkehrsentwicklung sind als Grundlage für die Nutzen-Kosten-Analyse verwendet worden?

Der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 (BVWP 2030) liegt die Verkehrsprognose 2030 zugrunde. Die Verkehrsprognose 2030 besteht aus insgesamt sechs Teilen: Ausgehend von der Regionalisierten Strukturdatenprognose 2030, welche die ökonomische und demografische Entwicklung prognostiziert

sowie der Seeverkehrsprognose 2030 (Prognose des Seeverkehrs, Hafenumschläge und Seehafenhinterlandverkehre) werden die deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen in Form von Quelle-Ziel-Matrizen des Güter- und des Personenverkehrs für das Basisjahr 2010 und den Prognosehorizont 2030 ermittelt. Diese Verkehrsverflechtungen werden auf die Verkehrsmittelnetze Straße, Schiene und Wasserstraße umgelegt. Ergebnis sind die Verkehrsaufkommen und Fahrleistungen der einzelnen Verkehrsträger auf den einzelnen Streckenabschnitten der entsprechenden Infrastrukturnetze für das Jahr 2030.

Die Ergebnisse der Umlegung der Verkehrsverflechtungsprognose auf das bundesweite Straßennetz für den Netzabschnitt Nord-Tangente Passau können im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 abgerufen werden.

2. Inwiefern ist eine, auf aktuellen Erkenntnissen beruhende, regionale Bevölkerungsentwicklung in die Nutzen-Kosten-Analyse eingeflossen?

Für die Verkehrsprognose 2030 wurde eigens eine Regionalisierte Strukturdatenprognose 2030 erarbeitet, welche auch eine Bevölkerungsprognose 2030 umfasst. Diese demografischen Leitdaten wurden vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) prognostiziert. Die Ergebnisse dieser Bevölkerungsprognose gingen in den weiteren Prognoseprozess ein.

3. Aufgrund welcher Berechnung der Wirtschaftsentwicklung der Region wurde das Transportverkehrsaufkommen prognostiziert?

In der Regionalisierten Strukturdatenprognose 2030 als Teil der Verkehrsprognose 2030 wurde für die kreisfreien Städte und Landkreise in Deutschland u. a. die wirtschaftliche Entwicklung für den Zeitraum 2010 bis 2030 prognostiziert. In der Seeverkehrsprognose 2030 wurden u. a. die Seehafenhinterlandverkehre prognostiziert. Beide Teilprognosen fließen in die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 ein.

4. Welches Transportverkehrsaufkommen (Schüttgut etc.) wurde auf welcher zahlenbasierten Grundlage ermittelt und prognostiziert?

In der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 wurden der Personen- und der Güterverkehr prognostiziert. Beim Güterverkehr wurde dabei u. a. nach verschiedenen Verkehrsmitteln und Güterabteilungen differenziert. Die prognostizierte räumliche Verflechtung der Güterströme innerhalb Deutschlands sowie mit dem europäischen Ausland wurde in einem iterativen Verfahren auf die verkehrsmittelspezifischen Netze umgelegt. Die Verkehrsbelastung eines Straßenabschnittes ist dabei das Ergebnis der Überlagerung mehrerer Verkehrsströme bzw. Teilmengen davon, die diesen Straßenabschnitt nutzen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Welche Zahlen für die Kostenkalkulationen wurden bei der Nutzen-Kosten-Berechnung zugrunde gelegt?

Es wird auf die Informationen im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 verwiesen.

6. Welches Bezugsjahr der Baupreise wurde für die Kostenkalkulation herangezogen?

Zur Plausibilisierung der Kosten aller von den Ländern gemeldeten Projekte wurden die Kosten auf das Bezugsjahr 2014 diskontiert.

7. Welche Entlastung entsteht für die Angerstraße in Passau im Vergleich zum aktuellen Verkehrsaufkommen (bitte die letzten bekannten Zahlen des Verkehrsaufkommens und die prognostizierten Zahlen benennen)?

Maßgebend für die Projektbewertung sind die Verkehrsbelastungszahlen für das Prognosejahr 2030. Hierzu wird auf die Informationen im PRINS zum Bundesverkehrswegeplan 2030 verwiesen.

Eine vergleichende Betrachtung der Verkehrsbelastungszahlen in der Angerstraße unter Einbeziehung aktueller Verkehrserhebungen vor Ort muss regelmäßig den nachfolgenden Planungsstufen vorbehalten bleiben.

8. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die vom Verkehrsprojektes Nord-Tangente Passau, B 388 G-050 BY direkt betroffenen Gemeinden das Projekt ablehnen?

Mit der Ausweisung einer Umfahrung von Passau im „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016 wird der grundsätzliche verkehrliche Bedarf für ein solches Projekt festgestellt und vom Deutschen Bundestag ein Planungsauftrag erteilt. Damit wird die Diskussion des Trassenverlaufes nicht vorweggenommen. Diese bleibt den nachfolgenden Planungsstufen vorbehalten.

Es ist bekannt, dass mögliche Trassenvarianten einer Entlastung von Passau vor Ort diskutiert werden. Daher haben die Planer ein Dialogforum initiiert, um die verschiedenen Interessen zusammenzuführen.

Am Forum beteiligt sind Abgeordnete, Vertreter von Kommunen, Initiativen und Verbänden aus der Region, die im Rahmen des Forums ihre Aspekte einbringen und Planungsempfehlungen für die folgende ergebnisoffene Projektplanung gestalten können. Ziel ist es, im Ergebnis eine Entlastung von Passau zu erreichen.

