

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/13552 –**

### **Überprüfung der Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die auf dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 beruhenden Ausbaugesetze der Verkehrsträger Straße und Schiene mit den anhängenden Bedarfsplänen wurden im Jahr 2004 verabschiedet. Laut Gesetz ist nach Ablauf von fünf Jahren zu überprüfen, ob sie der Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Diese Überprüfung wird derzeit inhaltlich vorbereitet. Sie wird auf Basis der neuen Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 erfolgen. Die für die Überprüfung der Bedarfsplanprojekte notwendigen Schritte befinden sich derzeit in Vorbereitung. Die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfungen sollen voraussichtlich Ende des Jahres 2009/Anfang 2010 vorliegen.

1. Inwieweit wird das der Überlastung der Straßenverkehrsanlagen geschuldete Staugeschehen bzw. die Stauwahrscheinlichkeit auf Bundesautobahnen dokumentiert?
2. Welche Aussagen kann die Bundesregierung zu Stauhäufigkeiten und Staulängen auf Bundesautobahnen machen?
4. Auf welchen Abschnitten von Bundesautobahnen kommt es überdurchschnittlich häufig zu Staus?
9. Auf welchen Abschnitten von Bundesautobahnen kommt es zu überdurchschnittlich langen Staus?

Die Fragen 1, 2, 4 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund erhebt entsprechende Daten nicht regelmäßig. Staumeldungen werden im Rahmen des von den Bundesländern abgewickelten Verkehrswarndienstes erfasst, bekannt gegeben und archiviert. Wegen der unterschiedlichen Qualität und Herkunft der Daten (Dauerzählstellen, Verkehrsmeldungen etc.) und des eher punktuellen Charakters der Meldungen variieren diese Daten stark und sind deshalb nur bedingt geeignet, Rückschlüsse auf tatsächliche Staulängen und -dauern für das gesamte Bundesautobahnnetz zu ziehen.

Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sind deutschlandweit erstmalig alle Staumeldungen eines Jahres (April 2007 bis April 2008) wissenschaftlich ausgewertet worden. Im Ergebnis wurde für diesen Zeitraum eine Gesamtanzahl von 104 251 Staus festgestellt. Diese hatten aufaddiert eine Gesamtdauer von rd. 180 000 Stunden.

Auf Grund von weiteren wissenschaftlichen Untersuchungen teilen sich die Stauursachen je zu einem Drittel auf zu hohes Verkehrsaufkommen, Unfälle und Baustellen auf. In Ballungszentren erhöht sich die Zahl der Staus auf Grund von zu hohem Verkehrsaufkommen auf bis zu 50 Prozent.

Je nach Art der Erfassung und Auswertung der Verkehrsmeldungen sowie der Abgrenzungen der einzelnen Ursachen können die Verteilungen jedoch stark variieren. Dementsprechend ist eine Einstufung von Maßnahmen im Rahmen des Bedarfsplans auf Grund des festgestellten Staugeschehens nicht allein maßgebend.

3. Inwieweit spielt das Staugeschehen bzw. die Stauwahrscheinlichkeit auf Bundesautobahnen bei der Einstufung von Bundesautobahnprojekten in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen eine Rolle?

Stauerscheinungen und deren Minderung oder Beseitigung sind ein sehr maßgeblicher Faktor der Nutzen-Kosten-Analysen der Bundesverkehrswegeplanung. Durch Vergleich der ursprünglichen Zeitverluste durch kapazitive Leistungseinschränkungen bis hin zu Stauerscheinungen gegenüber dem Zeitaufwand nach Realisierung eines Projekts mit weniger oder keinen Zeitverlusten entsteht der anteilig höchste Nutzenanteil am gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Wegen der hohen Wirtschaftlichkeit haben Projekte zur Beseitigung oder Minderung von Staus also einen prioritären Anspruch auf eine vordringliche Einstufung in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen.

5. Welche dieser Abschnitte sind im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in welcher Priorität enthalten?
6. Welche Kosten sind für diese Abschnitte veranschlagt, und welchen Anteil an den Gesamtkosten der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgeführten Bundesfernstraßen machen diese Abschnitte aus?
7. Welche der Abschnitte von Bundesautobahnen mit überdurchschnittlich häufigen Staus sind nicht im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten, und welche Gründe hat dies jeweils?
8. Welche der Abschnitte von Bundesautobahnen mit überdurchschnittlich häufigen Staus werden voraussichtlich im überarbeiteten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zusätzlich enthalten sein?
10. Welche dieser Abschnitte sind im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in welcher Priorität enthalten?
11. Welche Kosten sind für diese Abschnitte veranschlagt, und welchen Anteil an den Gesamtkosten der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgeführten Bundesfernstraßen machen diese Abschnitte aus?
12. Welche der Abschnitte von Bundesautobahnen mit überdurchschnittlich langen Staus sind nicht im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten, und welche Gründe hat dies jeweils?

Die Fragen 5 bis 8 und 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1, 2, 4 und 9 verwiesen.

13. Welche der Abschnitte von Bundesautobahnen mit überdurchschnittlich langen Staus werden voraussichtlich im überarbeiteten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zusätzlich enthalten sein?

Gemäß § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes prüft das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nach Ablauf von jeweils fünf Jahren, ob der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) der Verkehrsentwicklung anzupassen ist; eine etwaige Anpassung würde dann durch Gesetz erfolgen. Ergebnisse der BPL-Überprüfung werden Anfang 2010 erwartet.

14. Welche Abschnitte von Bundesautobahnen mit überdurchschnittlichem Nutzen-Kosten-Verhältnis sind im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in welcher Priorität enthalten?
15. Welche Kosten sind für diese Abschnitte veranschlagt, und welchen Anteil an den Gesamtkosten der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgeführten Bundesfernstraßen machen diese Abschnitte aus?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Auswahl neuer Vorhaben erfolgte nicht nur unter Beachtung der Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse, sondern berücksichtigte neben den Planungsständen der Maßnahmen insbesondere auch netzkonzeptionelle Überlegungen, um zielgerichtet begonnene Ausbaukonzeptionen weiter zu führen und wichtige Achsen des Fernstraßennetzes zu komplettieren.

Im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sind allein für den Neubau von rd. 1 900 km und für die Erweiterung von rd. 2 200 km der Bundesautobahnen rd. 28 Mrd. Euro vorgesehen. Dies entspricht einem Anteil am Gesamtvolumen des Vordringlichen Bedarfs von rd. 55 Prozent. Die Realisierung dieser Projekte trägt entscheidend zur Minderung oder Beseitigung von Stauscheinungen bei.

Eine weitergehende Analyse der rd. 2 500 Bedarfsplanvorhaben hinsichtlich der Zuordnung nach überdurchschnittlichen Nutzen-Kosten-Verhältnissen von Autobahnabschnitten ist in der Kürze der Zeit nicht realisierbar.

16. Welche Abschnitte von Bundesautobahnen mit überdurchschnittlicher Verkehrsstärke sind im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in welcher Priorität enthalten?
17. Welche Kosten sind für diese Abschnitte veranschlagt, und welchen Anteil an den Gesamtkosten der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgeführten Bundesfernstraßen machen diese Abschnitte aus?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Begriff „überdurchschnittliche Verkehrsstärke“ ist wenig aussagekräftig. Allein aus dem Vergleich zwischen verfügbarer Kapazität (Fahrstreifenanzahl) und der Verkehrsstärke können keine Rückschlüsse auf tatsächliche Staus oder von Staugefahr abgeleitet werden. Vielmehr sind wesentliche weitere Einflüsse zu berücksichtigen wie beispielsweise

- die tages- oder wochenzeitliche und fahrtrichtungsbezogene Verkehrsstärke,
- die Dichte von Anschlussstellen,
- die mögliche und/oder reale Geschwindigkeit,

- die räumliche Linienführung der Bundesautobahnen sowie
- telematische Steuerungseinrichtungen inklusive temporärer oder dauerhafter Seitenstreifenutzung.

18. Wie ist der aktuelle Stand der Evaluierung der Bedarfspläne, und ist die ursprünglich für Ende 2009/Anfang 2010 avisierte Beendigung der Überprüfung weiterhin aktuell?

Es wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

19. Welche bisherigen Ergebnisse der Evaluierung liegen bislang vor?
20. In welcher Weise wurden und werden die Bundesländer in die Evaluierung eingebunden?
21. Welche methodischen Analysen, beispielsweise zum besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag und zur Raumwiderstandsanalyse wurden und werden vorgenommen?

Die Fragen 19 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes prüft das BMVBS nach Ablauf von jeweils fünf Jahren, ob der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen der Verkehrsentwicklung anzupassen ist; eine etwaige Anpassung würde dann durch Gesetz erfolgen. Ergebnisse der BPL-Überprüfung werden Anfang 2010 erwartet.

Die Überprüfung des Bedarfsplans erfolgt nicht für Einzelmaßnahmen, sondern betrachtet die Gesamtentwicklung des Verkehrs in Deutschland. Wenn sich die Grundlagen des Bedarfsplans zum Zeitpunkt der Überprüfung nicht wesentlich verändert haben, ist eine Fortschreibung des Bedarfsplans und eine Änderung von einzelnen Maßnahmen nicht erforderlich. Eine Entscheidung über die Erforderlichkeit einer Fortschreibung kann erst auf der Grundlage der Überprüfungsergebnisse erfolgen.

Die gesamtwirtschaftliche Wirkung der disponiblen BPL-Maßnahmen im Prognosezeitraum 2025 wird unter Einbeziehung von raumordnerischen Erreichbarkeitsdefiziten analysiert sowie ein Vergleich der grundlegenden Annahmen des Bundesverkehrswegeplans 2003 im Netz 2025 durchgeführt. Darüber hinaus wird geprüft, ob die vordringlichen Bedarfsplanmaßnahmen weiterhin den Verkehrsanforderungen im Jahr 2025 entsprechen. Ergebnisse liegen bisher nicht vor. Die Länder werden bei der Überprüfung nicht einbezogen.