

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/9585 –**

Doppelte Ortsumfahrung um Lage (Nordrhein-Westfalen) im Bundesverkehrswegeplan 2030

Vorbemerkung der Fragesteller

Laut neuem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sind über 500 neue Ortsumfahrungen mit vorhergesagten Kosten von mehr als 12,6 Mrd. Euro vordringlich. Die Umfahrung des Ortes Lage ist gleich zweifach enthalten. Zumindest über eine Strecke von 3,9 km ist der Verlauf identisch und dennoch unabhängig voneinander bewertet und in den Plan eingestellt: Bei dem Abschnitt „S-OU Lage (B 66 – B 239 S)“ handelt es sich laut Anmeldung des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) eigentlich um einen Teilabschnitt des Vorhabens OU Lage (B 239 S – B 239 N).

Jedoch wurde bereits im Entwurf des neuen BVWP 2030 für beide Straßenneubauprojekte, also sowohl die „OU Lage“ wie auch die „S-OU Lage“ unabhängig voneinander ein Vordringlicher Bedarf festgelegt. Für beide Maßnahmen wurden außerdem positive Nutzen-Kosten-Verhältnisse angegeben. Auch im Beschluss der Bundesregierung zum neuen BVWP 2030 finden sich beide Maßnahmen unabhängig voneinander im Vordringlichen Bedarf und fließen mit ihren jeweiligen Kosten in das Gesamtvolumen ein (S. 131).

Die Bedarfsfeststellung für zwei identisch verlaufende Straßen, ohne dass irgendeine Beeinträchtigung oder Wechselwirkung in Bezug auf den verkehrlichen Nutzen festgestellt wurde, wirft die Frage auf, inwiefern die angewandte BVWP-Bewertungsmethodik und die weitgehend isolierte Betrachtung der Nutzen-Kosten-Analysen von Einzelprojekten dazu geeignet sind, die Netzwerksamkeit von Verkehrsprojekten angemessen darzustellen und zu bewerten.

1. a) Trifft es zu, dass für die Bewertung der Projekte B239-G20-NW-T1-NW und B66-G30-NW-T2-NW im Bereich zwischen B 66 und B 239 auf einer Länge von ca. 3,9 km der gleiche Verlauf in der BVWP-Bewertung zugrunde gelegt wurde?
- b) Wenn nein, warum nicht?
- c) Wenn nein, beabsichtigt die Bundesregierung, zwei parallel verlaufende Straßen zwischen der B 66 und der B 239 zu bauen?

Die Fragen 1a bis 1c werden gemeinsam beantwortet.

Es trifft zu, dass das Gesamtprojekt B239-G20-NW auf einer Länge von ca. 3,9 km den gleichen Verlauf wie das Teilprojekt B 239, S-OU Lage – (B66 – B239 S) (B66-G30-NW-T2-NW) hat. Das Teilprojekt B239-G20-NW-T1-NW wurde nur im Gesamtstreckenzug B 239, Lage – Herford/Bad Salzuflen (A2) (B239-G20-NW) bewertet.

- d) Wenn ja, welche Rückschlüsse auf die Verlässlichkeit der BVWP-Prognosen im Hinblick auf Verkehrsströme und den Nutzen von Verkehrsprojekten zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass nach ihrer Methodik angeblich zwei dreispurige Straßen auf der gleichen Trasse sinnvoll sein sollen?

Diese Überlappung zweier zu bewertender Prognosen lässt keine Rückschlüsse auf die Verlässlichkeit der BVWP-Prognosen zu.

2. Warum sieht die Bundesregierung südwestlich von Lage zwischen der B 66 und der B 239 den Bedarf für zwei dreispurige Straßen?

Das Projekt B 66-G30-NW-T2-NW wird durch das Gesamtprojekt B 239, Lage – Herford/Bad Salzuflen (A2) überlagert, d. h. es gibt nur den Bedarf für eine Straße und auch im Bedarfsplan wird nur eine einbahnige Straße dargestellt werden.

3. a) Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit einer gegenseitigen Beeinflussung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der beiden Projekte?
- b) Wenn ja, inwiefern geben die Nutzen-Kosten-Verhältnisse der beiden Vorhaben diese Wechselwirkungen wieder?

Die Fragen 3a und 3b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die beiden Projekte getrennt bewertet wurden, sind in die Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) keine Wechselwirkungen eingeflossen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

- c) Wie hoch sind die jeweiligen vorhergesagten durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen auf den beiden Straßen auf dem 3,9 km langen Teilabschnitt zwischen B 66 und B 239 (bitte jeweils einzeln angeben und LKW-Anteil nennen)?

Die Dossiers aller Projekte des BVWP 2030 sind mit den Verkehrsbelastungen auf der Webseite www.bvwp-projekte.de veröffentlicht.

4. Hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung Stellungnahmen erhalten, die die mögliche Dopplung und damit jeweils den verkehrlichen Bedarf für die Projekte B239-G20-NW-T1-NW und B66-G30-NW-T2-NW thematisieren, oder fanden dazu Gespräche zwischen Vertretern der Region und dem BMVI statt?

Wenn ja, wie wurden diese in der Überarbeitung des BVWP 2030 berücksichtigt?

Die im Zuge der Behördenbeteiligung eingereichten Stellungnahmen enthalten keine Hinweise auf eine Projektdopplung.

5. a) Wie viele Projekte des Vordringlichen Bedarfs (VB und VB-Engpassbeseitigung, VB-E) und wie viele Projekte an Bundesfernstraßen des Weiteren Bedarfs (WB und WB mit Planungsrecht – WB*) weisen keine Verbindungsfunktionsstufe von 0 oder 1 auf und sind demnach nicht großräumig bedeutsam?

381 Bundesstraßenprojekte (ohne nachrichtliche Projekte) des VB und 344 Bundesstraßenprojekte (ohne nachrichtliche Projekte) des WB/WB* weisen keine Verbindungsfunktionsstufe 0 oder 1 auf.

- b) Wie hoch sind die Gesamtkosten der Straßenprojekte des Vordringlichen sowie des Weiteren Bedarfs, die weder eine Verbindungsfunktionsstufe von 0 noch von 1 besitzen (bitte nach VB/VB-E und WB/WB* aufschlüsseln)?

Die Bundesstraßenprojekte im VB ohne Verbindungsfunktionsstufe 0 oder 1 weisen Gesamtkosten von rd. 11,5 Mrd. Euro und rd. 9,5 Mrd. Euro im WB/WB* auf.

- c) Wie viele Kilometer beträgt die Gesamtlänge der Straßenprojekte des Vordringlichen sowie des Weiteren Bedarfs, die weder eine Verbindungsfunktionsstufe von 0 noch von 1 besitzen (bitte nach VB/VB-E und WB/WB* aufschlüsseln)?

Die Bundesstraßenprojekte im VB ohne Verbindungsfunktionsstufe 0 oder 1 weisen eine Gesamtlänge von rd. 1 900 km und rd. 1 500 km im WB/WB* auf.

