

Interessengemeinschaft Kirchholtunnel
Peter Renoth
Sonnenstraße 21
83457 Bayerisch Gmain

20.04.2016

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D – 10115 Berlin

BVWP 2030

Projektnummer B021-G010-BY B21 Ortsumfahrung Bad Reichenhall

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 als Organisation mit unmittelbarem Bezug zu einem Einzelprojekt des Verkehrsträgers Straße in Bayern

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 ist insgesamt unvollständig.

Gerade im Bereich des Verkehrsträgers Schiene fehlen unzählige Strecken, der Plan ist in diesem Bereich ungeordnet, es sind dort auch nicht definierte Kategorien enthalten. Die eingehende Prüfung des Gesamtplanes ist unter diesen Umständen gar nicht möglich. Auch beim Verkehrsträger Straße wurden die Anmeldungen der Bundesländer oft recht unreflektiert übernommen. Dieser Planteil ist – auch unter den vielfach unrealistischen Kostenschätzungen- in seiner Gesamtheit gar nicht finanzierbar. Hinzu kommt eine Baukostensteigerung seit 2011, die bis zum Baubeginn eines Projektes weitere erhebliche Kosten verursachen wird.

Die Emissionen zum BVWP wurden noch nicht einmal berechnet, sondern nur grob geschätzt. Unter den Voraussetzungen ist einer ernsthafte Auseinandersetzung über den Plan und seine Ziele wirklich nicht möglich. Die CO₂-Reduzierung wird nach diesem BVWP viel zu gering sein, um die Klimaziele bis 2030 zu erreichen. Bisher wurden diese Emissionen seit dem Jahr 1990 nur um etwa 1,5% verringert, bei einer jetzt dargestellten Reduzierung von 0,5 Mio Tonnen pro Jahr können die Klimaziele nicht erreicht werden.

Der Flächenverbrauch durch den BVWP ist insgesamt viel zu hoch, das widerspricht den Zielen der Bundesregierung, die statt dem bisherigen Verbrauch von 69 ha pro Tag nur noch maximal 30 Ha pro Tag für Verkehr und Siedlungsbedarf vorsieht. Der aktuelle Entwurf überschreitet das bei weitem, und im o.a. Fall wird ein Alternativvorschlag abgelehnt, ohne eine wirklich sachliche Begründung dafür zu liefern. Im Rahmen dieser strategischen Umweltprüfung wurden zwar Umweltberichte erstellt, wobei die monetarisierten Umweltwirkungen sich ausschließlich auf Emissionen beziehen, die aber nicht berechnet sondern nur geschätzt wurden. Dagegen wird der Flächenverbrauch lediglich in Summe im zweiten Teil der Umweltberichte in den Projektdossiers angegeben, das halten wir für einen eklatanten methodischen Mangel.

Der Plan ist also unvollständig und unrealistisch. Gerade auch beim Verkehrsträger Straße ist eine Priorisierung der Projekte unbedingt erforderlich, damit die Betroffenen einen ungefähren Zeithorizont abschätzen können, und möglicherweise auf kurzfristige Alternativen ausweichen können. Die im Koalitionsvertrag vereinbarte Priorisierung –eben auch aus diesem Grund- ist bei diesem Plan wirklich nicht erkennbar.

In Bezug zum Einzelprojekt:**Netzzusammenhang, Raumbedeutsamkeit, Städtebauliche Bedeutung:**

Ein naher oder weiter Netzzusammenhang der OU Bad Reichenhall ist in der vorliegenden Planung nicht erkennbar. Das Projekt hat keine Relevanz bei den paneuropäischen Verkehrskorridoren. Es hat auch für die umliegenden übergeordneten Straßennetze keine Bedeutung, die Verbindungsfunktionsstufe wird auch im PRINS verneint. Es dient auch nicht der Engpassbeseitigung weiterer Verkehrsnetze, da sind im Plan viel dringendere Planungen erkennbar. Es dient lediglich einer Kapazitätserweiterung der vorhandenen Bundesstraße mit Schwerpunkt auf dem Durchgangsverkehr ausländischer Verkehrsteilnehmer. Das kann nicht die Intention eines deutschen Bundesverkehrswegeplanes sein, der sich Verkehrsvermeidung, Verlagerung auf die Schiene, Schadstoffreduzierung und Erhalt unzerschnittener Naturflächen zum Ziel gesetzt hat.

Das Projekt besitzt laut PRINS nicht bewertungsrelevante Bedeutung, deshalb ist die Einstufung im VB vollkommen unerklärlich. Auch der städtebaulichen Bedeutung wird im PRINS zwar eine mittlere Bedeutung zugeschrieben, die aber nicht erläutert, erklärt, belegt wurde. Bei der Alternativenanmeldung wurden Maßnahmen vorgeschlagen, die über städtebauliche Einwirkungen Entlastung für die Stadt selbst haben können, ohne die ganzen Nachteile, die diese offizielle Planung mit sich bringt. Bei der Ablehnung der Alternativenanmeldung wurde vom Baulastträger dann eben darauf verwiesen, dass die städtebaulichen Wirkungen –die doch eine Entlastung für die Stadt selbst haben können– ganz alleine im Verantwortungsbereich der Stadt Bad Reichenhall liegen, also auch ohne den Ausbau durch den Baulastträger StBA erfolgen kann und muss!

Alternativenprüfung:

Der Bund Naturschutz in Bayern hatte gemeinsam mit der IG Kirchholtunnel einen Alternativvorschlag zu diesem Projekt eingereicht. Dieser Alternativvorschlag wurde ohne weitere Prüfung unter der Prämisse „die Planziele können nicht erreicht werden“ in allen Punkten abgelehnt. Dabei wurde noch im Oktober 2013 die unzutreffende Verkehrsbelastung aus dem Gutachten Dr.-Ing Kurzak verwendet, die durch die SVZ 2010 widerlegt wurden.

Im Detail verlangen wir dazu eine erneute Prüfung für folgende Punkte:

- Erneute Bewertung der Planziele unter Berücksichtigung realistischer Verkehrszahlen und Prognosen. Auch vor dem Hintergrund einer generellen LKW-Maut auf allen Bundesstraßen ab dem Jahr 2018
- Erneute Bewertung des Planzieles Entlastung der Kreisstraße BGL4, denn bisher wurde dazu noch kein einziger Grund genannt, der die Fahrzeuge den weiteren Weg über die neu zu bauende OU nehmen lässt.
- Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist kein zutreffendes Argument für die an der UH 23 auftretenden Unfälle im Längsverkehr, dafür sind dann aber die Eingriffe in Natur und Kulturlandschaft bisher zu gering bewertet.
- Die Alternative wurde nicht unter dem Gesichtspunkt der Reduktion von Klimagasen und Schadstoffen bewertet. Die bestehende Planung verschiebt die Schadstoffe nur aus dem Reichenhaller Tal in unsere Gemeinde Bayerisch Gmain.
- Die geplante OU erfordert bis zu 19ha Inanspruchnahme von Natur und Landschaft, was im krassen Gegensatz zu den Zielen der BVWP steht, während die vom BUND vorgelegte Alternative das nur in ganz geringem Umfang erfordert. Deshalb ist auch hier eine sorgfältige und präzise Abwägung dringend geboten, die wir hiermit einfordern.
- Die Verbesserung der Lärmsituation wird im Planfall mit bis zu 4,3 dB(A) angegeben, eine Verwirklichung der Maßnahme ist finanziell nicht gesichert. Bei der Alternative, die nur einen geringen Bruchteil der Kosten erfordert, und deshalb viel früher verwirklicht werden kann, sind mit 2 OPA Lärmreduzierungen von mehr als 5dB(A) bei LKW, und bis zu 8dB(A) bei Pkw möglich, wenn die Geschwindigkeit auf 50km/h begrenzt wird.

Es ist nicht die Aufgabe von Umweltverbänden und Interessengemeinschaften, Alternativvorschläge bis hin zu den Kosten, detailliert aufzuschlüsseln. Diese Aufgabe obliegt den Planungsbehörden mit ihrem Fachpersonal. Das im Falle der Kostenschätzung selbst aber auf erhebliche Realitätsprobleme stößt. Denn im Vergleich mit den Kosten für den „Ettendorfer Tunnel“ scheint es sich auch in diesem Fall um eine sehr oberflächliche Schätzung zu handeln. Denn wie bekannt ist, wurde der Ettendorfer

Tunnel an einen Generalunternehmer zum Festpreis von unter 30 Millionen € vergeben, und kostete letztendlich über 50 Millionen. In welche finanziellen Dimensionen dann dieses Projekt vorstoßen wird, ist kaum vorstellbar.

Die Alternative dagegen ist darauf bedacht Finanzen, Natur und Umwelt zu schonen, wie es auch Ziel des BVWP 2030 ist, oder besser gesagt sein sollte.

Deshalb wird eine genaue Prüfung und Wertung dieser Alternative auf jeden Fall gefordert.

CO2 und Treibhausgas-Minderung:

Dieser Punkt ist im Gesamtplan nicht wirklich und realistisch enthalten. Es ist weder im Plan und noch in den wissenschaftlichen Berichten erkennbar, welche tatsächliche Reduzierung geplant/möglich ist. In allen Publikationen des BMVI sind nur Schätzungen und Mittelwerte, aber keine korrekten Berechnungen dazu vorgestellt. Die dabei angegebenen Barwerte für die Berechnung des NKV sind unrealistisch, unverständlich und auf keinen Fall plausibel.

Trotz nachweisbarer Anstrengungen der Auto-Industrie ist es seit 1990 nicht gelungen, die CO2-Emissionen im Straßenverkehr wirklich zu senken. Während Energiewirtschaft, Gewerbe und Kleinfeuerungsanlagen den Ausstoß um bis zu 45% gesenkt haben, gab es im Bereich Verkehr nur eine Reduzierung von 1,5%. Jeder weitere Ausbau und Kapazitätserweiterung von Straßen wird dieses konkrete Ziel im BVWP noch mehr konterkarieren.

Der im Umweltbericht Teil 2 dargestellte „Nulleinfluss“ des Projektes auf das FFH-Gebiet „Kirchholz“ ist nicht nachvollziehbar. Auf jeden Fall werden oberirdisch erhebliche Baumaßnahmen nötig sein, um das Ausblasbauwerk des Tunnels zu erstellen, und es werden dauerhaft zusätzliche Emissionen in das FFH-Gebiet eingetragen. Dass in Bezugsfall tatsächlich die Schadstoffe **immer** mit so hoher Geschwindigkeit ausgeblasen werden, dass sie nicht wieder auf den Erdboden zurückkommen, ist bisher nicht plausibel nachgewiesen. Dabei wird auf jeden Fall in Kauf genommen, dass diese Schadstoffe in bisher unbelastete Gebiete verfrachtet werden, und eben insgesamt keine Schadstoffminderung durch das Projekt erreicht wird. Im Gegenteil wird durch den Ausbau mit dieser Ortsumfahrung neuer, zusätzlicher Verkehr mit entsprechendem Schadstoffausstoß induziert. Es fehlt eine im Rahmen der SUP durchgeführte Überprüfung der Wirkungen der Verfrachtung der zusätzlichen Emissionen.

Dass der Gemeinderat von Bayerisch Gmain in seiner Sitzung am 22.04.2013 das Projekt in seiner Gesamtheit auch wegen diesem Punkt abgelehnt hat, sollte der Planungsbehörde bekannt sein.

Natur- und Flächenschutz:

Im Falle der OU Bad Reichenhall geht es um einen enormen Flächenverbrauch durch die drei Verkehrsknoten, die u.E. ebenso unnötig sind wie die gesamte OU. Es werden die Lebensräume des FFH-Gebietes „Kirchholz“ vom FFH-Gebiet „Marzoller Au“ weiter zerschnitten und abgetrennt. Das Ziel, den Flächenverbrauch zu reduzieren wird mit der Planvariante nicht erreicht, der Alternativvorschlag von Bund Naturschutz und IG Kirchholztunnel wird dem eben schon gerecht. Auch deshalb wird eine genaue Prüfung und Bewertung durch eine unabhängige Stelle gefordert.

Georisiken:

Das Planungsgebiet liegt im Bereich erheblicher Georisiken. Der gesamte Tunnelbereich liegt im Gefahrenhinweisgebiet „Erdfälle/Dolinen“ und „Anfälligkeit für flachgründige Hanganbrüche“. Im zitierten Beispiel „Ettendorfer Tunnel“ bestanden keine solchen Risiken, und dort kam es beim Tunnelbau zu einem Erdfall.

Es kommt beim Bau des Projekts zur Zerstörung örtlich bedeutender Biotope im Bereich Südportal, sowie des Nordportals und am Wappach. Ebenso ist die Entwicklungszone des Biosphärenreservates „Berchtesgadener Land“ von der gesamten Maßnahme betroffen. Das FFH-Gebiet „Standortübungsplatz Kirchholz“ wird zwar nur unterquert, aber genau mitten im FFH-Gebiet wird das Ausblasbauwerk für die Abluft an die Oberfläche kommen. Eine Vernetzung der beiden FFH-Gebiete Marzoller Au und Kirchholz ist durch den großzügigen Bau des Knoten Nord gar nicht mehr möglich. Dabei sind -teilweise identisch- auch die LSG Saalachauen und Kirchholz betroffen.

Nutzen- Kostenverhältnis:

Das NKV wird im bestehenden Referentenentwurf fehlerhaft bedient.

Zu den Veränderungen der Betriebskosten kann im Detail keine Stellung genommen werden, hierzu

fehlen uns die Berechnungsgrundlagen, **um deren Übersendung wir hiermit bitten.**

Speziell beim Neubau von Verkehrswegen spielen Kosten und Nutzen eine entscheidende Rolle bei der Einschätzung der Effektivität und Wirkung einer Maßnahme. Die generelle Vorgehensweise für Kosten-Nutzen-Untersuchungen in der Verkehrsplanung wird in den Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS) zusammengefasst. Gemäß EWS werden den Kostenkomponenten (Investitionskosten und laufende Kosten) die Nutzenkomponenten (Veränderung der Betriebskosten, der Fahrzeiten, des Unfallgeschehens, der Schadstoffbelastungen, der Klimabelastung, der Trennwirkung von Straßen, der Flächenverfügbarkeit in bebauten Gebieten) gegenübergestellt.

Als ein wesentliches Entscheidungskriterium wird auch im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung eine Nutzen-Kosten-Bewertung durchgeführt. Diese beinhaltet folgende Nutzenkomponenten:

- Senkung der Beförderungskosten (NB)
- Erhaltung der Verkehrswege (NW)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (NS)
- Verbesserung der Erreichbarkeit (NE)
- positive räumliche Wirkungen (NR)
- Entlastung der Umwelt (NU)
- Berücksichtigung des induzierten Verkehrs (NI)
- Verbesserung der Anbindung von See- und Flughäfen (NH)

Grundsätzlich ist festzustellen, dass überwiegende Teile des errechneten Nutzens sich im Wesentlichen aus Zeitgewinnen generieren, die sich in einer Senkung der Beförderungskosten (NB) sowie einer Verbesserung der Erreichbarkeit (NE) bei der Nutzenberechnung niederschlagen.

Inwiefern die Zeitgewinne im MIV als tatsächlicher Nutzen anzusehen sind, wird von verschiedenen Verkehrswissenschaftlern hinterfragt, da im Durchschnitt von relativ konstanten Reisezeitbudgets auszugehen ist. Statt einer Einsparung von Zeit ergibt sich durch die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse oft eine Verlängerung der möglichen Fahrtwege, die jedoch zu einer Erhöhung von Verkehrsarbeit, CO₂- und Abgasemissionen und ggf. für Probleme durch höhere Verkehrsaufkommen in anderen Netzabschnitten sorgt. Darüber hinaus ergeben sich kontraproduktive Wirkungen bezüglich einer integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung im Sinne kurzer Wege mit einem hohen Verkehrsmittelanteil des Umweltverbundes. Durch die Erweiterung des Mobilitätsradius bei gleichem Zeitbudget können sich Konkurrenzsituationen und eine Schwächung lokaler kleinteiliger Strukturen ergeben. Wird gar deren Existenz bedroht, entsteht für weitere Bürger die Notwendigkeit längere Wege zurückzulegen, die dann zumeist nur noch motorisiert möglich sind.

Wir möchten daher empfehlen, anderen Faktoren einen deutlich höheren Stellenwert bei der Kosten-Nutzen-Bewertung einzuräumen. Besonders wichtig ist der gleichzeitige Rückbau des zu entlastenden Straßenabschnittes, der jedoch in der Regel –und auch im Bezugsfall- ausbleibt, da er kostenseitig nicht vorgesehen und auch im Rahmen der Nutzen-Kosten -Berechnung nicht berücksichtigt ist. Daher zeigt sich in solchen Fällen meist auch, dass die prognostizierte Umlegung auf die Neubaustrecke nicht voll eintritt und stattdessen die nicht längere alte Trasse durch die satellitengestützte Navigation zum großen Teil weiter genutzt wird. Im Bezugsfall ist nicht nachvollziehbar, warum die Trasse „Leopoldstal so stark entlastet werden soll, wo sie doch um rund 20% kürzer als die neubaustrecke ist. Ein weiteres Problem bildet der durch den Um-, Aus- oder Neubau entstehende induzierte Verkehr. Dieser wird zwar als Faktor NI im Rahmen der Kosten-Nutzen-Rechnung berücksichtigt, spiegelt jedoch nicht in ausreichendem Umfang die tatsächlichen Effekte wieder.

Im Ergebnis des aktuellen Nutzen-Kosten-Berechnungsverfahrens erfolgt eine zu starke Priorisierung teurer Neubauvorhaben. Stattdessen wäre vielfach eine bestandsorientierte Optimierung –wie in unserer Alternative vorgeschlagen- ausreichend, um bestehende Probleme zu beseitigen. Hierfür ist jedoch eine Loslösung der Nutzenbewertung an Hand von theoretischen Zeitvorteilen durch die Neubauprojekte, welche jedoch in Wirklichkeit vielfach induzierte Verkehrsarbeit darstellen, notwendig.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Renoth