

1 Bedarfsplanung

Der Bundesverkehrswegeplan legt als Bedarfsplanung des Bundes für einen Zeitraum von mehreren Jahren fest, für welche Neu- und Ausbautvorhaben von Bundesautobahnen, Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen und Schienenwege durch die Bundesregierung finanzielle Mittel bereit gestellt werden. Üblicherweise melden die Straßenbauverwaltungen der Bundesländer im Vorfeld der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes die von ihnen vorgesehenen Straßenprojekte und deren geschätzte Kosten beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen an. Außerdem wird der verkehrliche Nutzen jedes Vorhabens berechnet. Wesentlichstes Kriterium bei der Entscheidung über die Aufnahme eines Bauvorhabens in den Bundesverkehrswegeplan ist das errechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV).

	B 62, 5. BA nach BVWP	B 62, 5. BA mit Talbrücke	A 71 Rohr- Meiningen
Länge [km]	2,7	2,7	6,9
Verkehrsbelastung 2010 [Kfz/24h]	20.478	20.478	21.200
Regelquerschnitt / Breite [m]	10,5	10,5	26,0
Länge großer Brückenbauwerke [m]	220	1070	2341
Kosten	Brücken [Mio €]	3,8	6,8
	Strecke [Mio €]	10,1	10,1
	Gesamt [Mio €]	13,9	16,9
Kosten je km	Brücken [Mio €]	1,4	2,5
	Strecke [Mio €]	3,7	3,7
	Gesamt [Mio €]	5,1	6,3
Kosten je km und Kfz/24h	Brücken [€]	69	123
	Strecke [€]	183	183
	Gesamt [€]	251	306
Kosten je km und Breitenmeter	Brücken [€]	0,13	0,24
	Strecke [€]	0,36	0,36
	Gesamt [€]	0,49	0,60

Tabelle 1-1: Vergleichende Betrachtung der Kosten der B 62 nach Bundesverkehrswegeplan¹, einer Variante mit langer Talbrücke² und eines Abschnitts der A 71³

Der Neubau der B 62 Werraquerung wurde im Bundesverkehrswegeplan von 2003 in den „vordringlichen Bedarf“ aufgenommen. Als Grundlage wurden durch die Straßenbauverwaltung Thüringens die Kosten laut Tabelle 1-1 (erste Kostenspalte) gemeldet. Hierbei wurden lediglich Kosten für eine 220 m Brücke in der Werraaue berücksichtigt. Diese Kostenannahme ist der Sachlage in keiner Weise angemessen, da von Seiten des Naturschutzes immer wieder auf die Notwendigkeit einer aufgeständerten Bauweise mit erheblich längeren Brückenlängen hingewiesen wurde. Die UVS zur B 62 Werraquerung stellt 1999 fest: „Die Wahl eines Brückenbauwerkes zur Querung des Werratales erscheint aus straßenbautechnischer Sicht als günstige Lösung.“ Sie kommt zu dem Schluss: „So ist hier grundsätzlich festzustellen, dass eine Vermeidung der verschiedenen Eingriffe mit den entspr. Folgen und Auswirkungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nicht möglich erscheint, eine effektive Minderung der potentiellen Eingriffe nur durch eine umfassende Überbrückung der gesamten

¹ BMVBW (2003) sowie Thüringer Landtag (2003b)

² gegenüber dem Bundesverkehrswegeplan veränderte Werte wurden einem Antwortschreiben des Thüringer Ministeriums für Bau und Verkehr vom 09.08.2005 an den Vorsitzenden des Naturschutzbeirates im Wartburgkreis entnommen

³ MARUHN (2005)

Werraue zu erreichen ist, wenn gleichzeitig der notwendige Baubetrieb entspr. schonend und sensibel durchgeführt wird.“⁴ .

Tabelle 1-1 soll verdeutlichen, dass die Kostenannahme für die B 62 Werraquerung für den Bundesverkehrswegeplan selbst ohne Kenntnis der zitierten Äußerungen, nicht angemessen war. Als Vergleichsobjekt wurde der Neubauabschnitt der A 71 zwischen den Anschlussstellen Meiningen-Nord und Meiningen-Süd gewählt. Dieser Streckenabschnitt quert ebenfalls die Werraue, führt durch Gelände vergleichbarer Topografie und lässt eine ähnliche Verkehrsbelastung wie die B 62 Werraquerung erwarten.

Ein direkter Vergleich der Baukosten pro km zeigt, dass trotz vergleichbarer Ausgangsdaten für die A 71 mehr als das dreifache der Kosten veranschlagt wurde. Auch die Berücksichtigung der erwarteten Verkehrsstärken führt zu keinem anderen Ergebnis. Selbst bei einer Berücksichtigung der im Vergleich zur Bundesstraße größeren Ausbaubreite der A 71 wurden für die B 62 Werraquerung nur weniger als drei Viertel der vergleichbaren Kosten veranschlagt.

Vor diesem Hintergrund muss die Frage gestellt werden, ob mit bewusst zu niedrig angesetzten Kosten für Brückenbauwerke ein günstiges NKV und u.a. damit die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan erlangt wurde.

Auf jeden Fall kann der auf einer offensichtlichen Fehlplanung beruhende, begrenzte Kostenrahmen nicht als Begründung für eine unzureichende Berücksichtigung der Belange von Natur und Landschaft bei der Planung des Bauwerks herhalten.

Obwohl der von der A 71 gequerte Bereich der Werraue eine deutlich geringere ökologische Wertigkeit aufweist (überwiegend Ackerland, keine besondere naturschutzfachliche Bedeutung) wurde dort eine Brückenlösung umgesetzt. Wir haben deshalb die Vergleichsrechnung um eine Variante ergänzt, die für die Werraquerung zusätzlich zu den bisher veranschlagten Kosten diejenigen Kosten berücksichtigt, die uns für eine komplette Talbrücke genannt wurden. Die streckenbezogenen Kosten erhöhen sich dadurch zwar, bleiben aber deutlich unter den Vergleichswerten des Abschnitts der A 71.

Es wird die Einsicht in die bislang vorliegende Nutzen-Kosten-Untersuchung durch Übersendung einer Kopie **beantragt**.

Weiterhin wird beantragt, dem Vorhabensträger aufzugeben, eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) der geplanten Variante (Dammlage) und der von den Naturschutzverbänden vorgeschlagenen Variante (aufgeständerte Variante) vorzunehmen. Hierbei sind insbesondere auch die Vorteile einer aufgeständerten Variante für die Umwelt mit einzubeziehen.

⁴ Planungsbüro Henning (1999): S. 234 u. 241