

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Einzelplan 12)

25 BMVI plant an einer Unterführung unnötige Sperranlage für über 2,8 Mio. Euro (Kapitel 1201)

Zusammenfassung

Das BMVI stattet eine Unterführung der Bundesautobahn A 92 mit einer besonders leistungsstarken Pumpenanlage aus, um sie auch bei außergewöhnlichem Starkregen zu entwässern. Zusätzlich installiert es eine Notstromversorgung und ein Meldesystem. Dennoch plant es zusätzlich eine Sperranlage für den unwahrscheinlichen Fall, dass die Pumpenanlage bei geringeren Regenmengen versagt.

Die neue Bundesstraße B 15n soll die A 92 bei Landshut mit einer Unterführung (Trog) unterqueren. Dieser Trog wird zur Entwässerung mit einer Pumpenanlage ausgestattet. Sie ist für einen außergewöhnlich starken Regen dimensioniert, der statistisch alle 100 Jahre einmal auftritt. Zusätzlich ist sie durch eine Notstromversorgung vor Stromausfall gesichert. Störungen werden zudem elektronisch von der Anlage an eine Betriebszentrale gemeldet. Dennoch plant das BMVI als weitere Sicherung zusätzlich den Bau einer Sperranlage. Sie soll im Falle einer drohenden Überflutung alle Zufahrtmöglichkeiten in den Trog sperren. Dies sei bei einem Zusammentreffen eines starken Regenereignisses und dem gleichzeitigen Ausfall der Pumpenanlage erforderlich. Aufgrund der geringen Wahrscheinlichkeit dieses Zusammentreffens bezweifelt der Bundesrechnungshof, dass die mindestens 2,8 Mio. Euro teure Sperranlage notwendig ist. Er fordert das BMVI auf, davon abzusehen, da es die Notwendigkeit gemäß § 6 BHO nicht nachgewiesen hat.

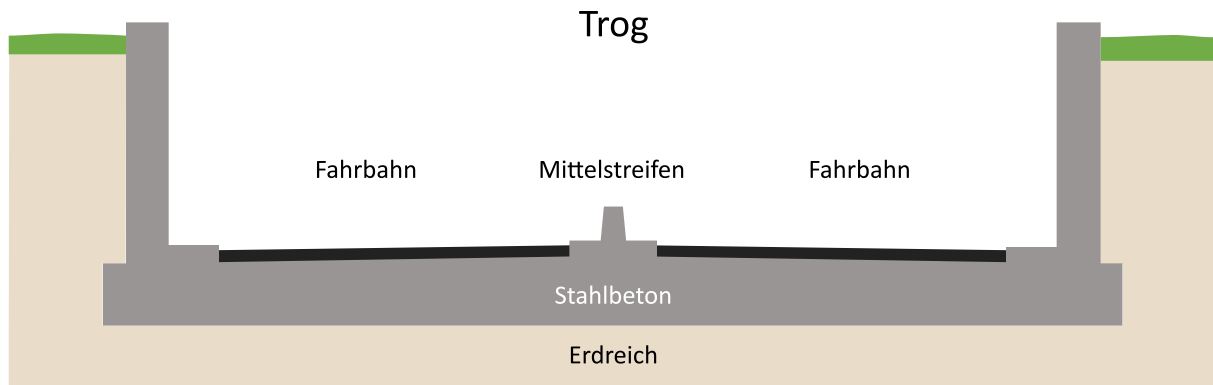
25.1 Prüfungsfeststellungen

Bei Landshut soll die B 15n u. a. die A 92 unterqueren. Das BMVI plant dafür auf 1 500 m Länge einen Trog (vgl. Abbildung 25.1). Teile der Anschlussstelle A 92/B 15n und des Trogs sind bereits im Bau.

Abbildung 25.1

Querschnitt eines Trogs

Ein Trog ist ein Bauwerk für eine Straßenführung unterhalb der umgebenden Geländeoberfläche mit geschlossenem Boden und geschlossenen Seitenwänden. Er wird z. B. zur Unterführung von Straßen eingesetzt.



Skizze: Querschnitt Trog (ohne Maßstab)

Grafik: Bundesrechnungshof.

Niederschläge fließen im Trog in Richtung des Tiefpunkts. Das BMVI plant daher, den Trog mittels einer Pumpenanlage zu entwässern. Sie soll aus mehreren Pumpen bestehen und vermeiden, dass die Fahrbahn im Trog bei Regen überflutet wird. Diese Pumpenanlage ist für ein Regenereignis dimensioniert, das nur alle 100 Jahre zu erwarten ist. Bei einem 10-jährlichen Regenereignis würde bereits ein Teil der Pumpleistung ausreichen, um den Trog zu entwässern. Sie soll zudem mit einer Notstromversorgung versehen und elektronisch mit der Verkehrs- und Betriebszentrale verbunden werden. Fällt die Pumpenanlage aus, erhält sie eine Meldung und kann die nächste Straßenmeisterei oder Polizeidienststelle verständigen.

Käme es bei einem Starkregenereignis zu einem Komplettausfall der Pumpenanlage, würde der Trog überflutet. Das BMVI berechnete für den Fall eines 10-jährlichen Regenereignisses, dass es am Tiefpunkt des Trogs nach 20 Minuten zu einem Wasserstand von 10 cm käme; nach einer Stunde stünde das Wasser 40 cm hoch.

Das BMVI legte nicht dar, inwieweit es wahrscheinlich ist, dass es gleichzeitig zu einem 10-jährlichen Regenereignis und einem Ausfall der Pumpenanlage kommt. Dennoch sah es eine Sperranlage für den Trog vor. Diese besteht aus Bodensensoren und zusätzlichen Videokameras am Tiefpunkt des Trogs sowie aktivierbaren Verkehrszeichen an den Trogzufahrten und auf der B 15n. Sobald die Bodensensoren einen kritischen Wasserstand im Trog feststellen, sollen sie einen Alarm in der Verkehrs- und Betriebszentrale auslösen. Diese kann mit Videobildern prüfen, ob sie die Sperranlage aktivieren muss. Unabhängig davon soll die Sperranlage automatisch auslösen, wenn die Messtechnik an verschiedenen Stellen der Pumpenanlage kritische Wasserstände misst. Bei einer Aktivierung der Sperranlage sollen an sechs Zufahrten zum Trog Verkehrszeichen geschaltet werden, die eine Zufahrt in den Trog untersagen. Bereits auf der B 15n fahrende Fahrzeuge sollen mit Verkehrszeichen ausgeleitet werden, bevor sie den überfluteten Bereich erreichen. Im Regelwerk des BMVI ist eine derartige Sperranlage nicht

vorgesehen. Vergleichbare Anlagen bei anderen Trögen sind dem Bundesrechnungshof nicht bekannt.

Die Investitionskosten für die Sperranlage bezifferte das BMVI im Jahr 2015 mit 2,8 Mio. Euro. Die Höhe der Betriebs- und Unterhaltungskosten ermittelte es nicht.

Das BMVI begründete die Sperranlage mit der Gefährdung für Verkehrsteilnehmer bei einer Überflutung. Diese könnten den überfluteten Bereich durchfahren, vor ihm wenden oder ihn zu Fuß verlassen. Die rechtzeitige Sperrung des Trogs allein durch die 10 km entfernten Autobahn- und Straßenmeistereien oder die Polizei sei nicht sichergestellt. Hierfür sei die Zeit bis zum Eintreten der Überflutung zu kurz und seien zu viele Fahrspuren betroffen.

25.2 Würdigung

Das BMVI hat nicht nachgewiesen, dass die Sperranlage notwendig ist und damit gegen haushaltsrechtliche Vorgaben verstoßen (§ 6 BHO). Es hat insbesondere nicht erklärt, woraus es die Wahrscheinlichkeit eines Zusammentreffens von Starkregenereignissen mit einem Komplettausfall der Pumpenanlage herleiten will. Es hat auch sonst keine überzeugenden Gründe dargelegt, warum hier andere Vorkehrungen als bei sonstigen Gefahrenstellen auf Bundesfernstraßen ergriffen werden müssen.

Ein erhöhtes Gefährdungspotenzial bei Überflutungen als Argument für eine Sperranlage sieht der Bundesrechnungshof daher nicht. Vielmehr schätzt er die Reaktionszeiten aufgrund der geringen Entfernung zwischen Meistereien und Trog als günstig ein. Die berechnete Geschwindigkeit der Überflutung lässt seines Erachtens ausreichend Zeit für eine manuelle Sperrung des Trogs durch die Meistereien und die Polizei.

Der Bundesrechnungshof hat das BMVI aufgefordert, von einer Sperranlage für den Trog abzusehen, solange der Bedarf nicht ausreichend belegt ist.

25.3 Stellungnahme

Das BMVI hat darauf hingewiesen, dass ein Ausfall der gesamten Pumpenanlage aus mehreren Gründen denkbar sei. Zum einen durch einen Stromausfall, zum anderen aber auch durch einen Ausfall der Pumpensteuerung oder weiterer betriebsrelevanter Technik. Hierbei handele es sich nicht um ein temporäres, sich selbst regulierendes Problem; vielmehr bestehe die Situation bis zur Behebung der technischen Ursachen fort.

Zudem könne der Trog auch überflutet werden, wenn die Leistungsfähigkeit der zuführenden Rohrleitungen sowie der Abläufe überschritten werden. Die Ursache hierfür könne entweder bemessungsbedingt oder aufgrund unvermeidlicher Verschmutzungen von Abläufen oder Leitungen vorliegen.

Das BMVI hat ergänzend darauf hingewiesen, dass die Tiefe einer Wasserfläche aus der Perspektive eines Kraftfahrers nur schwer einschätzbar sei. Es müsse damit gerechnet werden, dass der Verkehr vor diesem wahrgenommenen Hindernis günstigstenfalls mit angemessener Bremsreaktion zum Erliegen komme. Im Falle unverhältnismäßiger Brems- oder Ausweichreaktionen seien weitaus kritischere Szenarien mit deutlich größerem Schadenspotenzial vorstellbar.

Die Wahrscheinlichkeit einer Überflutung bei gleichzeitigem Ausfall der Pumpenanlage legte es dagegen weiterhin nicht dar.

25.4 Abschließende Würdigung

Die vom BMVI vorgebrachten Argumente zum Bau der Sperranlage zum Trog überzeugen nicht. Es ist weiterhin nicht erkennbar, dass an sechs Zufahrten zum Trog Sperrungen und je Fahrtrichtung Ausleitungsmöglichkeiten auf der B15n notwendig sein sollen. Denn das BMVI hat in seiner Stellungnahme nicht dargelegt, warum die Wahrscheinlichkeit für ein 10-jährliches Regenereignis bei gleichzeitigem Komplettausfall der Pumpenanlage so hoch ist, dass darauf nur mittels Sperranlage angemessen reagiert werden kann. Eine Notstromversorgung der Pumpen bei einem Stromausfall sowie regelmäßige Reinigungen der Entwässerungseinrichtungen würden die Wahrscheinlichkeit eines solchen Ereignisses deutlich verringern.

Unabhängig davon können auch allgemein bei plötzlich auftretenden Gefahrensituationen auf Bundesfernstraßen nicht sofort alle Zufahrten zu einem Störereignis verhindert werden. Eine Sperranlage an den Trogzufahrten ist insofern ungewöhnlich. Meistereien oder Einsatzkräfte sperren sie im Bedarfsfall. Dies wird durch Meldungen im Rundfunk ergänzt. Absperungen durch die Meistereien wären ohnehin notwendig, nicht zuletzt um Zuwiderhandlungen zu unterbinden.

Der Bundesrechnungshof fordert das BMVI auf, die Sperranlage zum Trog nicht zu bauen. Er regt an, gegebenenfalls zu prüfen, ob manuell ausklappbare Blechbeschilderungen an den entsprechenden Zu- und Abfahrten eine Verbesserung für die Meistereien darstellen, um Zufahrtsverbote und Ausleitungen schneller beschildern zu können.