

11 BMV muss beim Ersatz der Hochstraße Wetzlar alle Varianten im Wirtschaftlichkeitsvergleich betrachten

Zusammenfassung

Das BMV muss die Hochstraße der Bundesstraße (B) 49 in Wetzlar bis zum Jahr 2035 abreißen. Einen umfassenden Vergleich aller für den Ersatz in Betracht kommenden Varianten hat es unterlassen.

In einen Wirtschaftlichkeitsvergleich hat das BMV drei Varianten einbezogen. Dabei hat es den 559,5 Mio. Euro teuren Bau eines Tunnels westlich von Wetzlar als wirtschaftliche Lösung ermittelt. Der durchgeführte Variantenvergleich war jedoch methodisch grob fehlerhaft. Zudem hatte das BMV von vornherein drei weitere Varianten mit deutlich geringeren Kosten unzulässigerweise ausgeschlossen. Daher hat der Bundesrechnungshof das BMV aufgefordert, einen neuen, methodisch korrekten Wirtschaftlichkeitsvergleich durchzuführen. Dabei hat es auch für die zuvor ausgeschlossenen Varianten das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) nach der anerkannten Methode des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) zu ermitteln.

Das BMV hat die methodischen Fehler eingeräumt. Es hat zugesagt, einen Wirtschaftlichkeitsvergleich nachzuholen. Die Kritik am Ausschluss der drei Varianten hat es aber zurückgewiesen. Die Gründe dafür seien zwingend. Das BMV hat es daher abgelehnt, die ausgeschlossenen Varianten in den nachzuholenden Wirtschaftlichkeitsvergleich einzubeziehen.

Der Bundesrechnungshof hält den pauschalen Ausschluss der weiteren Varianten für inakzeptabel. Die dafür vorgebrachten Gründe überzeugen nicht. Im Hinblick auf das hohe Einsparpotenzial und die Rechtslage fordert er das BMV auf, die angeführten Defizite der ausgeschlossenen Varianten nach der BVWP-Methode zu bewerten. Nur die Variante mit dem höchsten NKV ist wirtschaftlich und weiter zu verfolgen.

11.1 Prüfungsfeststellungen

Die B 49 schließt östlich von Wetzlar an der Anschlussstelle Wetzlar-Ost an die Bundesautobahn (A) 45 an. In Richtung Norden führt sie über die B 277 zur A 480. Sie hat als wichtige Verbindung zwischen den Großräumen Köln und Dresden eine hohe

überregionale Bedeutung. Zudem kommt ihr eine große regionale Bedeutung zu. Die B 49 führt durch die Stadt Wetzlar als Hochstraße über mehrere Brücken. Diese sollen wegen baulicher Defizite bis zum Jahr 2035 abgerissen werden.

Als Ersatz kommen folgende Varianten in Betracht:

- der Bau eines Tunnels westlich von Wetzlar (Variante Tunnel, Vorzugsvariante des BMV),
- ein Einschnitt im Gelände westlich von Wetzlar (Variante Einschnitt),
- der Neubau der abzureißenden Hochstraße Wetzlar (Variante Hochstraße),
- der Ausbau der bestehenden B 277 westlich von Wetzlar neben dem Industriegebiet Dillfeld (Variante Ausbau B 277) und
- zwei Varianten, die teilweise durch das Industriegebiet Dillfeld und teilweise über die bestehende B 277 führen (Varianten Dillfeld). Diese unterscheiden sich sowohl in Länge und Lage der Trassen durch das Industriegebiet (siehe Abbildung 11.1).

Das BMV plant, die Hochstraße durch einen Tunnel westlich von Wetzlar zu ersetzen. Für die Vorzugsvariante Tunnel hat das BMV im Jahr 2021 ein NKV von 1,09 nach der gesamtwirtschaftlichen BVWP-Methode ermittelt. Dies war hier nach der BHO verpflichtend, da sich die Varianten in ihrem Nutzen für die Allgemeinheit nicht nur unwesentlich voneinander unterscheiden. Nach dieser Methode werden sämtliche Nutzen (z. B. Fahrzeitverkürzung) den Kosten gegenübergestellt. Ist das NKV größer als 1, so ist das Projekt grundsätzlich wirtschaftlich. Die Kosten der Vorzugsvariante sind seit dem Jahr 2021 um über 100 auf 559,5 Mio. Euro im ersten Quartal 2024 gestiegen. Angesichts der Baupreisentwicklung sind weitere Kostensteigerungen zu erwarten.

Die Vorzugsvariante ist das Ergebnis eines Vergleichs mit zwei weiteren Varianten. Alternativ zum Tunnel betrachtete das BMV die Variante Einschnitt sowie den Ersatz der Hochstraße. Die Vor- und Nachteile der Varianten berechnete es nicht nach der BVWP-Methode, sondern bewertete sie weitgehend verbal. Die Wirtschaftlichkeit bewertete das BMV durch einen Vergleich der Investitionskosten und die verbale Beschreibung der Lebenszykluskosten, ohne diese zu ermitteln.

Das BMV schloss die Varianten Dillfeld und die Variante Ausbau B 277 von vornherein von einem Vergleich aus. Diese knicken von der B 49 nach Norden ab und verlaufen teilweise durch das Industriegebiet Dillfeld. Sie führen ganz oder teilweise über die bestehende vierstreifig ausgebaut B 277 Richtung Norden bis zur A 480. Maßgeblich für den Ausschluss dieser Varianten war im Wesentlichen die Annahme, der Schwerverkehr würde sie ablehnen und stattdessen weiterhin durch die Stadt fahren. Zudem würde möglicherweise die angestrebte Durchfahrtsgeschwindigkeit nicht erreicht. Auch seien Eingriffe in Gewerbebetriebe notwendig und auszugleichen.

Abbildung 11.1

Tunnel oder Variante: BMV muss Wirtschaftlichkeit nachweisen

Das BMV muss die Hochstraße der B 49 in Wetzlar abreißen. In den Wirtschaftlichkeitsvergleich hat das BMV neben dem Ersatz der abzureißenden Hochstraße Wetzlar (Variante Hochstraße) die Variante Einschnitt und die Variante Tunnel (Vorzugsvariante des BMV) einbezogen. Die Varianten Dillfeld und die Variante Ausbau B 277 hat es von vornherein ausgeschlossen.



Quelle: OpenStreetMap contributors.

11.2 Würdigung

Der Bundesrechnungshof hat den Variantenvergleich als unzureichend und methodisch fehlerhaft kritisiert. Nach der anzuwendenden BVWP-Methode reicht eine verbale Bewertung der Vor- und Nachteile verschiedener Varianten nicht aus. Das BMV hätte für die Varianten in einer ordnungsgemäßen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung das NKV nach der BVWP-Methode ermitteln müssen.

Der Bundesrechnungshof hat zudem gefordert, alle Varianten in den Vergleich einzubeziehen. Die vom BMV vorgetragenen Bedenken mögen sich als schwerwiegend erweisen. Sie rechtfertigen es aber nicht, die Varianten Dillfeld und die Variante Ausbau

B 277 von der Bewertung im Wirtschaftlichkeitsvergleich auszunehmen. Solange das BMV nicht nachweist, dass die Mindestverkehrsqualität nicht gewährleistet ist, kommen sie jeweils als Vorzugsvariante in Betracht. Eventuelle Einschränkungen würden sich im reduzierten Nutzen und damit im NKV niederschlagen.

Gegen die befürchtete Durchfahrt des überregionalen Lkw-Verkehrs durch Wetzlar können die kommunalen Behörden bei Bedarf wirksame Maßnahmen ergreifen. Dies haben zahlreiche Städte wie z. B. Stuttgart, Ulm oder Würzburg bereits praktiziert.

11.3 Stellungnahme

Das BMV hat eingeräumt, dass die Ermittlung des NKV unumgänglich ist. Es hat zugesagt, für die Varianten Tunnel, Einschnitt und Hochstraße das NKV nach der BVWP-Methode zu ermitteln und die Variante mit dem größten NKV weiterzuverfolgen.

Dagegen hat das BMV die Kritik am Ausschluss der Varianten Dillfeld und der Variante Ausbau B 277 zurückgewiesen. Deren Defizite beim Verkehrsfluss seien mit den Planungszielen unvereinbar und würden einen Ausschluss erzwingen. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung dürfe das BMV solche Varianten ausschließen.

Im Einzelnen hat das BMV auf erforderliche Enteignungen im Gewerbegebiet hingewiesen. Eine Variante mache den Abbruch von zwei Logistikhallen und einem Nebengebäude erforderlich, ein Ausgleich im Nahbereich sei schwer zu finden. Zudem würde massiv in die kommunale Bauleitplanung und den Hochwasserschutz der Stadt Wetzlar eingegriffen.

Das BMV hat darüber hinaus ein Lkw-Durchfahrverbot in Wetzlar als nicht umsetzbar abgelehnt. Eine entsprechende Anordnung liege in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde und könne nicht im Zuge der Planfeststellung festgelegt werden.

11.4 Abschließende Würdigung

Auch weiterhin sieht der Bundesrechnungshof keine Gründe, die Varianten Dillfeld und die Variante Ausbau B 277 kategorisch auszuschließen. Die Argumentation des BMV lässt keinesfalls den Schluss zu, dass diese Varianten nicht realisierbar sind. Nach der BHO war das BMV daher verpflichtet, sie von Beginn an zu berücksichtigen. Dies muss es mit dem bereits zugesagten erneuten Variantenvergleich nun nachholen.

Das BMV kann die aufgeführten Nachteile als Kosten oder den Nutzen einschränkende Aspekte erfassen und bewerten. Der Bundesrechnungshof verkennt nicht, dass sich dies bei einzelnen Varianten möglicherweise erheblich auswirken kann. Andererseits weisen sie gegenüber der aktuellen Vorzugsvariante zum Teil auch ein hohes Potenzial

zur Kostensenkung auf. Erst in Kenntnis sowohl der jeweiligen Kosten als auch des möglichen Nutzens ist das BMV in der Lage, eine belastbare Entscheidung über die wirtschaftliche Variante zu treffen. Dazu ist das BMV nach der BHO verpflichtet. Angesichts des für die Vorzugsvariante ermittelten NKV von 1,09 ist dies auch dringend geboten.

Der Bundesrechnungshof weist vorsorglich darauf hin, dass die vom BMV angeführte Rechtsprechung hier nicht übertragbar ist. Diese bezieht sich nicht auf die im Vorfeld der Planfeststellung zu treffende verwaltungsinterne Entscheidung zur Vorzugsvariante. Die Planungsvorschriften des BMV sind im Regelfall zu befolgen. Im Einzelfall kann aber von ihnen abgewichen werden. Im Gegensatz zur BHO haben sie keine Gesetzesqualität.

Daher fordert der Bundesrechnungshof das BMV nachdrücklich auf, für alle der genannten Varianten auf der Basis belastbarer Daten eine NKV-Berechnung nach der BVWP-Methode durchzuführen.