

die Lärmschutzwand gar den Schienenlärm und belastet die Anwohner zusätzlich. Der Bundesrechnungshof hat empfohlen, die Lärmschutzwand zwischen der Bahnstrecke und den Wohnhäusern zu bauen, um die Anwohner zugleich vor Straßen- und Schienenlärm zu schützen.

39.3

Das Bundesverkehrsministerium hat mitgeteilt, es halte die vom Bundesrechnungshof vorgeschlagene Lösung für technisch nicht umsetzbar. Diese Alternative habe den Nachteil, dass dabei die Lärmschutzwand die Grundstücke der Anwohner verschatte. Außerdem könnten Winde die Verankerungen der Lärmschutzwand lösen und den Bahndamm und die Gleise schädigen. Das Bundesverkehrsministerium habe die Straßenbauverwaltung aufgefordert, in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG eine Lösung zu erarbeiten.

39.4

Der Bundesrechnungshof hält die Einwände für nicht überzeugend. Da die Lärmschutzwand in der von ihm vorgeschlagenen Alternative nordwestlich der Grundstücke stehen würde, ist eine Verschattung der Wohnhäuser nicht zu befürchten. Außerdem kann die Lärmschutzwand so tief gegründet werden, dass der Bahndamm und die Gleise nicht beschädigt werden. Die bloße Aufforderung an das Straßenbauamt, in Abstimmung mit der Bahn eine Lösung zu erarbeiten, reicht nicht aus.

Das Bundesverkehrsministerium muss dafür sorgen, dass Bundesmittel für den Lärmschutz effektiv und wirtschaftlich verwendet werden. Der Bundesrechnungshof erwartet, dass die Lärmschutzwand dort errichtet wird, wo sie den größtmöglichen Nutzen für die betroffenen Anwohner hat und nicht zu weiteren Nachteilen führt. Das Bundesverkehrsministerium sollte bei der Deutschen Bahn AG darauf hinwirken, dass die Lärmschutzwand zwischen der Bahnstrecke und den Wohnhäusern gebaut wird.

40 Notwendigkeit für den Bau von Standstreifen unzureichend überprüft Kat. B (Kapitel 1209 und 1210)

40.0

Das Bundesverkehrsministerium und die Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein planen, die Bundesstraße B 207 mit Ausnahme der Fehmarnsundbrücke vierstreifig mit Standstreifen auszubauen. Der Bundesrechnungshof bezweifelt, dass dieser autobahnähnliche Ausbau angesichts des prognostizierten Verkehrs notwendig ist. Seiner Ansicht nach sind Nothaltebuchten statt Standstreifen für die Verkehrssicherheit ausreichend. Der Bund könnte dadurch Baukosten von 22 Mio. Euro sparen. Der Bundesrechnungshof hält es für erforderlich, dass das Bundesverkehrsministerium und die Straßenbauverwaltung die Notwendigkeit von Standstreifen überprüfen.

40.1

Im Staatsvertrag über die Errichtung einer Festen Fehmarnbelt-Querung hat sich die Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2008 gegenüber Dänemark verpflichtet, die Bundesstraße B 207 von Heiligenhafen bis Puttgarden vierstreifig auszubauen. Davon ausgenommen ist das insgesamt 3,7 km lange Teilstück der zweistreifigen Fehmarnsundbrücke zwischen der Insel Fehmarn und dem Festland. Die vierstreifige B 207 soll die Lücke zwischen dem als Fehmarnbelt-Querung geplanten Tunnel von Puttgarden nach Dänemark und der Bundesautobahn A 1 schließen, die in Heiligenhafen beginnt.

Im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums plant die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein (Straßenbauverwaltung), die B 207 auf insgesamt 16 km auszubauen, davon 6 km auf dem Festland und 10 km auf der Insel. Die Gesamtkosten für das Bauvorhaben bezifferte die Straßenbauverwaltung mit 90 Mio. Euro, davon 22 Mio. Euro für durchgängige Standstreifen.

Abbildung 40.1 gibt einen Überblick über den geplanten Ausbau.

Der Bundesrechnungshof prüfte mit Unterstützung des Prüfungsamtes des Bundes Hamburg den geplanten Ausbau der B 207.

Nach einer Richtlinie des Bundesverkehrsministeriums können die Straßenbauverwaltungen der Länder vierstreifige Bundesstraßen „bis etwa 15 km Länge“ und mit Verkehrsbelastungen von durchschnittlich 30 000 Fahrzeugen pro Tag ohne Standstreifen bauen. Diese Schwelle dient auch dazu, für neu zu bauende Straßen möglichst wenig Flächen zu beanspruchen. Bei längeren Bauvorhaben oder durchschnittlich mehr als 30 000 Fahrzeugen pro Tag sind für die Verkehrssicherheit Standstreifen vorgesehen.

Nach einem von der Straßenbauverwaltung in Auftrag gegebenen Gutachten sind im Jahr 2025 durchschnittlich 11 500 Fahrzeuge pro Tag auf der Insel Fehmarn und bis 18 600 Fahrzeuge auf dem Festland zu erwarten. Zur Urlaubszeit werden höhere Spitzenwerte erreicht.

Die Straßenbauverwaltung plant, die B 207 autobahnähnlich mit Standstreifen auszubauen. Sie geht zwar davon aus, dass die prognostizierte Verkehrsbelastung nach Eröffnung der Festen Fehmarnbelt-Querung Standstreifen nicht zwingend erfordere. Zu berücksichtigen sei jedoch die übergeordnete Bedeutung der B 207 als Teil einer Nord-Süd-Achse, die Skandinavien mit Mitteleuropa verbindet. Nach Ansicht der Straßenbauverwaltung seien die Standstreifen außerdem für eine höhere Verkehrssicherheit erforderlich.

Die vierstreifige A 1 von Heiligenhafen bis Bad Schwartau hat – bis auf Streckenabschnitte von insgesamt 11 km – Standstreifen. Der Tunnel unter dem Fehmarnbelt wird vierstreifig mit Standstreifen gebaut. Die Hinterlandanbindung auf dänischer Seite ist dagegen mit etwa 28 km Länge vierstreifig ohne Standstreifen ausgebaut.

Abbildung 40.1

Geplante Ausbauabschnitte der B 207 (rot markiert)



Quelle: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Ergänzungen durch Bundesrechnungshof.

Das Bundesverkehrsministerium stimmte dem Bauentwurf der Straßenbauverwaltung im August 2010 zu. Seitdem ist der Ausbau in der Planfeststellung.

40.2

Der Bundesrechnungshof hat bezweifelt, dass der autobahnähnliche Ausbau der Strecke mit Standstreifen erforderlich ist. Er erkennt zwar die überregionale Bedeutung der B 207 an, die die Lücke zwischen der A 1 in Heiligenhafen und dem Tunnel unter dem Fehmarnbelt schließen soll. Diese erfordert jedoch aus seiner Sicht nicht, auch die B 207 mit Standstreifen auszubauen.

Die Straßenbauverwaltung hat bei ihren Planungen unzureichend berücksichtigt, dass die B 207 auf der Fehmarnsundbrücke vorerst zweistreifig bleiben wird und die dänische Hinterlandanbindung keine Standstreifen hat. Ein autobahnähnlicher Ausbau der B 207 mit Standstreifen ist

nach den Richtlinien des Bundes nicht zwingend erforderlich, weil die beiden auszubauenden Teilstücke auf dem Festland und auf der Insel jeweils weniger als 15 km lang sind. Selbst die Gesamtlänge des geplanten Ausbaus (16 km) liegt nahe an der Richtgröße des Bundesverkehrsministeriums („etwa 15 km“).

Auch der prognostizierte Verkehr erfordert nicht den Bau von Standstreifen. Die Gutachter erwarten durchschnittlich weniger als 20 000 Fahrzeuge pro Tag. Nach den Erfahrungen des Bundesrechnungshofes ist dies für vierstreifige Bundesstraßen eine geringe Belastung. Nur zur Urlaubszeit werden höhere Spitzenwerte erreicht, die allerdings für die Entscheidung über den Bau von Standstreifen auf der B 207 nicht maßgebend sind.

Zudem sind die Standstreifen für die Verkehrssicherheit nicht notwendig. Um eine ausreichende Verkehrssicherheit zu gewährleisten, könnte die Straßenbauverwaltung statt durchgängiger Standstreifen Nothaltebuchten ein-

richten, um die Gefahr von Auffahrunfällen bei Pannen zu verringern.

Die Straßenbauverwaltung hat die erheblichen Kosten von Standstreifen unzureichend berücksichtigt. Außerdem hat sie die Auswirkungen auf die Umwelt nicht gewürdigt, die sich beim Bau von Standstreifen ergeben. Sie hat mit-hin bei der gebotenen Gesamtabwägung der Vor- und Nachteile des geplanten Ausbaus nicht berücksichtigt, dass sie für durchgängige Standstreifen etwa acht Hektar Fläche versiegeln müsste.

Der Bundesrechnungshof hat empfohlen, auf die Standstreifen zu verzichten. Der Bund könnte dadurch 22 Mio. Euro sparen.

40.3

Das Bundesverkehrsministerium hat mitgeteilt, dass es am vierstreifigen Ausbau mit Standstreifen festhalten möchte. Auf die Feststellungen und Empfehlungen des Bundesrechnungshofes ist es nicht eingegangen.

40.4

Das Bundesverkehrsministerium und die Straßenbauverwaltung haben die wirtschaftlichen Vorteile eines möglichen Verzichts auf Standstreifen unzureichend gewürdigt. Außerdem haben sie bei der Planung das Ziel nicht beachtet, für neu zu bauende Straßen möglichst wenig Flächen zu beanspruchen. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit haben sie mögliche kostengünstigere Varianten nicht in Erwägung gezogen.

Der Bundesrechnungshof hält es für erforderlich, dass das Bundesverkehrsministerium und die Straßenbauverwaltung die Notwendigkeit von Standstreifen überprüfen und dabei alle relevanten Gründe einbeziehen.

41 Kat. C Landesstraße mit Bundesmitteln ausgebaut: Brandenburg erstattet dem Bund mehr als 3 Mio. Euro (Kapitel 1210)

41.0

Die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg hat dem Bund nach Hinweisen des Bundesrechnungshofes mehr als 3 Mio. Euro erstattet. Sie ließ eine Straße auf Kosten des Bundes ausbauen, die sie zuvor von einer Bundesstraße zur Landesstraße abgestuft hatte.

41.1

Die Ausgaben für Bau und Unterhaltung einer Straße hat der jeweilige Straßenbaulastträger zu übernehmen. Das ist bei Bundesstraßen der Bund und bei Landesstraßen das Land. Die Straßenbauverwaltungen der Länder verwalten die Bundesstraßen im Auftrag des Bundes und bewirtschaften die bereitgestellten Bundesmittel.

Auf Vorschlag des Landes Brandenburg nahm die Bundesanstalt für Straßenwesen (Bundesanstalt) einen Abschnitt der Bundesstraße B 115 im Jahr 2000 in ein Forschungsprojekt zur Verkehrssicherheit auf Bundesstraßen außerhalb von Ortschaften auf. Die Bundesanstalt wollte an dieser unfallträchtigen Strecke untersuchen, inwiefern sich Unfälle durch zusätzliche Überholfahrstreifen und einen neuen Straßenbelag auf den bestehenden Fahrstreifen reduzieren lassen. Die Planungen zum dafür notwendigen Ausbau der Straße übernahm die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg. Sie zogen sich bis zum Jahr 2003 hin.

Im Jahr 2003 vereinbarte das Bundesverkehrsministerium mit der Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg, den dortigen Abschnitt der B 115 zur Landesstraße L 48 abzustufen, weil er nicht mehr dem Fernverkehr diene. Zum 1. Januar 2004 wechselten mit der Straßenbaulast alle mit Bau und Unterhaltung zusammenhängenden Aufgaben auf das Land. Bis zu diesem Zeitpunkt war der Bund rechtlich verpflichtet, die Straße ordnungsgemäß zu unterhalten.

Der Bundesrechnungshof prüfte mit Unterstützung des Prüfungsamtes des Bundes Berlin den Ausbau der Straße. Er stellte fest, dass die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg die Straße in den Jahren 2004 und 2005 wie geplant ausbauen ließ. Die Kosten von 3,26 Mio. Euro lastete sie dem Bund an. Die Straßenbauverwaltung war davon ausgegangen, dass der Bund die Baukosten des Forschungsprojekts auch dann übernimmt, wenn er die Straßenbaulast nicht mehr trägt.

Das Bundesverkehrsministerium bemerkte den Fehler des Landes nicht. Es hatte darauf vertraut, dass das Land die zur Landesstraße abgestufte Straße nicht mehr mit Bundesmitteln ausbaut. Bis zum Wechsel der Straßenbaulast hatte die Straßenbauverwaltung die B 115 im Auftrag des Bundes ordnungsgemäß unterhalten.

41.2

Der Bundesrechnungshof hat beanstandet, dass die Straßenbauverwaltung den Ausbau der Straße mit Bundesmitteln finanzierte, obwohl sie die Strecke zuvor zur Landesstraße abgestuft hatte. Der Ausbau war auch zur Erfüllung von Aufgaben des Bundes nicht notwendig, weil er über eine ordnungsgemäße Unterhaltung der Straße hinausging. Der erneuerte Straßenbelag und die zusätzlichen Fahrstreifen kamen dem Land zugute. Die Straßenbauverwaltung hätte den Ausbau der Straße aus Landesmitteln finanzieren oder auf den Ausbau verzichten müssen. Der Bundesrechnungshof hat die Straßenbauverwaltung aufgefordert, dem Bund die Baukosten von mehr als 3 Mio. Euro zu erstatten.

41.3

Die Straßenbauverwaltung ist der Aufforderung des Bundesrechnungshofes gefolgt und hat dem Bund im Jahr 2012 die Baukosten von 3,26 Mio. Euro zurückgezahlt.