

**Stellungnahme
zum BVWP-Entwurf 2030
zur B 51n, Ortsumfahrung Bad-Iburg**

Auftraggeber:

Bürgerinitiative Bad Iburg-Glane

Auftragnehmerin:



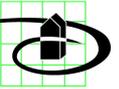
**RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00
Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de**

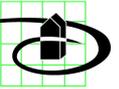
**Bearbeitung:
Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn (Projektleitung)
Dr. Ralf Hoppe**

Marburg, im März 2017



Gliederung

1.	Einleitung.....	4
2.	Stellungnahme zum Gesamtbericht	4
2.1	Lage des Projektes.....	4
2.2	Bedeutung der Nutzen-Kosten-Analyse	5
2.2.1	Ermittlung der Kosten	5
2.2.2	Ermittlung der Nutzen	14
2.3	Ziel: Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft.....	23
2.4	Einstufung der Projekte	24
2.5	Unzerschnittene Räume	25
2.6	Verkehrsprognose 2030	26
2.8	Finanzierung des BVWP 2030	33
3	Stellungnahme zur Umwelt- und Naturschutzfachlichen Beurteilung (Modul B).....	35
3.1	Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung.....	35
3.2	Alternativenprüfung	38
4.	Raumordnerische Beurteilung (Modul C)	40
5.	Städtebauliche Beurteilung (Modul D).....	42
6.	Zusammenfassung.....	43

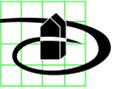


Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Berechnung jährlich anfallender Kosten für Ausgleichsmaßnahmen je ha	6
Tabelle 2: Berechnung der Gesamtkosten je Biotopzieltypen in ha.....	7
Tabelle 3: Zuordnung der Biotopstrukturtypen mit Wiederherstellungskosten zu Biotop- Standorttypen	7
Tabelle 4: Baukostenentwicklung im Straßenbau 2011 bis 2014	11
Tabelle 5: Baukosten der Ortsumfahrung Bad Iburg	12
Tabelle 6: Ergebnisse der Lärmkartierung 2012.....	19
Tabelle 7: Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr 2007	21
Tabelle 8: Nutzen-Kosten-Verhältnis	22
Tabelle 9: Flächenberechnung für Trassenbau und Ausgleichsmaßnahmen.....	24
Tabelle 10: Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr	27
Tabelle 11: Investitionsstruktur des BVWP 2030.....	33
Tabelle 12: Mittelaufteilung nach Ländern.....	34
Tabelle 13: Bedarfsplananteile der Länder 2015-2017	35
Tabelle 14: Städtebauliche Bewertung für das Gesamtprojekt.....	42

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtslageplan B 51 Ortsumfahrung Bad Iburg.....	5
Abbildung 2: Verkehrsbelastungen DTV in Bad Iburg 2007	18
Abbildung 3: Bauabschnitte der B 51 mit Anlage neuer Kreisverkehre	20
Abbildung 4: Preisindizes im Verkehr	28
Abbildung 5: Entwicklung der Lebenshaltungskosten und Kraftstoffpreise.....	29
Abbildung 6: Verkehrsentwicklung 2005 zu 2010	31
Abbildung 7: Kfz-Belastungen im Bezugsfall 2030 für die B 51	32
Abbildung 8: Kfz-Belastungen im Planfall 2030 für die B 51n.....	32
Abbildung 9: Geschützte Gebiete im Umfeld der OU Bad Iburg	37
Abbildung 10: Betroffenheit von unzerschnittenen Funktionsräumen.....	37
Abbildung 11: Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit zwischen Oberzentren im MIV	41



1. Einleitung

Die Bürgerinitiative Bad Iburg-Glane hat RegioConsult im Februar 2017 mit einer gutachterlichen Stellungnahme zum Projektdossier „B 51n Ortsumfahrung Bad Iburg“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) beauftragt. Schwerpunkt der Bearbeitung ist die Bewertung der verkehrlichen Wirkungen und der Kosten-Nutzen-Berechnung.

Zusätzlich werden die wesentlichen Kritikpunkte am Umweltbericht, der raumordnerischen und städtebaulichen Bewertung zum BVWP herausgearbeitet und hinsichtlich ihrer Relevanz für die Planung der Umfahrung geprüft. Dieser Aspekt ist für die Bewertung der Angaben zum Nutzen-Kosten-Verhältnis ebenfalls von Bedeutung. Außerdem sollen auch die Auswirkungen auf Gesamtplanenebene (SUP) sowie die Berücksichtigung der BVWP-Planungsziele überprüft werden.

Die Stellungnahme konzentriert sich neben der Bedarfsfrage auf wesentliche umwelt- und naturschutzfachliche bedeutsame Aspekte des Gesamtberichts und des Umweltberichts zum BVWP 2030.

2. Stellungnahme zum Gesamtbericht

Für alle Projekte, die im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 genannt sind, werden im Projektinformationssystem (PRINS) die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse, der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sowie der raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilung dargestellt.

2.1 Lage des Projektes

In Abbildung 1 ist der Übersichtslageplan der „B 51n Ortsumfahrung Bad Iburg“ dargestellt. Geplant ist ein zweistreifiger Neubau von insgesamt 7 km Länge.¹

Das Projekt wird im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 **nicht** der Verbindungsfunktionsstufe 0/1 zugeordnet. Dies ist deshalb von Bedeutung, da daraus hervorgeht, dass es sich um **keine Verbindung** handelt, **die für die Verbindung zwischen Metropolregionen oder Oberzentren von Bedeutung ist.**

Das Projekt ist in den vordringlichen Bedarf eingestuft.²

¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_grunddaten

² Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_grunddaten

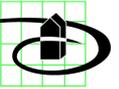
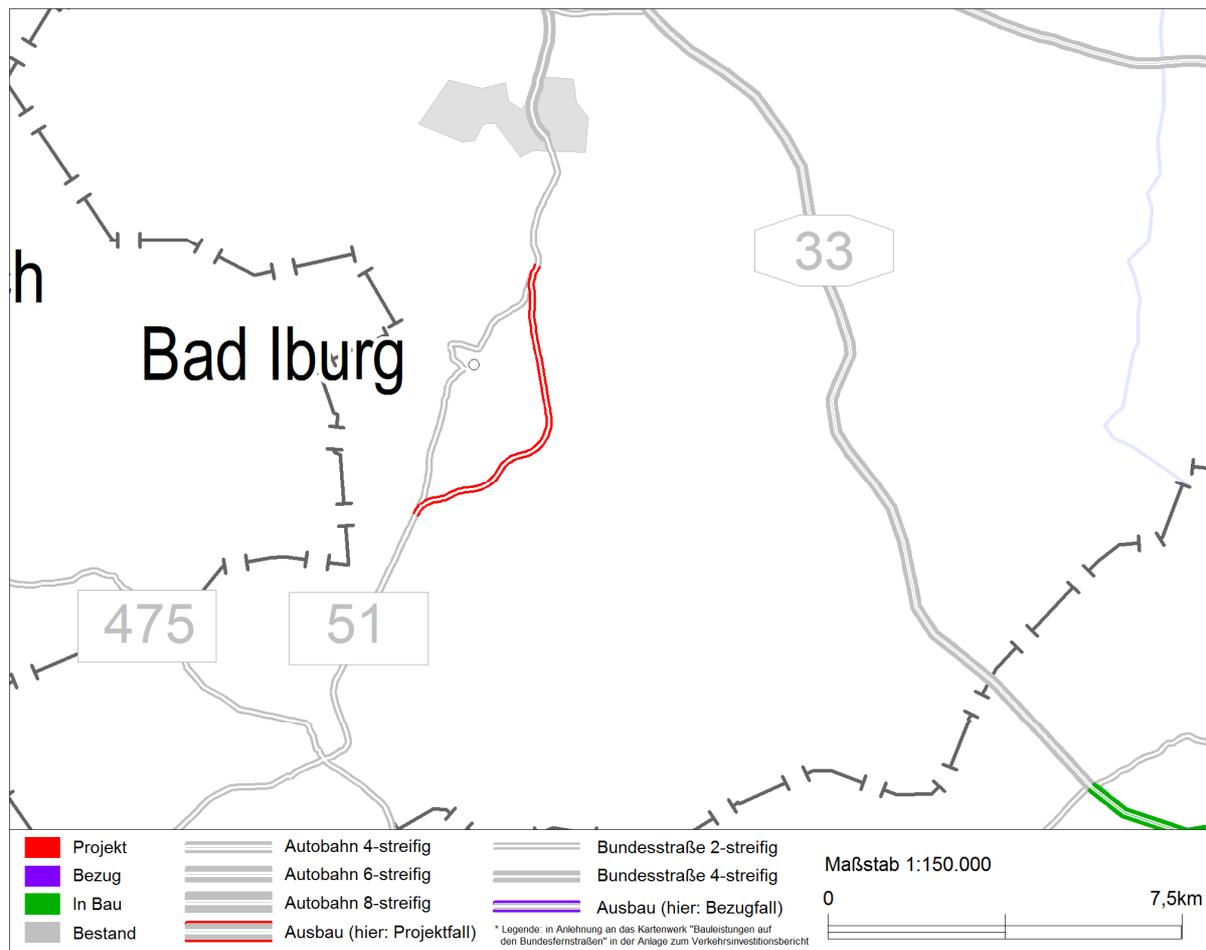


Abbildung 1: Übersichtslageplan B 51 Ortsumfahrung Bad Iburg



Quelle: PRINS, BVWP 2015, <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html>

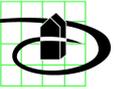
2.2 Bedeutung der Nutzen-Kosten-Analyse

Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse ist für die Einstufung in die Bedarfsstufen von zentraler Bedeutung. Deshalb werden einführend wichtige Aspekte der Nutzen-Kosten-Analyse diskutiert.

2.2.1 Ermittlung der Kosten

Die im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 getroffene Aussage, dass Aspekte der Verkehrssicherheit sowie des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes in den Bewertungen des BVWP abgebildet werden,³ ist zutreffend. Dies geschieht aber völlig unzureichend, da **wesentliche Aspekte der Umweltbelastung nicht monetarisiert** werden. Dies betrifft zum Beispiel die Betroffenheit von FFH-Gebieten. Damit geht die

³ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 4



Bewertung der nicht monetarisierten Kriterien nicht in die **Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)** ein und verfälscht das Ergebnis wesentlich. Dies gilt auch für die Betroffenheit von Biotop-Standorttypen, die nicht monetarisiert werden.

Dies ist nicht nachvollziehbar, denn bereits 1998 haben GÜHNEMANN und ROTHENGATTER ein Konzept zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte vorgelegt, in dem die Monetarisierung beispielhaft umgesetzt wurde. Es ist schwer verständlich, dass das BMVI trotz eines neuen umfassenden wissenschaftlichen Methodenansatzes zur BVWP (vgl. die umfangreiche Dokumentation der vergebenen Studien zur BVWP 2015 auf bmvi.de/bvwp2015), die Monetarisierung auf die Aspekte Lärm, Schadstoffe und CO₂ beschränkt hat.⁴

Bei GÜHNEMANN und ROTHENGATTER werden auf der Grundlage von Bosch + Partner die aufgezinsten Kompensationskosten für Biotop-Standorttypen unter Berücksichtigung des Wiederherstellungszeitraums und der Nutzungsausfallzahlungen als jährlich anfallende Kosten je ha Betroffenheit angegeben.

Tabelle 1: Berechnung jährlich anfallender Kosten für Ausgleichsmaßnahmen je ha

Zieltyp	Mittlere Pflegekosten	Zeiddauer		Mittl. Nutzungsausfallkosten	Zeitd.	Abgezinsten Pflegekosten (P)		Abgezinsten Nutzungsausfallkosten (N)		Abgezinsten periodische Kosten gesamt	
		von	bis			min./max.	Mittelwert	min./max.	Mittelwert	min./max.	Mittelwert
mesotrophe Süßgewässer	600 DM	0	20	0 - 1.400 DM	150	0 - 9.000 DM	4.500 DM	0 - 45.000 DM	22.500 DM	0 - 54.000 DM	27.000 DM
Trockenrasen	800 DM	0	100	0 - 1.400 DM	150	0 - 25.000 DM	12.500 DM	0 - 45.000 DM	22.500 DM	0 - 70.000 DM	35.000 DM
Halbtrockenrasen	800 DM	40	50	600 - 1.400 DM	150	18.000 - 20.000 DM	19.000 DM	19.000 - 45.000 DM	32.000 DM	37.000 - 65.000 DM	51.000 DM
Acker, ext. genutzt			30	600 DM	150	0 DM	0 DM	19.000 DM	19.000 DM	19.000 DM	19.000 DM
Laub-/Mischforst			30	0 - 800 DM	150	0 DM	0 DM	19.000 - 45.000 DM	32.000 DM	19.000 - 45.000 DM	32.000 DM

Quelle: Rothengatter, 1998, S. 146

In der nachfolgenden Tabelle 2 haben die Autoren des Forschungsprojektes die Gesamtkosten ermittelt, wobei zu den Kosten der Tabelle 1 die einmaligen Kosten und die Kosten des Flächenerwerbs hinzukommen.

Die Angaben der Tabellen 1 und 2 wurden dann in eine Zuordnung der Biotopstrukturtypen übersetzt (vgl. Tab. 3).

⁴ Vgl. IWW, KuP, IFEU, PTV Consult (1998): Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung, S. 146ff.

**Tabelle 2: Berechnung der Gesamtkosten je Biotopzieltypen in ha**

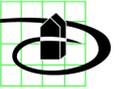
Zieltyp	Einmalige Kosten (€)	Abgezinst per. Kosten (rep.) Mittelwert	Kosten für Flächenkauf (€)	Herstellkosten pro ha (Hk)	Regenerationszeitraum (br)		Gesamtkosten pro ha (Gk) für Biotop-Zieltypen incl. Berücksichtigung des Zinseszins bei einem Zinssatz von 3 %	
	min./max.			min./max.	von	bis	min./max.	Mittelwert
mesotrophe Süßgewässer	117.000 - 181.000 DM	27.000 DM	120.000 DM	264.000 - 328.000 DM	20	45	422.000 - 770.000 DM	597.000 DM
Trockenrasen	75.000 - 79.000 DM	35.000 DM	120.000 DM	230.000-234.000 DM	95	95	885.000 - 901.000 DM	890.000 DM
Halbtrockenrasen	56.000 - 77.000 DM	51.000 DM	120.000 DM	227.000 - 248.000 DM	35	35	463.000 - 508.000 DM	487.000 DM
Acker, extensiv genutzt	0 DM	19.000 DM	120.000 DM	139.000 DM	35	23	243.000 DM	243.000 DM
Laub-/Mischforst	51.000 DM	32.000 DM	120.000 DM	203.000 DM	45	45	477.000 DM	477.000 DM

Tabelle 3: Zuordnung der Biotopstrukturtypen mit Wiederherstellungskosten zu Biotop-Standorttypen

Nr.	Biotopstrukturgruppe	Zielbiotope		Entwicklungszeitabhängige Gesamtkosten der Wiederherstellung pro ha
		Nr.	Benennung	
I	Gewässer	1	Quellfluren	619.000 DM
		2	unreg. kleine Fließgewässer	1.560.000 DM
		3	oligotrophe Stillgewässer	690.000 DM
		4	dystrophe Stillgewässer	1.650.000 DM
		5	mesotrophe Stillgewässer	597.000 DM
	durchschnittliche Kosten			850.000 DM
II	extensiv genutzte Biotop-trockener Standorte	7	Trockenrasen	890.000 DM
		8	Zwergstrauchheiden	1.040.000 DM
		20	Halbtrockenrasen	487.000 DM
		21	Borstgrasrasen	474.000 DM
	durchschnittliche Kosten			720.000 DM
III	extensiv genutzte Biotop-feuchter Standorte	9	Niedermoore/Sümpfe	1.010.000 DM
		11	Großseggenrieder	729.000 DM
		12	Röhrichte	583.000 DM
		18	Torfstich	1.020.000 DM
		6	temporäre Stillgewässer	497.000 DM
	durchschnittliche Kosten			770.000 DM
IV	Wälder/ Gehölze	13	Feldgehölze	730.000 DM
		17	naturnaher Laubmischwald	1.030.000 DM
		27	montaner Nadelwald	820.000 DM
		28	Kiefernwald	640.000 DM
		29	Niederwald	485.000 DM
		30	Mittelwald	800.000 DM
		31	Laub-/Mischforst	432.000 DM
		32	Nadelforst	257.000 DM
	durchschnittliche Kosten			650.000 DM
	<i>naturnahe Wälder Forsten</i>			750.000 DM
				360.000 DM
V a	Grünland, extensiv	22	frisch	313.000 DM
		23	feucht-naß	373.000 DM
	durchschnittliche Kosten			340.000 DM
V b	Grünland, intensiv			120.000 DM
VI a	Ackerland, extensiv	19	Ackerbrache	152.000 DM
		24	Acker, extensiv genutzt	243.000 DM
	durchschnittliche Kosten			200.000 DM
VI b	Ackerland, intensiv			120.000 DM
VII a	Sonderkulturen, extensiv	26	Streuobstwiesen	500.000 DM
			durchschnittliche Kosten	500.000 DM
VII b	Sonderkulturen, intensiv			120.000 DM

Quelle für Tabelle 2 und 3: Rothengatter, 1998, S. 147 und 148

Diese Kosten müssen bei der NKA ermittelt werden, um das Schutzgut monetarisiert abzubilden und in der NKA berücksichtigen zu können.



Die ursprünglich getroffene Aussage aus der BVWP-Grundkonzeption, wonach hohe Umweltbetroffenheiten eine Bedingung für die VB+-Einstufung sind,⁵ wurde wieder fallengelassen.

Nach den Kostenangaben der Tabelle 3 muss der Kostenaufwand für den Eingriff mit den Flächenangaben der Tabellen 4 und 5 berechnet werden.

Die Beurteilung der Umweltbetroffenheit, der nicht monetarisierten Kriterien erfolgt im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 lediglich durch eine Einstufung in die Kategorien geringe, mittlere und hohe Umweltbetroffenheit.⁶

Damit fällt der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 hinter die Umweltrisikoeinschätzung des BVWP 2003 zurück, wo zusätzlich ein sehr hohes Umweltrisiko als Bewertungsstufe enthalten war.

Damals wurde den „*umwelt- und naturschutzfachlichen Belangen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten eine wichtigere Rolle als in der Vergangenheit*“⁷ zuerkannt. Die Umwelt-Risikoeinschätzung (URE) ergänzte mit der FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) das Bewertungsverfahren um die qualitative Beurteilung von raumbezogenen Umweltauswirkungen. Durch das Bundesamt für Naturschutz (BfN) erfolgte eine Vorabuntersuchung (Früherkennungssystem zur Auswahl ökologisch problematischer Projekte). Danach schlossen sich die URE bzw. FFH-VE an. Die Ergebnisse wurden in einer Skala von 1 bis 5 aufbereitet (sehr geringes bis sehr hohes Umweltrisiko). Damit konnten frühzeitig und angemessen mögliche Konflikte mit dem Natura 2000 Netz berücksichtigt werden.

Da eine abschließende Entscheidung, ob eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne der FFH-RL vorliegt oder nicht, auf der Stufe der Generalplanung auch aus Maßstabsgründen und aus Gründen des Planungsstandes nicht getroffen werden kann, wurde die Formulierung „*unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigung als schärfstes Urteil der Projektbewertung abgegrenzt vom Urteil erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen*.“⁸

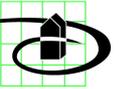
Die Ergebnisse der FFH-VE wurden anschließend in drei Kategorien eingestuft:

⁵ Vgl. BMVI (2014): BVWP-Grundkonzeption, S. 70, Abb. 16.

⁶ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 45.

⁷ Vgl. BR-DS 550/03, Entwurf des 5. FStrAbÄG vom 15.8.2003.

⁸ Vgl. BR-DS 550/03, Entwurf des 5. FStrAbÄG vom 15.8.2003.



„1 = erhebliche Beeinträchtigung ist ausgeschlossen

2 = erhebliche Beeinträchtigung ist nicht ausgeschlossen

3 = erhebliche Beeinträchtigung ist unvermeidbar“⁹

Durch die frühzeitige Bearbeitung der umwelt- und naturschutzfachlichen Konflikte auf der Ebene des BVWP konnten so die verfahrensmäßigen Risiken eines Projektes minimiert werden. Die FFH-VE hat somit eine andere Ebene als die Projekt-FFH-VP. Die FFH-VE konnte aber bereits aufzeigen, ob die Projektdurchführung eine FFH-VP erfordert und, ob deutlich erhöhte Kosten im Zusammenhang mit Sicherungsmaßnahmen für das Netz von Natura 2000 entstehen. Zur Abarbeitung der erkannten Umwelt- und Natura 2000 Konflikte wurde der naturschutzfachliche Planungsauftrag entwickelt, der zum Teil auch eine **verminderte** Bedarfseinstufung zur Folge hatte.¹⁰ Dabei sollte berücksichtigt werden, dass bei noch nicht entscheidungsreifen Projekten neben den bisherigen Projektplanungen auch **Alternativplanungen**, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, untersucht werden sollten.¹¹

Von diesem hohen Umwelt- und Naturschutzstandard rückt die BVWP 2015 wieder ab, was naturschutzfachlich großer Kritik begegnet und als erheblicher Rückschritt anzusehen ist.

Da das zentrale Modul die **Nutzen-Kosten-Analyse** ist,¹² die den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüberstellt, wird das **Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund der unvollständigen Monetarisierung der Umweltkosten systematisch zu hoch ausgewiesen.**

Der folgenden Aussage zu den Investitionskosten widerspricht, dass sich die **bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten** (Nettokosten, inkl. Planungskosten), lediglich auf den Preisstand 2012¹³ beziehen:

„Zentrale Bedeutung für das Ergebnis der NKA haben die Investitionskosten der zu bewertenden Vorhaben. Vor dem Hintergrund der im Zeitablauf teilweise dramatischen

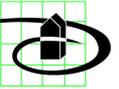
⁹ Vgl. BR-DS 550/03, Entwurf des 5. FStrAbÄG vom 15.8.2003, S. 11-12, vgl. auch BVWP 2003, S. 14ff.

¹⁰ Vgl. BVWP-Bewertungsverfahren, 2003, S. 49-51.

¹¹ vgl. BVWP 2003, Beschluss der Bundesregierung vom 2.7.2003, S. 19-20.

¹² Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 8

¹³ Vgl. BMVI (3/2016): Prins, Projektbewertungen der B 51n



*Kostensteigerungen bei Verkehrsinfrastrukturprojekten wurde beim BVWP 2030 besonderer Wert auf die Abschätzung realistischer Investitionskosten gelegt.*¹⁴

Gerade vor dem Hintergrund der Aussage des Zitats ist nicht verständlich, warum nicht aktuelle Kostensätze zugrunde gelegt wurden. Dies wäre auch deshalb zu erwarten gewesen, da die Gesamtprojektkosten mit dem Preisstand 2014 angegeben werden.¹⁵

Auf welcher Grundlage eine Abschätzung realistischer Investitionskosten erfolgt sein soll, erschließt sich nicht. Betrachtet man beispielsweise die Angaben zu den Kosten für die B 51 Ortsumfahrung Bad Iburg, so sind diese aufgrund des vorgesehenen Tunnels nur dann nachvollziehbar, wenn eine aktuelle und belastbare Kostenschätzung nach AKVS 2014¹⁶ vorgelegt wird. Im Prins wird nicht einmal die Länge des Tunnels angegeben. Nach Angaben in der Presse soll der Tunnel 915 m lang sein.¹⁷

Die Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) werden mit 57,2 Mio. € angegeben, die bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten dagegen als Nettokosten inkl. Planungskosten auf dem Preisstand 2012 mit 55,3 Mio. €, davon entfallen 8,37 Mio. € auf Planungskosten. Der Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten wird mit 47,743 Mio. € ausgewiesen (um die Planungskosten reduziert).¹⁸ Nach den Angaben im Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan werden die „bereits verausgabten Planungskosten aus der Bewertung ausgeklammert.“¹⁹ Dies führt dazu, dass für Projekte mit weit fortgeschrittener Planung – wie beim Beispiel der B 51 – immer wesentlich höhere Nutzen-Kosten-Verhältnisse ausgewiesen werden als für Projekte, die erst noch geplant werden. Denn nur in diesen Fällen werden die Planungskosten berücksichtigt:

¹⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 60

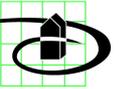
¹⁵ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_grunddaten

¹⁶ Die AKVS, Ausgabe 2014, ist mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 09/2015 vom 07. April 2015 vom BMVI für die Bundesfernstraßen und von den Ländern für die in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen eingeführt worden. Das Handbuch "Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS 2014)" ist eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Abteilung Straßenbau (StB), herausgegebene Loseblatt-Sammlung. Sie stellt eine Modernisierung und Neufassung der ergangenen Regelungen zum Kostenmanagement und zur Kostenberechnung für Straßenbaumaßnahmen im Bundesfernstraßenbau dar.

¹⁷ Vgl. <http://www.noz.de/lokales/bad-iburg/artikel/690175/im-tunnel-durch-den-freden-ortsumgehung-fur-bad-iburg-1>

¹⁸ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_nutzen

¹⁹ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 50



„Zu den Kosten zählen neben den Aus- und Neubaukosten des betrachteten Projektes auch deren Planungskosten, soweit sie nicht bereits vor Beginn der Betrachtungszeitraums angefallen sind.“²⁰

Durch diese Vorgehensweise ist eine Vergleichbarkeit der Nutzen-Kosten-Verhältnisse von verschiedenen Projekten nicht gegeben.

Durch den Bezug der bewertungsrelevanten Kosten auf 2012 werden die bewertungsrelevanten Projektkosten um mindestens 4 % unterschätzt. Denn nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes sind von 2012 bis 2014 die Baukosten im Straßenbau um 4,0 % (von 106,3 auf 110,3) gestiegen (vgl. Tab. 4).

Tabelle 4: Baukostenentwicklung im Straßenbau 2011 bis 2014

Art	Wägungs- anteil am Gesamt- index in ‰	2011	2012	2013	2014	2014					Veränderung Nov. 2014 gegenüber Nov. Aug. 2013 2014 in ‰			
		Durchschnitt				Nov.	Febr.	Mai	Aug.	Nov.	2013	2014		
Straßenbau														
Insgesamt	1000	102,5	106,3	108,9	110,3	109,6	109,7	110,0	110,8	110,8	1,1	-		
Erdarbeiten	351,78	101,7	104,1	106,3	107,9	107,0	107,2	107,7	108,3	108,4	1,3	0,1		
Entwässerungskanalarbeiten	55,44	102,0	104,7	106,6	108,4	107,0	107,6	108,2	108,9	109,0	1,9	0,1		
Verkehrswegebau, Oberbausch. ohne Bindem.	146,06	102,1	104,8	107,0	109,7	107,4	108,0	108,5	111,1	111,3	3,6	0,2		
Verkehrswegebau, Oberbausch. m. hydr. Binde.	28,22	102,1	104,9	107,3	109,3	108,0	108,2	108,9	110,2	109,9	1,8	-0,3		
Verkehrswegebau, Oberbausch. aus Asphalt	338,57	103,7	110,3	113,7	114,4	114,6	114,3	114,2	114,5	114,4	-0,2	-0,1		
Verkehrswegebau, Pflaster., Platten., Einfass.	28,84	101,2	102,7	104,6	106,1	105,1	105,5	105,9	106,6	106,5	1,3	-0,1		
Mauerarbeiten	0,57	101,7	103,9	105,4	107,6	106,0	106,9	107,3	108,1	108,2	2,1	0,1		
Betonarbeiten	27,69	101,7	103,8	105,0	106,3	105,4	106,1	106,1	106,5	106,4	0,9	-0,1		
Metallbauarbeiten	19,54	104,1	106,5	108,3	110,7	108,8	110,4	110,1	110,7	111,6	2,6	0,8		
Maler- und Lackierarbeiten – Beschichtungen	3,29	101,1	103,2	104,5	105,7	104,7	105,1	105,7	106,1	105,9	1,1	-0,2		

Quelle: Fachserie 17, Reihe 4, 11/2014, gewerblicher Baukostenpreisindex, S. 16

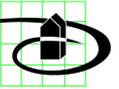
Demnach wäre jetzt mit 57,512 Mio. € zu rechnen.²¹ Im Folgenden wird überschlägig geprüft, ob diese Angaben belastbar sind. Die Baustrecke beträgt 7 km, davon verlaufen 915 m im Tunnel.

In Spalte 5 von Tabelle 5 werden für eine Kontrollrechnung durchschnittliche Kostensätze von 35.000 bis 45.000 € pro lfm Tunnel und von 5 Mio. € pro bau-km²² Strecke zugrunde gelegt. Dadurch erhöht sich die Summe der Kosten für die Ortsumfahrung auf 62,45 bis 71,6 Mio. €. Das bedeutet, dass die Baukosten um 4,9 bis 14,08 Mio. € höher sind als im Projektdossier angenommen.

²⁰ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 35

²¹ Anmerkung: von 2012 auf 2014 hochgerechnet mit dem Faktor 1,04

²² Vgl. RegioConsult, 2013, z. B. Kostenschätzung für den Aus- und Neubau der B189 Magdeburg – Stendal.

**Tabelle 5: Baukosten der Ortsumfahrung Bad Iburg**

Projekte	Baulänge in m	Baukosten (2014) HH-relevant	Baukosten (2012) bewertungsrelevant	Baukosten (2014) mit Kostensätzen
OU Bad Iburg				
Strecke insg.	7.000	57,3	55,3	
davon Tunnel	915			32,025* / 41,175**
Strecke oberirdisch	6.085			30,425
Hochgerechnet auf 2014			57,51	62,45* / 71,6**

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis PRINS BVWP 2015, Annahme: Pro Bau-km Strecke 5 Mio. € und je Bau-m Tunnel 35.000* € bzw. 45.000** Tunnel.

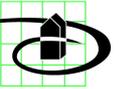
Diese Betrachtung mit realistischeren Kostenkennwerten zeigt, dass die Ermittlung der Kosten im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 völlig unzureichend geschehen ist. **Es ist davon auszugehen, dass die tatsächlichen Kosten eher noch höher sind.**

Auch aus dem Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 23.3.2016 geht hervor, dass **zu den Investitionskosten keine belastbaren Daten** vorliegen, die eine zuverlässige Abschätzung der Kosten ermöglichen. Zur Plausibilisierung der Investitionskosten wird ausgeführt:

„Das BMVI beauftragte ein Büro, ein Verfahren zur Plausibilisierung der von den Ländern angemeldeten Investitionskosten zum BVWP 2030 zu entwickeln. Basis hierfür sollten die Kosten bereits fertiggestellter Straßenbauprojekte (Vergleichsprojekte) sein.

Das Büro berechnete auf Grundlage der Vergleichsprojekte für unterschiedliche Straßenquerschnitte Kostenober- und Kostenuntergrenzen (Vergleichskosten).’ Wenn die von den Ländern angemeldeten Investitionskosten innerhalb oder oberhalb der jeweiligen Vergleichskosten lagen, sollten sie als plausibel eingestuft werden. [...] Wie das Büro die Vergleichskosten im Detail hergeleitet und berechnet hatte, war darin nicht dargelegt. Auch das BMVI konnte dem Bundesrechnungshof dies nicht erläutern.[...]

*Für das Herleiten der Vergleichskosten sollten fertiggestellte Straßenbauprojekte als Datengrundlage verwendet werden. Dazu fragte das **BMVI** von den Ländern Daten zu*



148 Projekten ab. Diese meldeten jedoch nur Daten zu 78 Projekten. Für das Gutachten konnten davon lediglich 54 Projekte verwertet werden.“²³

Diese Vorgehensweise wird vom Bundesrechnungshof als sehr bedenklich bewertet, denn dadurch, dass das BMVI diese Daten nicht kannte **konnte es deren Qualität und Richtigkeit nicht bewerten.** „Auch dadurch ist die Verlässlichkeit der hergeleiteten Vergleichskosten fragwürdig.

Darüber hinaus hält es der Bundesrechnungshof nicht für hinnehmbar, dass das BMVI nicht sichergestellt hat, dass dem Büro ausschließlich Daten von schlussgerechneten Projekten gemeldet wurden. Nur bei schlussgerechneten Projekten sind alle Nachträge und damit alle Kosten bekannt. Für die Plausibilisierung der angemeldeten Straßenbauprojekte ist daher das Herleiten von Vergleichskosten auf der Basis schlussgerechneter Leistungen unabdingbar.“²⁴

Diese Bewertung des Bundesrechnungshofes zeigt, dass **überhaupt keine belastbaren Datengrundlagen für die Ermittlung der tatsächlichen Investitionskosten vorliegen.**

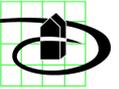
Wie wenig belastbar eine solche Vorgehensweise ist, zeigt das Fallbeispiel der A 44 Kassel – Wommen, wo die Baukostensteigerung in den Abschnitten der VKE 1-33 bei etwa 50 % liegt und ständig Nachträge von den Baufirmen eingereicht werden müssen wegen unauskömmlicher Baukostenkalkulation. In der VKE 20 Hessisch-Lichtenau wurden Gesamtkosten nur für den Bund von 93,1 Mio. € im Vergleich zu 44,7 Mio. € (Kostenansatz 2001) ermittelt.²⁵ Die A 44 ist nur ein Beispiel unter vielen, wie die Bundestagsdrucksache Nr. 18/5989 zeigt.

Weiter ist zu bemängeln, dass die nach der Plausibilisierung von einigen hundert Projekten ermittelten Untergrenzen für die Gesamtkosten durch das BMVI um 15 % abgesenkt wurden. Ursprünglich war es geplant jene Projekte, bei denen die Kosten

²³ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 8 und 9

²⁴ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 9, 10

²⁵ Vgl. BT-DS-Nr. 80/5018, S. 6 sowie BT-DS-Nr. 18/5989, S. 7.



unterhalb der Untergrenze lagen, mit der jeweiligen Straßenbauverwaltung zu besprechen und ggf. zu ändern (sogenannte Rückschleifen).²⁶

Durch die Senkung der Untergrenzen um 15 % wurde lediglich die Zahl der Rückschleifen verringert und mit hoher Wahrscheinlichkeit verhindert, dass zahlreiche Projekte mit völlig unrealistischen Kostenangaben überprüft wurden. Davon ist auszugehen, denn der Bundesrechnungshof weist darauf hin, dass das BMVI keine fachlichen Gründe für seine Vorgehensweise nennen konnte.²⁷ Der Bundesrechnungshof führt dazu aus:

„Durch das nachträgliche Herabsetzen der Kostenuntergrenzen wurden Projekte als plausibel eingestuft, obwohl ihre Kosten unterhalb der gutachterlich ermittelten Untergrenzen lagen. Für den Bundesrechnungshof ist dieses Vorgehen insbesondere deshalb unverständlich, weil sich die Festlegung des BMVI nicht auf fachliche Argumente stützte und willkürlich erscheint.“²⁸

Diese Vorgehensweise ist nicht akzeptabel, denn durch das Absenken der Kostenuntergrenzen werden **Projekte als plausibel eingestuft, deren Kosten nach dem Plausibilisierungsverfahren zu gering** waren. *„Damit hat das BMVI sein Ziel, die Verlässlichkeit und die Vergleichbarkeit der NKV der gemeldeten Projekte untereinander zu verbessern, nur teilweise erreicht.“²⁹*

2.2.2 Ermittlung der Nutzen

Die sehr hohen Nutzeneffekte bei der Reisezeit (NRZ) waren bereits beim BVWP 2003 Gegenstand großer fachlicher Kritik.

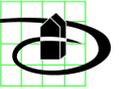
Im neuen Bewertungsverfahren wurde der implizite Nutzen (NI) als neues Element aufgenommen, um den Zusatznutzen durch den induzierten Verkehr abzubilden.

²⁶ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 11

²⁷ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 12

²⁸ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 12

²⁹ Vgl. BRH (2016): Bericht nach § 88 Abs. 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 13



„Bei der Ermittlung der impliziten Nutzendifferenz wird mit Ausnahme des verbleibenden Verkehrs (hier existieren keine impliziten Nutzendifferenzen) nach den gleichen Nutzerreaktionen unterschieden wie bei der Ermittlung des Reisezeitnutzens:

1. induzierter Verkehr durch häufigere Fahrten
2. induzierter Verkehr durch veränderte Zielwahl
3. von konkurrierenden Verkehrsträgern verlagerter Verkehr...

Die Ermittlung der Mengengerüste für die Bewertung der Nutzenkomponenten Reisezeit (NRZ), implizite Nutzendifferenzen (NI) und Zuverlässigkeit (NZ) erfolgt für den aufnehmenden Verkehrsträger Schiene und den aufnehmenden Verkehrsträger Straße in den überregionalen Relationen mit Hilfe eines multimodalen Verkehrsmodells, dass bei der Ermittlung der als Einflussgröße für die Bausteine Routenwahl, Routensplit und Modal-Split benötigten generalisierten Kosten auf die Wertansätze der ökonomischen Bewertung zurückgreift. Dies betrifft die in Kapitel 5.1 dargestellten Zeitwertfunktionen für den gewerblichen und nicht-gewerblichen Personenverkehr und die Funktionen zur Ermittlung der Nutzerkosten aus der VP 2030. Die Validität des Modells zur Wirkungsprognose ist dadurch nachzuweisen, dass der Modal-Split differenziert nach Fahrtzwecken zumindest in Grobrelationen und die Querschnittsbelastungen im Schienennetz (Kantenbelastungen in Personenfahrten/Jahr differenziert nach SPFV und SPNV) gemäß Verkehrsverflechtungsprognose 2030 reproduziert werden können.³⁰

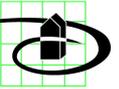
Bei der Nutzendefinition ist unklar, ob die Nutzen NRZ (Reisezeit) und NI (impliziter Nutzen) trennscharf definiert sind. Die zusätzlichen Nutzen im induzierten Verkehr sind **nicht** empirisch belegt.³¹ Mit diesem Parameter werden auch die persönliche Einstellung und die Ausstattung von Verkehrsmitteln als verhaltensbeeinflussend berücksichtigt, hierzu fehlen aber empirische Grundlagen zur Bewertung., was der Gutachter PTV im persönlichen Gespräch mit RegioConsult am 8.11.2016 bestätigt hat.³²

Im Projektdossier wird der Barwert des impliziten Nutzens (NI) mit 10,563 Mio. € angegeben. Dies entspricht einem jährlichen Nutzen von 0,456 Mio. €/a. Der Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr (NRZ) wurde insgesamt mit

³⁰ Vgl. Intraplan (2014): Entwurf der NKA-Überprüfung, BVWP 2015, Anhang, S. 82-85.

³¹ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 124ff.

³² Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 33.



148,706 Mio. € ermittelt (6,546 Mio. €/a).³³ Dieser extrem hohe Nutzen aus Reisezeitgewinnen ist nicht plausibel (s.u.) Der Reisezeitgewinn aus Einzelreisezeitgewinnen von weniger als einer Minute wurde mit insgesamt 8,565 Mio. € (0,377 Mio. €/a) ermittelt. Es ist grundsätzlich fraglich, ob es sinnvoll ist Reisezeitgewinne von weniger als 1 min zu berücksichtigen, denn erst ab einer Änderung von 20-30 % der Reisezeit wird diese im Allgemeinen als bewertungsrelevant angesehen.³⁴ Außerdem stellt dies extrem hohe Anforderungen an die Genauigkeit der Ermittlung der Reisezeiten. Denn dies erfordert die Erfassung der jeweiligen Reisezeitnutzen nach unterschiedlichen Zeitscheiben (Tagesgang), da nur in den Hauptverkehrszeiten sehr hohe Nutzen entstehen, die während des übrigen Tages nicht gegeben sein werden. Es muss ein Nachweis erbracht werden, dass dies durch das Berechnungsverfahren geleistet werden kann.

Es entsteht der Eindruck, dass dadurch zusätzliche Nutzen generiert werden sollen, um einen höheren Nutzen und in der Folge ein höheres Nutzen-Kosten-Verhältnis zu generieren.

Es ist weiterhin nicht nachvollziehbar, auf welcher Basis ein multimodales Verkehrsmodell für den BVWP aufgebaut worden sein soll, da ein Marginalmodell verwendet wurde, bei dem anhand von Elastizitäten und Hochrechnungsfaktoren inkrementell vorgegangen wurde. Die Umlegungsrechnungen liegen nicht vor, sodass diese hinsichtlich der Umlegungsgüte nicht beurteilt werden können. Fahrtzwecke nach Grobrelationen bedürfen einer verhaltensbasierten synthetischen Modellprognose, die nicht vorgelegt wurde.

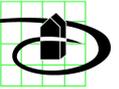
Matrizennachweise für Haus-zu-Haus-Verkehre sowie zu den Nutzerkosten und den induzierten Verkehren liegen nicht vor. Das Konstrukt des impliziten Nutzens bleibt somit eine Black Box. Auch die Darstellung im Methodenhandbuch zur Modellierung kann dem nicht abhelfen.³⁵

Die hohen Nutzenbeträge von 148,706 Mio. € (NRZ) und 10,563 Mio. € (NI) zeigen die Fragwürdigkeit des impliziten Nutzens, da er nicht trennscharf von übrigen Reisezeitnutzen unterscheidbar ist. Durch beide Nutzenkomponenten zusammen soll ein Nutzen von 159,269 Mio. € entstehen.

³³ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_nutzen

³⁴ Vgl. Intraplan (1995): Entwicklung von Methoden zur Quantifizierung des kommunalen Nutzens des ÖPNV. FE-Nr. 70405/93 (Bonn: BMV), S. 80.

³⁵ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 63ff.



Der Barwert des gesamten Nutzens wurde mit insgesamt 358,551 Mio. € angegeben.

Dieser Nutzen ist so außergewöhnlich hoch, dass im Folgenden geprüft wird, ob er plausibel ist. Zur Projektbegründung wird im Prins ausgeführt:

„Die Projektbegründung basiert auf dem Verfahren zur Bewertung von OD (UVO). Erhebungszeitraum der Daten: Verkehrszahlen: 2005, Unfalldaten:2005-2007, Sonstiges: ab 1992. Im Bereich der bestehenden Ortsdurchfahrt BAD IBURG ergeben sich erhebliche Mängel. Der DTV liegt abschnittsweise bei etwa 19.400 Kfz/24h mit einem Lkw-Anteil von 7,1%. In einigen Abschnitten der Ortsdurchfahrt wurden sowohl auffällig viele Unfälle mit Personenschaden, als auch Unfälle beim Überschreiten der Fahrbahn festgestellt. Die V85% liegt mit 65km/h abschnittsweise deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Bedingt durch Halte an plangleichen Knotenpunkten und Bahnübergängen liegt die mittlere Reisegeschwindigkeit in einigen Abschnitten der bestehenden Ortsdurchfahrt lediglich bei 10km/h. Nennenswerte Mängel im Straßenumfeld ergeben sich durch einen deutlich erhöhten Grad der Lärmimmissionen (72,3dB(A) am Tag, 64,9dB(A) in der Nacht) und die durch Fahrzeuge hervorgerufenen Abgasimmissionen (24,8 CO₂ mg/m³). Die geplante Maßnahme führt in allen Bereichen zu der angestrebten Entlastung der Ortsdurchfahrt.“³⁶

Bereits aus dieser Beschreibung geht hervor, dass die Projektbewertung auf völlig veralteten Grundlagen beruht und deshalb nicht belastbar sein kann. Schon 2007 wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass die in der Projektbegründung angegebene Maximalbelastung nicht auftritt (vgl. Abb. 2).

³⁶ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_grunddaten

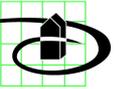
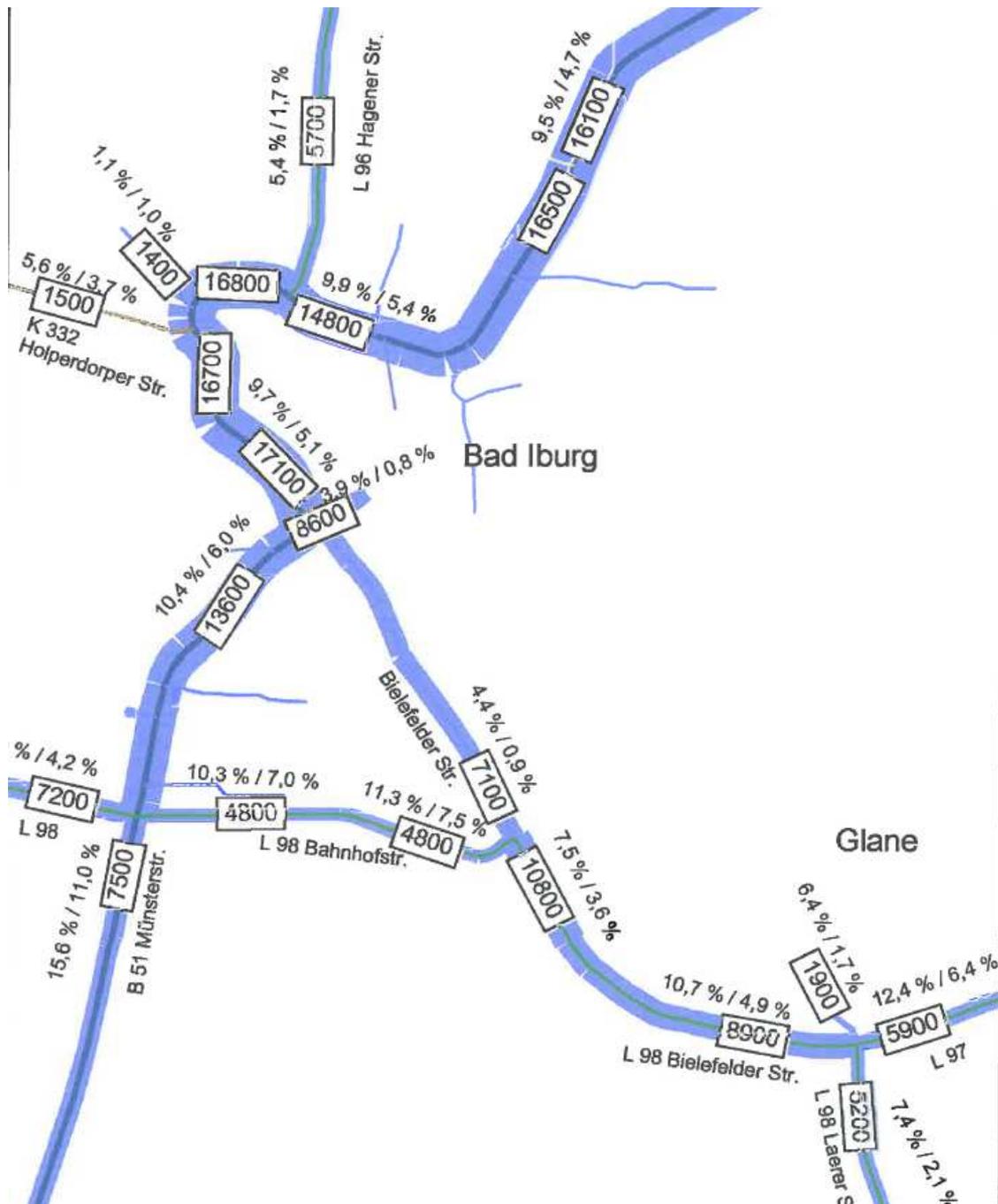
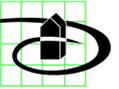


Abbildung 2: Verkehrsbelastungen DTV in Bad Iburg 2007



Quelle: Ingenieurplanung (2007): Stadt Bad Iburg, Stadt Georgsmarienhütte, Verkehrserhebung B 51, 2007, Anlage 2.3

Die Maximalbelastung war damals schon deutlich geringer als im o.g. Zitat angegeben und betrug zwischen der Hagener Straße (L 96) und der Münsterstraße 16.700 bis 17.100 Kfz/24h. **Entscheidend ist für die Ermittlung der Nutzen der Ortsumfahrung jedoch, dass sich die Situation durch den von 2011 bis 2017 in vier Bauabschnitten erfolgten verkehrsgerechten Umbau der Ortsdurchfahrt**



vollständig verändert.³⁷ Im Rahmen der Umbaumaßnahmen wurden u.a. zwei Kreisverkehre an den Kreuzungen der B 51 mit der L 96 und der K 332 eingerichtet (vgl. Abb. 3); Straßenquerschnitte verändert und außerdem die Geh- und Radwegenanlagen deutlich verbessert.

Durch diese Maßnahmen ändert sich die Verkehrssituation im Vergleich zur im Prins zitierten Ausgangssituation wesentlich. Dies betrifft sowohl die im Zitat genannte Reisegeschwindigkeit (abschnittsweise nur 10 km/h), die abschnittsweise aufgetretenen Geschwindigkeitsüberschreitungen und vor allem die Lärm- und Abgasimmissionen. Durch die Kreisverkehre und durch die Rückbaumaßnahmen kommt es zu einem stetigeren Verkehrsablauf. Dieser erhöht die Reisegeschwindigkeit und vermindert gleichzeitig die abschnittsweise aufgetretenen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Weiter ist davon auszugehen, dass sich die Unfallsituation dadurch verbessert. Außerdem verringern sich die Lärm- und Abgasemissionen wesentlich.

Nach den Ergebnissen der Lärmkartierung Stufe 2 waren in Bad Iburg 500 Personen von $L_{DEN} > 55$ dB(A) bzw. von $L_{Night} > 50$ db(A) betroffen (vgl. Tab. 6). Von $L_{DEN} > 65$ dB(A) bzw. von $L_{Night} > 60$ db(A) waren jeweils 100 Personen beeinträchtigt. Durch die Umbaumaßnahmen wird die Zahl der Betroffenen zurückgehen.

Tabelle 6: Ergebnisse der Lärmkartierung 2012

Durch Hauptverkehrsstraßen belastete Menschen (nach VBEB)					
Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum	Pegelklassen [dB(A)]		Zeitraum
von	bis	24 Stunden (L_{DEN})	von	bis	22 bis 6 Uhr (L_{NIGHT})
			> 50	55	200
> 55	60	200	> 55	60	200
> 60	65	200	> 60	65	100
> 65	70	100	> 65	70	0
> 70	75	0	> 70		0
> 75		0			
Summe		500			500

Quelle: http://www.umwelt.niedersachsen.de/themen/laermschutz/euumgebungslaerm/kartierungsergebnisse_2stufe_2012/gemeinden-a-c-106492.html, Ergebnisse für Bad Iburg

³⁷ Vgl. <http://www.strassenbau.niedersachsen.de/projekte/bundesstrassen/umbau-der-bundesstrae-51-in-bad-iburg-91952.html>

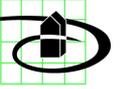
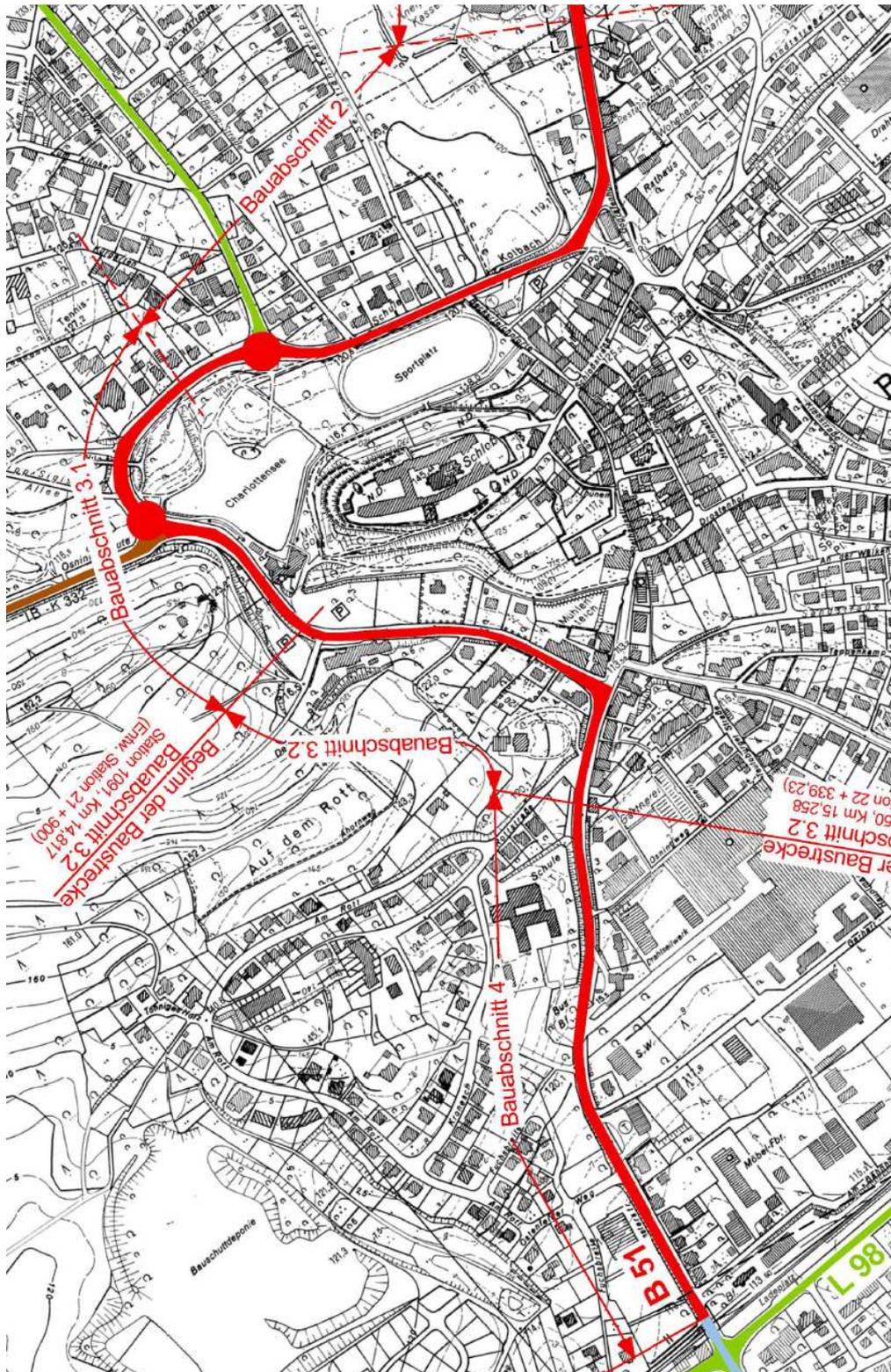


Abbildung 3: Bauabschnitte der B 51 mit Anlage neuer Kreisverkehre



Quelle: Ausschnitt aus Übersichtslageplan,
<http://www.strassenbau.niedersachsen.de/projekte/bundesstrassen/umbau-der-bundesstrae-51-in-bad-iburg-91952.html>

Das bedeutet, dass die Berechnung der Nutzen auf Grundlagen beruht, die nicht zutreffen. Dies war aufgrund der Planungen der Niedersächsischen Landesbehörde für



Straßenbau und Verkehr bereits zum Zeitpunkt der Bewertung für den BVWP bekannt und hätte berücksichtigt werden müssen.

Die Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr (156,650 Mio. €) sowie der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr (148,706 Mio. €) werden aufgrund der Umbaumaßnahmen um ein Vielfaches überschätzt. Es ist nicht einmal ansatzweise erklärbar, wie es bei den nach dem Umbau gegebenen Verkehrsverhältnissen zu diesen Nutzen kommen soll.

Dies lässt sich auch aus der maximal verlagerbaren Belastung des Durchgangsverkehrs von 6.642 Kfz/24h erkennen, die im Jahr 2007 ermittelt wurde (vgl. Tab.7).³⁸ Damals waren 42,6 % der insgesamt 15.432 Kfz/24h Durchgangsverkehr in Bezug auf Bad Iburg. Wie aus dem Vergleich der Angaben zur Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030 auf der B 51 nördlich der L 96 zu erkennen ist (16.000 Kfz/24h³⁹), soll die innerörtliche Verkehrsbelastung im Planfall um 10.000 Kfz/24h von 16.000 Kfz/24h auf 6.000 Kfz/24h⁴⁰ abnehmen. Das würde bedeuten, dass sich die Verhältnisse von Durchgangs- zu Quell-/Zielverkehr im Vergleich zu 2007 bis 2030 in etwa umdrehen. Davon ist nicht auszugehen.

Tabelle 7: Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr 2007

	Personenverkehr		Güterverkehr		Gesamtverkehr	
	Fz/24h	Anteil	Fz/24h	Anteil	Fz/24h	Anteil
Bad Iburg, QV, ZV	8.188	58,9 %	602	39,3 %	8.790	57,4 %
DV regional (< 40 km)	4.871	35,0 %	664	43,3 %	5.535	35,7 %
DV überregional (> 40 km)	841	6,0 %	266	17,4 %	1.107	6,9 %
DV gesamt	5.712	41,0 %	930	60,7 %	6.642	42,6 %
Gesamt	13.900	100,0 %	1.532	100,0 %	15.432	100,0 %

Quelle: eigene Erhebungen (DV = Durchgangsverkehr, QV = Quellverkehr, ZV = Zielverkehr, BV = Binnerverkehr; Fz/24h = Fahrzeuge in 24 Stunden)

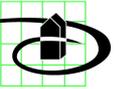
Quelle: Ingenieurplanung (2007): Stadt Bad Iburg, Stadt Georgsmarienhütte, Verkehrserhebung B 51, 2007, Seite 17

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wird durch das Verhältnis des Barwerts des Nutzens und des Barwerts der bewertungsrelevanten Investitionskosten bestimmt. Der Barwert des

³⁸ Anmerkung: Davon ist aber nur der in Süd-Nord-Richtung verlaufende Durchgangsverkehr weitgehend auf die Umfahrung verlagerbar.

³⁹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B51-G50-NI_VG_DTVw_Kfz.png

⁴⁰ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B51-G50-NI_PL_DTVw_Kfz.png



Nutzens wird mit 358,551 Mio. €, die Summe der bewertungsrelevanten Investitionskosten mit 47,743 Mio. € angegeben.⁴¹ Im Projektdossier wird daraus ein NKV von 7,5 errechnet.

Berücksichtigt man die Reisezeitgewinne <1min und auch die impliziten Nutzen nicht, so verringert sich der Nutzen auf 339,423 Mio. €. Geht man außerdem von realistischeren Investitionskosten in Höhe von 71,6 Mio. € aus (vgl. Tab. 5), so verringert sich das NKV auf 4,74. Werden die Planungskosten ebenfalls berücksichtigt, reduziert sich das NKV auf 4,24 (vgl. Tab. 8).

Aber auch dieses Nutzen-Kosten-Verhältnis ist aus den o.g. Gründen noch viel zu hoch. **Nur auf der Grundlage einer aktuellen Verkehrsuntersuchung, die dem Stand der Technik entspricht ist eine belastbare Aussage zum NKV möglich.**

Tabelle 8: Nutzen-Kosten-Verhältnis

	Nutzen in Mio. €	Kosten in Mio. €	NKV
Nutzen und Kosten laut Projektdossier	358,551	47,7	7,52
ohne Reisezeitgewinne < 1min und ohne impliziten Nutzen und realistischeren Investitionskosten	339,423	71,6	4,74
Mit Berücksichtigung der Planungskosten	339,423	80,0	4,24

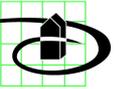
Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_nutzen und eigene Berechnungen

Der durch den erheblichen Flächenverbrauch entstehende Negativnutzen für die Landwirtschaft infolge der Flächenbelegung ist nicht berücksichtigt. Dieser ist in die Nutzen-Kosten-Analyse einzubeziehen. Diese Komponente muss auf der Basis aktueller Ertragszahlen der hochwertigen landwirtschaftlichen Flächen ermittelt werden.

Im Methodenbericht heißt es:

„Für die drei Phasen des Betrachtungszeitraums werden zunächst die jährlichen Nutzen und Kosten berechnet. Die nachfolgende Abbildung 6 verdeutlicht dieses Grundprinzip. Im Beispiel wird von einer siebenjährigen Planungsphase, einer dreijährigen Bauphase

⁴¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_nutzen



und einer 26jährigen Betriebsphase ausgegangen. Sofern es sich um ein Straßenprojekt handelt, umfasst die Planungsphase die Bauphase.“⁴²

Im Projektdossier dagegen wird für die B 51 von einer 39jährigen Betriebsphase ausgegangen. Das bedeutet, dass für jedes Einzelprojekt offenbar spezifische Betriebsphasen berechnet wurden, sodass eine Vergleichbarkeit mit anderen Projekten nicht mehr gewährleistet werden kann.

2.3 Ziel: Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft

Die **Zielformulierung**⁴³ ist im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan unzureichend und die Ziele werden nicht priorisiert. Vor allem fehlt beispielsweise beim übergeordneten Ziel „**Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft**“, ein daraus abgeleitetes Ziel, das konsequenterweise lauten müsste: Vermeidung einer hohen Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen und Natura 2000 –Gebieten.⁴⁴

Für das Gesamtprojekt der B 51 nennt der Umweltbericht eine Flächeninanspruchnahme von insgesamt 26,1 ha.⁴⁵

Im Umweltbericht wird von Bosch + Partner für das Projekt eine Flächeninanspruchnahme von 26,1 ha angegeben. Davon sind 1,0 ha Vorrangflächen für Natur und Landschaft. Zur Zerschneidung unzerschnittenen UFR-Kernräume kommt es auf 1,1 ha, unzerschnittener UFR-Großräume auf 0,6 km Länge (feucht, trocken, Wald) und unzerschnittener UFR-Großsäuger-Lebensräume auf 2,5 km Länge. Vorrangflächen für Kultur und Landschaft werden im Umfang von 25,1 ha beansprucht.

Die Angaben im Umweltbericht und auch im Umweltbeitrag Teil 2 berücksichtigen jedoch nicht die erforderlichen Flächen für Ausgleichsmaßnahmen und Kompensation. Das Kriterium 2.5 Flächeninanspruchnahme berücksichtigt **nur** die überschlägige Abschätzung der Brutto-Flächeninanspruchnahme des Verkehrsweges einschließlich aller Verkehrsbegleitflächen (versiegelte und nicht versiegelte Verkehrsflächen einschl. Böschungflächen, Dämme, Einschnitte).⁴⁶

Nachfolgend wird der Flächenbedarf für die Ortsumgehung unter Berücksichtigung des Ausgleichsbedarfs auf der Basis üblicher Kennwerte berechnet.

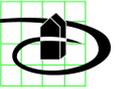
⁴² Vgl. PTV (2016). Methodenhandbuch zum BVWP 2030, Tab. 5., S. 54 und Abb. 6, S. 56

⁴³ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 5

⁴⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 5

⁴⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Entwurf, Anhang 1, S. 239 (pdf)

⁴⁶ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 26.

**Tabelle 9: Flächenberechnung für Trassenbau und Ausgleichsmaßnahmen**

Projekt	Baulänge in m	Querschnitt: Annahmen bei Neubau 33,5m* Fläche in	Ausgleichs- bedarf (3fach) m ²	Flächenbedarf insgesamt in m ²	Projektdossier
Flächenbedarf	7.000	203.848	611.543	815.390	261.000

Quellen: Baulängen aus PRINS, *Angaben zum Flächenbedarf BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Tabelle 9, S. 39.

Vergleicht man diese Berechnung mit den Flächenangaben des Umweltberichts so fällt auf, dass auch durch die Abschätzung des Flächenbedarfes nach Tabelle 9 mit einem wesentlich höheren Flächenbedarf zu rechnen ist. Als Ergebnis der Flächenberechnung ist festzuhalten, dass durch die Trasse und die Nebenanlagen 20,385 ha für die Trassen sowie 61,154 ha für Ausgleich beansprucht werden, insgesamt also 81,539 ha (vgl. Tab. 9). In Tabelle 9 wurde der reine Flächenbedarf durch den Straßenbau und zusätzlich das Dreifache der Fläche für Ausgleich und Ersatz berechnet, da ein hochwertiger Naturraum und ein FFH-Gebiet betroffen sind. Diese Berechnung zeigt, dass der Umweltbeitrag die tatsächliche Flächeninanspruchnahme massiv unterschätzt und keine geeignete Grundlage für die Beurteilung der Flächeninanspruchnahme ist.

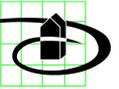
Bosch + Partner haben die Flächeninanspruchnahme im Kriterium 2.5 exakt definiert, indem dort auf die überschlägige Bruttoflächeninanspruchnahme des Verkehrsweges einschließlich aller Verkehrsbegleitflächen abgestellt wird (versiegelte und nicht versiegelte Verkehrsflächen einschließlich Böschungflächen, Dämme und Einschnitte) hingewiesen wurde. Das bedeutet, dass Bosch + Partner **keine** Kompensationsflächen berücksichtigt haben. Das bedeutet, dass der Umweltbericht die realistische Flächeninanspruchnahme mindestens um das 3,1-fache (unterschätzt).

Es ist nicht erkennbar, wie die Planungsziele der BVWP, die Flächeninanspruchnahme von Natur und Landschaft zu begrenzen bzw. weiteren Verlust von unzerschnittenen Räumen (s.o.) zu begrenzen, erreicht werden sollen.⁴⁷

2.4 Einstufung der Projekte

Projekte werden nach den Angaben im Bericht „*nur dann in den VB-E eingestuft, wenn sie **keine hohe Umweltbetroffenheit** aufweisen bzw. wenn naturschutzfachliche*

⁴⁷ Vgl. PFV (2016): Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 30, Tab. 1: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030.



*Probleme bereits umfassend in Planfeststellungsverfahren abgearbeitet wurden.*⁴⁸ Eine **Abwertung** von Projekten des VB in den weiteren Bedarf geschieht aufgrund großer naturschutzfachliche Probleme jedoch offensichtlich nicht. Zumindest gibt es dazu keine präzisen Angaben.⁴⁹ Dadurch kann das formulierte **Ziel „Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft“ nicht erreicht werden.**

2.5 Unzerschnittene Räume

Der BVWP-Gesamtbericht räumt ein, dass auf einer Streckenlänge von fast 2.000 km unzerschnittene Räume (UZR) durchschnitten werden.⁵⁰ Damit wird aber die Dimension der **Zerschneidung** nicht transparent dargestellt. Dazu müsste im Gesamtbericht angegeben werden, wie sich die Größe der unzerschnittenen Räume verringert. Dies wird lediglich im Umweltbericht angegeben, aus dem hervorgeht, dass das diesbezügliche Ziel verfehlt wird: *„Das Ziel der Erhaltung des Anteils unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR ≥ 100 km²) wird entsprechend der zugrunde gelegten Bewertungsschwellen in Tab. 20 deutlich verfehlt.“*⁵¹

Zwar sollen gleichzeitig durch die Planung von Tierquerungshilfen 26 Lebensraumnetzwerke im Zuge von Ausbauvorhaben Straße wiedervernetzt werden. Dies kann den Eingriff jedoch bei weitem nicht ausgleichen und auch nicht kompensieren. Nicht nachvollziehbar ist zudem, dass es zwar eine Darstellung der aktuellen Flächenkulisse der unzerschnittenen Verkehrsarmen Räume (UZVR) gibt,⁵² aber keine Darstellung der zukünftigen Flächenkulisse unter Berücksichtigung der VB und WB-Projekte.

Im Umweltbericht werden von Bosch + Partner für die nach den Angaben im Umweltbericht 7,4 km (Projektdossier: 7,0 km) lange Ortsumgehung nur 26,1 ha Flächeninanspruchnahme angegeben. Offenbar wurden die Baulängen zwischen Umwelt- und Verkehrsgutachter nicht abgestimmt.

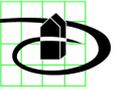
⁴⁸ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 11

⁴⁹ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 64f.

⁵⁰ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 24

⁵¹ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 168.

⁵² Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 122. Abb. 33



Zur Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume) kommt es auf 0,6 km Länge und zur Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500) auf 2,5 km Länge.⁵³

Da die tatsächliche Flächeninanspruchnahme wesentlich größer ist (vgl. Kap. 2.3), als im Umweltbeitrag angegeben, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Betroffenheit unzerschnittener Räume wesentlich größer ist als bisher ermittelt.

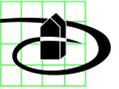
2.6 Verkehrsprognose 2030

Es bleibt unklar, was das BMVI unter Mikroprognose versteht.⁵⁴ Hierunter Verflechtungen auf Kreisebene zu verstehen, zeigt ein unzureichendes bzw. fehlerhaftes Verständnis von Modellierungsebenen auf. Denn neben der üblichen Makroprognose, soll eine mikroskopische Betrachtungsweise Verkehrsbelastungen auf der Ebene von einzelnen Akteuren bzw. Fahrzeugen aufzeigen.

Inwieweit gerade das BIP der entscheidende Treiber der Verkehrsentwicklung ist, wie in der Verkehrsprognose angenommen, ist ebenfalls fraglich. Entsprechend sind die Ergebnisse zu hinterfragen, da vor allem aufgrund zu niedriger Zunahmen der Nutzerkosten (vgl. Tab. 10) ein überhöhtes Verkehrswachstum ermittelt wird. Da überdies nur Verkehrsleistungsdaten genannt werden, ist eine abschließende Beurteilung der Annahmen der Prognose nicht möglich, da für viele Projektbewertungen die Höhe des Verkehrsaufkommens maßgebend ist. Die Annahmen zur Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr (vgl. Tab. 10) werden insbesondere für die LKW als nicht realistisch eingeschätzt. Dadurch kommt es in der Folge zu einer überhöhten Prognose der LKW-Verkehre und zur Ausweisung zu hoher Nutzen. In abgeschwächter Form gilt dies auch für die PKW-Verkehre, da für diese nur ein Nutzerkostenanstieg von nur 0,5 % angesetzt wurde.

⁵³ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_umwelt s. 2.4

⁵⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 54

**Tabelle 10: Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr**

	Reale Veränd. 2030/10 (% p.a.)	Haupt Einflussfaktoren (+ = steigende Wirkung, - = dämpfende Wirkung)
Pkw	0,5	+ Kraftstoffpreis (Rohölpreis / Mineralölsteuer) - Spezifischer Verbrauch (bei konventionellen Antrieben), auch auf Grund von Klimaschutzanforderungen + Höhere Fahrzeugpreise, auch durch alternative Antriebe, aber für Nutzerkosten kaum relevant
Lkw	0,0	+ Kraftstoffpreis (Rohölpreis / Mineralölsteuer) - Spezifischer Verbrauch, auch auf Grund von Klimaschutzanforderungen - Produktivitätsfortschritte (auch durch Kostendruck ausländischer Fahrzeuge) 0 Lkw-Maut (real konstant)
ÖSPV	1,0	+ Produktionskosten real steigend (Personal, Energie) - Produktivitätsfortschritte + Fördermittel real sinkend

Quelle: Intraplan u.a. (8/2012): Sozioökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose sowie analog, 2014, Folie 22

Statt der von INTRAPLAN unterstellten realen Steigerung der Nutzerkosten pro Jahr von lediglich 0,5 %, ist von einer stärkeren Zunahme auszugehen. Auswertungen von KUNERT (DIW) zeigen, dass der Kraftfahrerpreisindex, wenn man den Zeitraum von 1999 bis 2011 betrachtet, etwa 100 Indexpunkte über dem Verbraucherpreisindex liegt (vgl. Abb. 4).

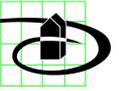
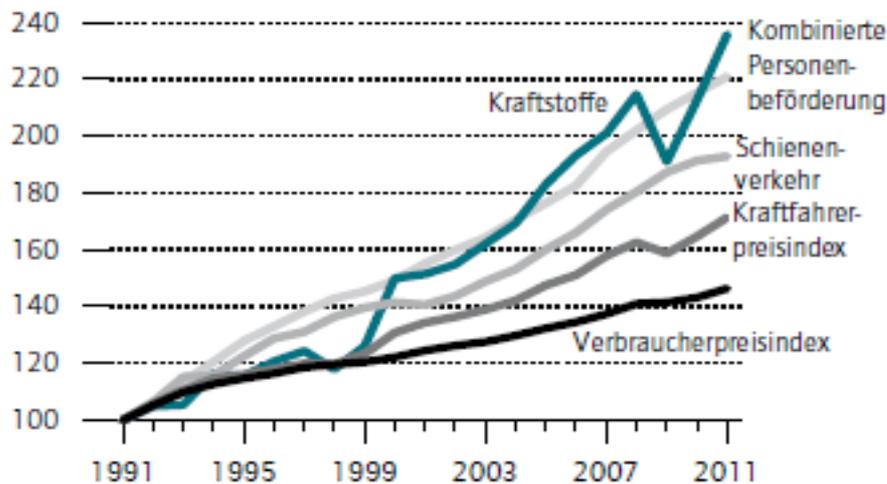


Abbildung 4: Preisindizes im Verkehr

Preisindizes im Verkehr

1991 = 100



Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.

Quelle Kunert, U. und Radke, S. (DIW Wochenbericht 24, 2012): Personenverkehr in Deutschland – mobil bei hohen Kosten, S. 9

Auch eine Analyse des BBSR zeigt, dass zwischen den Lebenshaltungskosten und den Kraftstoffpreisen eine deutliche Lücke klafft (vgl. Abb. 5: Indexwert für Diesel über 180, Lebenshaltung bei unter 120).

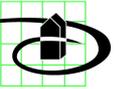
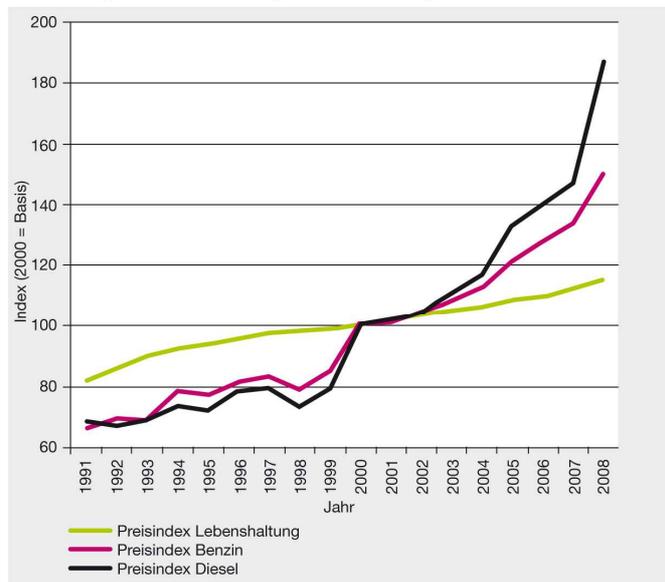


Abbildung 5: Entwicklung der Lebenshaltungskosten und Kraftstoffpreise

Abbildung 6
Entwicklung der Lebenshaltungs- und Kraftstoffpreise



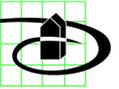
Quelle: Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der Aspekte der postfossilen Mobilität. Bonn 2009. = BBSR-Online-Publikation 6/2009

Quelle BBSR, Steigende Verkehrskosten - bezahlbare Mobilität, IzR 12.2009

Es ist zu erwarten, dass sich der Kraftfahrerpreisindex in dieser Größenordnung weiter entwickelt. Dies stellt einen konservativen Berechnungsansatz dar, da aufgrund der Erdölverknappung und der ehrgeizigen Klimaschutzziele der Bundesregierung von einer weiter zunehmenden Preissteigerung für die Nutzer des Kfz-Verkehrs auszugehen ist. Die reale Steigerung der Nutzerkosten ist deshalb eher in der Größenordnung von 1,5 bis 2 % pro Jahr zu erwarten. Auch durch alternative Antriebe (Elektrofahrzeuge) ist keine Reduktion der Nutzerkosten zu erwarten.

Die von INTRAPLAN unterstellte hypothetische Einsparung von 1,5 %/a infolge von technischer Entwicklung (Motor, Fahrzeugkonzepte etc.) kann nicht als qualifizierte Aussage betrachtet werden. Es ist bekannt, dass vor allem Mittelklassewagen schon lange an der Optimierungsgrenze des Kraftstoffverbrauchs liegen. Hier ist nur durch kleinere und vor allem leichtere Fahrzeuge eine weitere Absenkung zu erwarten.

Dagegen ist aber zu beachten, dass aufgrund des zunehmenden Modernisierungsdrucks bei LKW (beispielsweise durch Umweltzonen und die Verwirklichung der Klimaschutzziele), die Kosten durch den erforderlichen Fahrzeugaustausch steigen. Bei weiter steigenden Kraftstoffkosten, könnten auch die durch neue LKW möglichen Rückgänge im Verbrauch kompensiert werden, sodass es



für diese Kategorie insgesamt zu Kostensteigerungen kommt und nicht zur von INTRAPLAN angenommenen realen Veränderung von 0,0% pro Jahr.⁵⁵

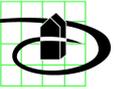
IVV hat im Rahmen der Umlegungsrechnungen der Prognose 2030 für das Gesamtprojekt und die einzelnen Abschnitte wesentlich niedrigere Belastungen ausgewiesen, als bisher aus den Planfeststellungsverfahren bekannt.

Nach den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 (SVZ) (vgl. Abb. 6) betrug das Verkehrsaufkommen auf der B 51 nördlich von Bad Iburg 16.900 Kfz/24h (1.000 SV/24h) und auf der B 51 südlich der L 98 6.900 Kfz/24h (800 SV/24h). Auf der L 98 in Glane wurden 5.800 Kfz/24h (400 SV/24h) gezählt und westlich der B 51 4.300 Kfz/24h (200 SV/24h). Die jetzt veröffentlichten Ergebnisse der BASt von 2015 zeigen, dass an der Dauerzählstelle Glandorf der Verkehr stabil bei 6.873 Kfz/24h im Jahresdurchschnitt liegt. Dies zeigt die Stagnation des Verkehrs (vgl. Abb. 6). Der Schwerverkehr hat dagegen von 800 auf 690 LKW/124h > 3,5t abgenommen.

Im Vergleich zur SVZ 2005 ist die Belastung auf der B 51 nördlich von Bad Iburg mit 16.700 Kfz/24h (1.000 SV/24h) nahezu konstant. Auf der B 51 südlich der L 98 ist sie um 300 Kfz/24h zurückgegangen, davon um 200 im SV/24h. Auf der L 98 in Glane sind die Verkehrsmengen identisch, westlich der B 51 haben sie dagegen um 900 Kfz/24h, davon 100 SV/24h abgenommen. Von 2005 bis 2010 hat der Verkehr also nicht zugenommen bzw. abschnittsweise sogar etwas abgenommen.

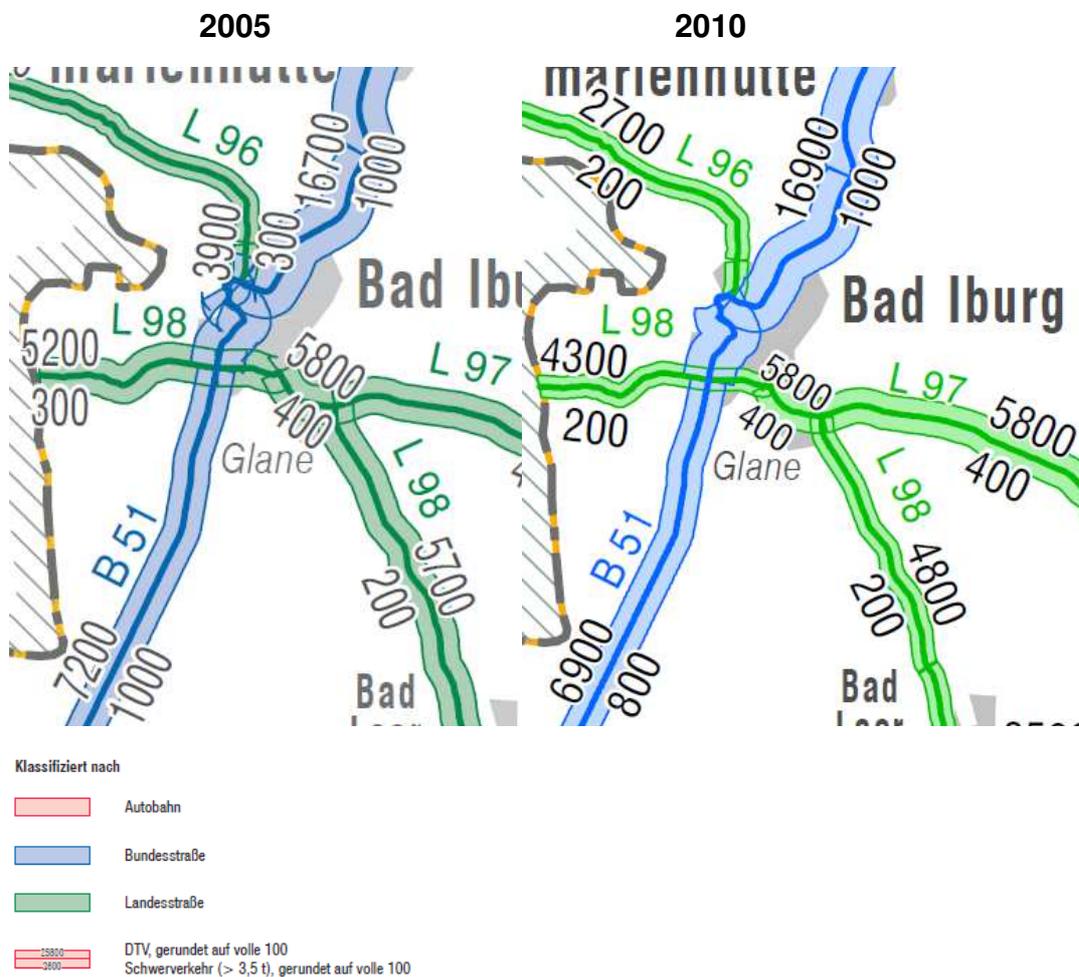
Vergleicht man die Ergebnisse der SVZ 2010 mit dem Bezugsfall 2030 (vgl. Abb. 7), so ist erkennbar, dass die Verkehrsbelastung südlich von Bad Iburg, dort wo bei der SVZ 2010 nur 6.900 Kfz/24h ermittelt wurden, im Bezugsfall 11.000 Kfz/24h (DTVw) angegeben werden. Da die DTVw-Werte der Prognose 2030 etwa 10% höher sind als die DTV-Werte der Straßenverkehrszählung ist erkennbar, dass die Verkehrsbelastung bis 2030 südlich von Bad Iburg um 3.000 Kfz/24h zunehmen soll. Dies würde einer Zunahme um 43,5 % entsprechen. Dies ist eine nicht plausible Zunahme, die durch nichts zu erklären ist. Nördlich von Bad Iburg werden im Bezugsfall 16.000 Kfz/24h (DTVw) erwartet, dies entspricht in DTV umgerechnet etwa 14.400 Kfz/24h (- 10 %). Dadurch, dass nördlich von Bad Iburg der Verkehr abnimmt, wird der Prognosewert südlich von Bad Iburg noch weniger nachvollziehbar.

⁵⁵ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 22.



Im Planfall 2030 werden südlich von Bad Iburg 14.000 Kfz/24h und auf der Umgehung 10.000 bis 15.000 Kfz/24h ausgewiesen. In Bad Iburg sollen 4.000 bis 6.000 Kfz/24h verbleiben (vgl. Abb. 8). **Besonders die Zunahme um 3.000 Kfz/24h zwischen Bezugsfall und Planfall 2030 ist nicht nachvollziehbar.** Sie wäre allenfalls dann denkbar, wenn in diesem Umfang Verkehre von der A 33 auf die Bundesstraße verlagert würden. Dies ist jedoch nicht zu erwarten. **Auch durch diese völlig unrealistische Zunahme kommt es in der Nutzenberechnung zu viel zu hohen Nutzen.**

Abbildung 6: Verkehrsentwicklung 2005 zu 2010



Quelle: SVZ 2005 und 2010

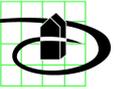
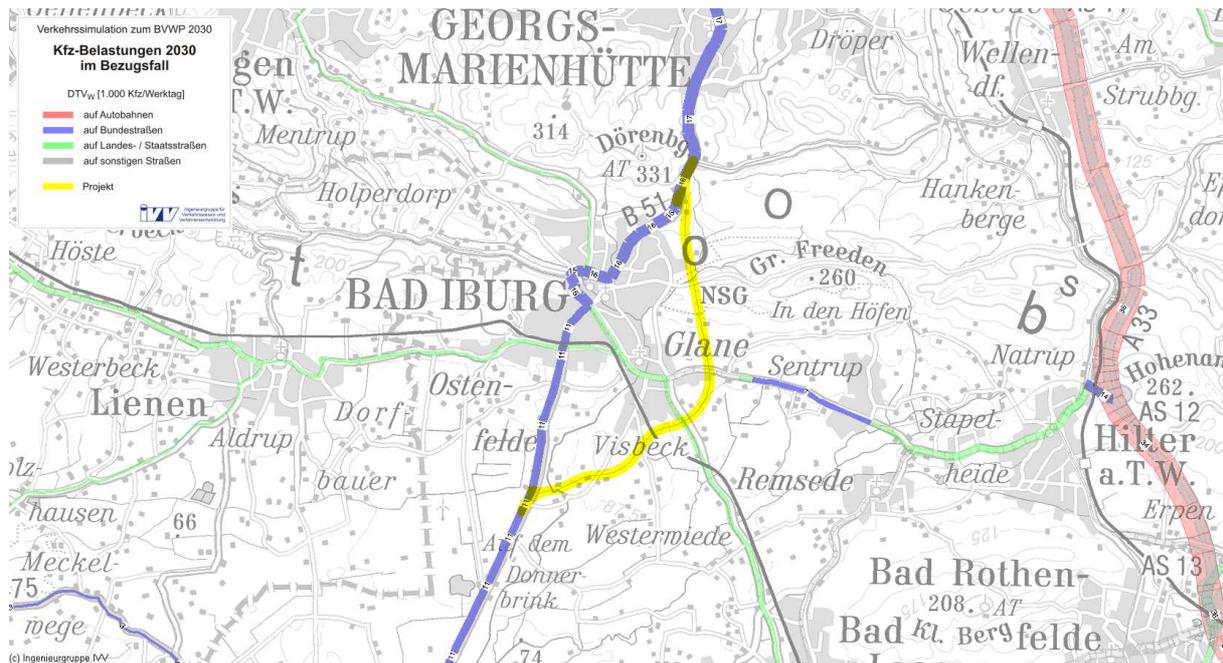
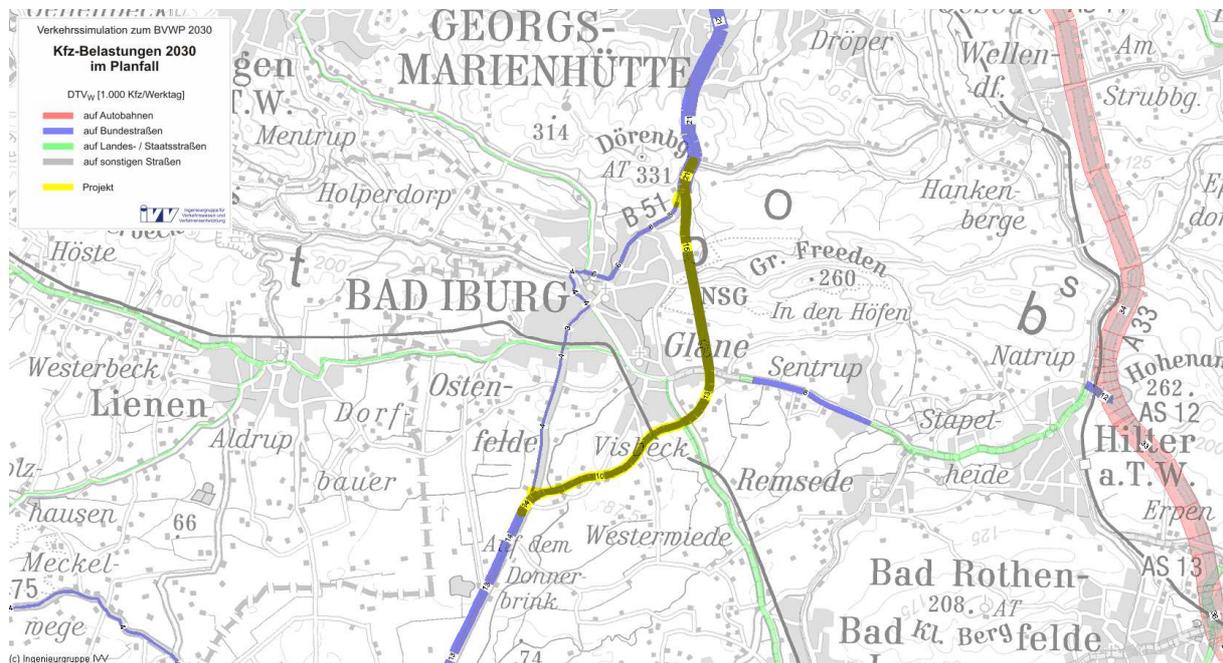


Abbildung 7: Kfz-Belastungen im Bezugsfall 2030 für die B 51



Quelle: BVWP-Projektdossier B51n

Abbildung 8: Kfz-Belastungen im Planfall 2030 für die B 51n



Quelle: BVWP-Projektdossier B51n

Da kein Verkehrszuwachs aus strukturellen Effekten erkennbar ist, stellt sich die Frage, wie es zu den enormen Verkehrszunahmen auf der B 51 südlich von Bad Iburg zwischen 2010 und dem Bezugsfall 2030 sowie dem Bezugsfall 2030 und dem Planfall



2030 kommen soll. Diese Zunahmen lassen sich durch nichts plausibel erklären und sind auch aufgrund der Verbindungsfunktion der Umfahrung nicht realistisch.

Offensichtlich liegt hier ein Prognosefehler vor, der in der Folge zu völlig unrealistischen Nutzenberechnungen für die Ortsumfahrung führt. Die Gültigkeit der Bundesprognose 2030 muss daher überprüft werden, da sie von völlig unrealistischen Verlagerungen von Fernverkehren ausgeht.

2.8 Finanzierung des BVWP 2030

Bei Ansatz der bisher verfügbaren Haushaltsmittel von 10 bis 11 Mrd. € pro Jahr ist mit einer Finanzierungslücke von 6,6 bis 7,6 Mrd. € pro Jahr zu rechnen, denn jährlich werden zukünftig 15,11 (ohne „Schleppe“) bis 17,63 Mrd. € (mit „Schleppe“) benötigt.⁵⁶ Dies ergibt im Vergleich zum bisherigen jährlich eingesetzten Finanzbedarf über die Gesamtlaufzeit des neuen BVWP von 15 Jahren einen zusätzlichen Investitionsbedarf von 99 bis 114 Mrd. €. Von den angesetzten 264,5 Mrd. € sind also nur 72 % im Rahmen der bisher üblichen Haushaltsfinanzierung als gesichert anzusehen.

Der Ansatz der Erhaltung von 67,8 % reduziert sich, wenn man die Schleppe in Höhe von 37,8 Mrd. € nicht berücksichtigt auf 53,3 %, sodass auch hier die BVWP-Grundkonzeption nicht eingehalten wird (vgl. Tab. 11). Die Schleppe nicht zu berücksichtigten ist angebracht, da diese Projekte erst nach 2031 verwirklicht werden.

Tabelle 11: Investitionsstruktur des BVWP 2030

	Gesamt	sonstige Investitionen	Erhaltung /Ersatz	Laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben VB/VB-E	Aus- und Neubau Schleppe (ab 2031)	Anteil Erhalt ohne Schleppe	Anteil Erhalt mit Schleppe
Straße	130,7	12	67	15,9	19,3	16,4		
Schiene	109,3	7,4	58,4	8,4	17,2	17,9		
Wasserstraße	24,5	2,2	16,2	0,9	1,8	3,5		
Summe	264,5	21,6	141,6	25,2	38,3	37,8	53,53%	67,83%

Quelle: BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 14, Tabelle 2, eigene Berechnungen

In Tabelle 12 ist zu erkennen, dass Niedersachsen jetzt insgesamt 1,884 Mrd. € für laufende und fest disponierte Projekte und 6,387 Mrd. € für neue Vorhaben (VB/VB-E) erhalten soll, insgesamt also 8,271 Mrd. €. Der Landesanteil beträgt 12,3 %.

⁵⁶ Anmerkung: 264,5 Mrd. € /15 Jahre ergibt 17,63 Mrd. €



Für laufende und fest disponierte Projekte stehen etwa 125,6 Mio. €/a zur Verfügung, für neue Vorhaben 425,8 Mio. €/a.⁵⁷

Wie aus Tabelle 13 ersichtlich, stehen aus dem Bundeshaushalt für Bedarfsplanmaßnahmen für Niedersachsen 2016 114 Mio. € und 2017 117 Mio. € zur Verfügung. 2015 hatte Niedersachsen nur 68 Mio. € erhalten.

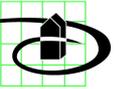
Das bedeutet, dass für die Ortsumfahrung Bad Iburg etwa 61 % des Jahresetats von 2017 notwendig wäre, wenn man die korrigierte Kostenschätzung ansetzt (vgl. Kap. 2.2.1).

Tabelle 12: Mittelaufteilung nach Ländern

Land	Laufende und fest disponierte Vorhaben (FD)	Neue Vorhaben VB/VB-E	Gesamt FD+VB	Anteil
Baden-Württemberg	3.744	5.538	9.282	13,8 %
Bayern	4.868	6.516	11.384	16,9 %
Berlin	823	21	844	1,3 %
Brandenburg	1.073	950	2.023	3,0 %
Bremen	112	506	618	0,9 %
Hamburg	933	1.531	2.464	3,7 %
Hessen	2.897	5.058	7.955	11,8 %
Mecklenburg-Vorpommern	160	254	414	0,6 %
Niedersachsen	1.884	6.387	8.271	12,3 %
Nordrhein-Westfalen	2.945	10.005	12.950	19,2 %
Rheinland-Pfalz	1.323	1.785	3.108	4,6 %
Saarland	32	103	135	0,2 %
Sachsen	307	766	1.073	1,6 %
Sachsen-Anhalt	507	1.465	1.972	2,9 %
Schleswig-Holstein	1.557	1.473	3.030	4,5 %
Thüringen	974	809	1.783	2,7 %
Gesamt	24.139	43.167	67.306	100 %

Quelle: BVWP-Gesamtbericht, S. 38

⁵⁷ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 124ff.

**Tabelle 13: Bedarfsplananteile der Länder 2015-2017**

in Mio. Euro	2015	2016	2017
BW	115	191	196
BY	137	227	233
BE	100	105	80
BB	32	33	34
HB	8	1	0
HH	6	10	25
HE	61	101	104
MV	26	23	20
NI	68	114	117
NW	158	262	269
RP	58	95	98
SL	6	10	10
SN	16	31	42
ST	20	24	60
SH	27	20	46
TH	22	36	37

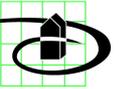
Quelle: BT-DS-Nr. 18/5989, 15.9.2015, S. 5

3 Stellungnahme zur Umwelt- und Naturschutzfachlichen Beurteilung (Modul B)

3.1 Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung

Die Beschreibung der Umweltwirkung aus dem Projektdossier zum Hauptprojekt zeigt, dass die Umweltbetroffenheit mit **mittel** eingestuft wird:

*„Der Neubau der OU Bad Iburg passiert die Siedlungsbereiche in einem Ostbogen, der sich überwiegend über ackerbauliche Offenlandbereiche erstreckt. Im nördlichen Bereich bis zur Querung der L97 werden hierbei vermehrt Waldbestände angeschnitten. Letztere sind teilweise als NSG und FFH-Gebiet ausgewiesen, so dass trotz weitgehender Tunnelführung erhebliche Beeinträchtigungen wahrscheinlich sind. Die Trasse liegt nördlich der **B97** in einem Großsäugerfunktionsraum und schneidet einen Kern- und Großraum **in Netzwerk** der Waldlebensräume an. Auch hier wurden aufgrund der Tunnelführung Eingriffe bereits vermindert. Kurz nach dem Beginn der Baustrecke wird der Glaner Bach mit ausgewiesenem Überschwemmungsgebiet mittels Durchlassbauwerk gequert. Eingriffe in den Retentionsraum sind nach Angaben des*



Landes ausgleichbar. Nördlich der L98 verläuft das Projekt **auf durchgehend innerhalb** eines Naturparks und schneidet zwei LSG randlich an.⁵⁸

Die rot gekennzeichneten Fehler im o.g. Zitat verdeutlichen die Oberflächlichkeit mit der das Projektdossier erstellt worden ist. Statt der B 97 ist die L 97 gemeint. Es werden ein unzerschnittener Großraum (Waldlebensraum) und ein Großsäuger-Lebensraum zerschnitten, was so aus dem Zitat nicht hervorgeht. Im letzten Satz des Zitats fehlt die Angabe auf welcher Länge der Naturpark durchfahren wird.

Insgesamt werden 1,0 ha Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung durch das Projekt betroffen. Eine erhebliche Beeinträchtigung eines Natura 2000 Gebietes (FFH-Gebiet Teutoburger Wald, Kleiner Berg, vgl. Abb. 9)⁵⁹ ist wahrscheinlich.⁶⁰ Außerdem werden verschiedene BfN-Lebensraumnetzwerke betroffen sein. Ein unzerschnittener Kernraum (UFR 250) ist auf 1,1 ha Fläche betroffen, ein unzerschnittener Großraum (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume) wird auf 0,6 km durchschnitten und ein unzerschnittener Großsäuger-Lebensraum (UFR 1.500) auf 2,5 km (vgl. Abb. 10).⁶¹

Aufgrund der Betroffenheit des FFH-Gebietes, das auch für die WRRL relevant ist und des NSG „Frieden“ wäre statt der Einstufung der Umweltbetroffenheit in die Kategorie „mittel“ die Einstufung in „hoch“ zu erwarten gewesen.

Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes sind auf 25,1 ha Flächen durch das Neubauprojekt betroffen.⁶²

⁵⁸ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_umwelt
Rot gekennzeichnet: Fehler in der Beschreibung der Umweltwirkungen

⁵⁹ Vgl. https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten/?topic=Natur&lang=de&bgLayer=TopographieGrau&catalogNodes=88,75&layers=FFH_Gebiete&X=5778815.80&Y=436064.10&zoom=8 Anmerkung: Das Gebiet ist WRRL-relevant

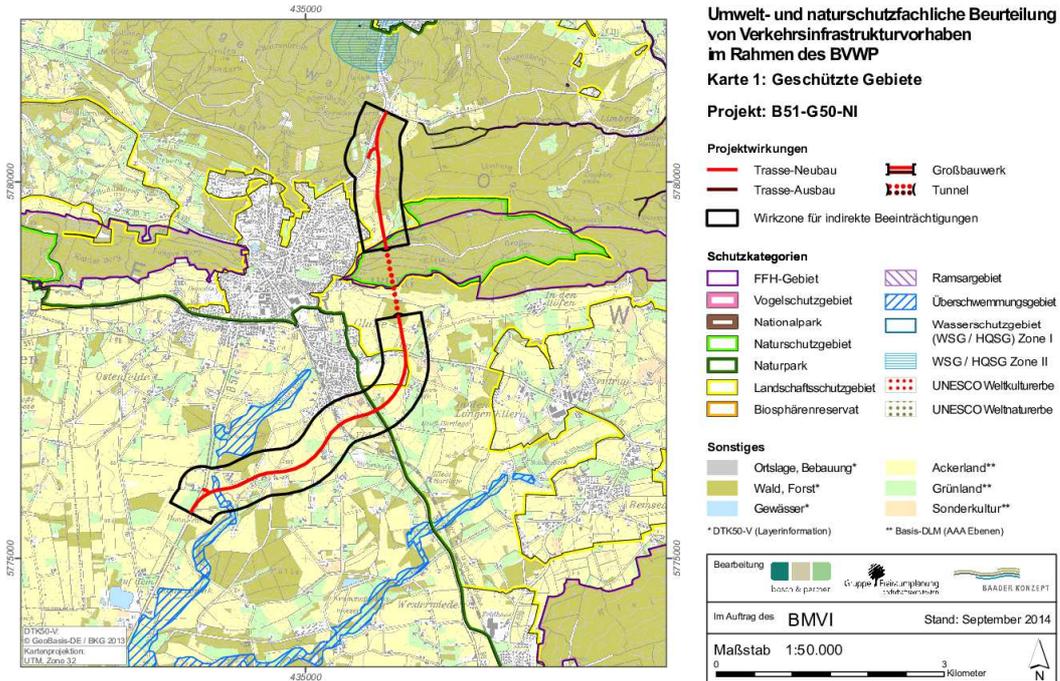
⁶⁰ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_umwelt

⁶¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_umwelt

⁶² Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_umwelt

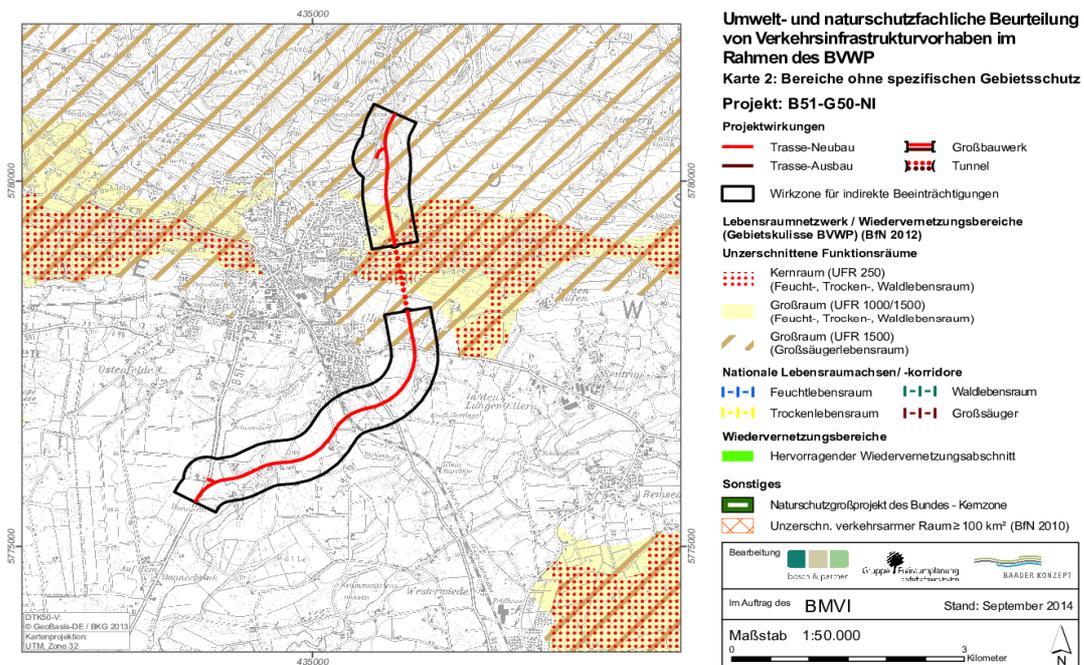


Abbildung 9: Geschützte Gebiete im Umfeld der OU Bad Iburg

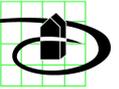


Quelle: Projektdossier B 51n

Abbildung 10: Betroffenheit von unzerschnittenen Funktionsräumen



Quelle: Projektdossier B 51



Die Bewertungsstruktur im BVWP 2003 war durch die URE mit den Abstufungen von 1 bis 5 und die FFH-VE von 1 bis 5 klarer und differenzierter. Warum im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030, trotz z. T. gleicher Bearbeiter (GÜNNEWEG u. a.) hiervon abgewichen wurde ist fachlich nicht nachvollziehbar. Bereits 1999 hat die Planungsgrippe Ökologie- und Umwelt in einem Forschungsprojekt im Auftrag des BMVBW (F+E-Vorhaben Nr. 96498/99) Verbesserungsmöglichkeiten des bisherigen qualitativen Ansatzes der Korridor-URE untersucht. Dabei ging es neben der Integration des Kompensationskostenansatzes in die gesamtwirtschaftliche Bewertung und der Vorbereitung seiner Anwendung, vor allem auch um eine angemessene Berücksichtigung von Restriktionskategorien (z. B. Verträglichkeit mit Natura 2000 Gebieten).

GÜNNEWIG berichtet aus dem F+E-Vorhaben von IWW (Rothengatter et al, 1998: Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung):

„Zentrales Element ist die Definition prioritärer Ziele für eine nachhaltige / zukunftsfähige Entwicklung, die auf die Unverträglichkeit von verkehrlichen Planungen hinweisen und deren Einhaltung sicherzustellen ist. Eine Umsetzung setzt voraus, dass die umweltbezogenen Ziele auch als vorrangige politische Ziele konsensfähig sind.“⁶³

Von diesen Ansätzen ist im Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan 2030 nichts übrig geblieben, weil der Konsens über die Umweltziele trotz der Beschlüsse der Bundesregierung zum Klimaschutz und Flächenschutz nicht vorhanden ist.

3.2 Alternativenprüfung

Die nach der SUP vorgeschriebene Alternativenprüfung⁶⁴ wurde zum Teil nicht oder auf veralteten Grundlagen basierend durchgeführt. Zwar gibt es im Projektinformationssystem zu allen Projekten zumindest beim Gesamtprojekt ein Kapitel 1.4 Alternativenprüfung. Aus den Ausführungen im Projektinformationssystem zur B 51n

⁶³ Vgl. Dieter Günnewig (1999): Fortschreibung des BVWP – Chancen für die Weiterentwicklung naturschutzfachlicher Beiträge am 9.-10.11.1999, Fachtagung in Hamm, Vortrag zu naturschutzfachlichen Erkenntnissen innerhalb laufender und abgeschlossener Forschungsvorhaben, S. 1-2.

⁶⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 128f



geht eindeutig hervor, dass es keine belastbare Alternativenprüfung gibt, da nur eine Variante ohne Tunnel als Alternative geprüft wurde.⁶⁵

Aufgrund der umfangreichen Umbaumaßnahmen an der bestehenden B 51 hätte auch die Null-Variante geprüft werden müssen.

Die Alternativenprüfung ist das Herzstück der UVP, sodass ihr ein besonderer Stellenwert zukommt. Sie ist auf Ebene der Systemalternativen, der Standortalternativen und der Projektausgestaltung durchzuführen, was versäumt wurde.

Auffällig ist, dass im Umweltbericht weder die Vorauswahl der Alternativen noch die Detailprüfung der Alternativen dokumentiert wurde, was § 14g Abs. 1 und 2 fordern.

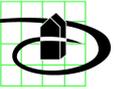
Damit gehen die SUP-Vorschriften weiter als die des UVPG in § 6 Abs. 3 Nr. 5, wo nur auf die Übersicht zu anderweitig geprüften Alternativen hingewiesen wird. § 14g Abs. 1 UVPG sieht dagegen vor, dass in die SUP eine Alternativenprüfung integriert wird, soweit vernünftige Alternativen vorliegen. Diese können folgender Natur sein:

- Konzept- oder System-Alternativen (grundsätzliche Optionen zur Realisierung bestimmter Planungsziele)
- Standortalternativen
- Verfahrenalternativen (andere technische Ausgestaltung)

Bei der Alternativenprüfung i. S. § 14 g (1) UVPG ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der absehbar erheblichen Umweltwirkungen für jede Alternative in vergleichbarem Maß vorzunehmen. Dies dient dem Zweck, einen möglichst objektiven und transparenten Umweltfolgenvergleich der einzelnen Alternativen vorzunehmen. Eine Nullvariante ist nicht zwingend Bestandteil der Alternativenprüfung, aber sie ist gemäß § 14g Abs. 2 Nr. 3 als Vergleichsfall für die Alternativenprüfung darzustellen.⁶⁶

⁶⁵ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_alternativenpruefung

⁶⁶ Vgl. Heinz-Joachim Peters - Hochschule Kehl und Stefan Balla - Bosch + Partner (2006): UVPG, Handkommentar, 3. Auflage, § 14g, Umweltbericht. S. 245-246.



4. Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Die raumordnerische Beurteilung wird vom BMVI im Projektdossier als „nicht bewertungsrelevant“ angesehen. Begründet wird dies nicht.⁶⁷ Das bedeutet, dass das Modul keinen positiven Nutzenbeitrag für das Gesamtprojekt erbringt.

In der Raumwirksamkeitsanalyse wird die Verbindung als „sehr gut“ bewertet. Dies geht aus Abbildung 11 hervor. Im BVWP-Gesamtbericht heißt es unter der Überschrift „An- und Verbindungsqualitäten“:

„... Für die Projektbewertungen des BVWP 2030 wurden nur die raumordnerisch relevanten Verbindungen bzw. Relationen zwischen den Oberzentren und den Metropolregionen betrachtet, den hierarchisch obersten zwei Ebenen. Die Ermittlung von Defiziten in den An- und Verbindungsqualitäten erfolgte dabei anhand der Kriterien der aktuell gültigen Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) auf der Basis von Luftliniengeschwindigkeiten zwischen derartigen Zentren. Diese errechnete sich aus dem Quotienten der ermittelten Luftlinienentfernung und der Reisezeit. Letztere wurde für die Straße durch die Bestimmung der schnellstmöglichen Route im Motorisierten Individualverkehr per Pkw ermittelt. [...]

*Für alle Relationen, deren **An- und Verbindungsqualität als mindestens ‚befriedigend‘** eingestuft wurde, wurde **kein aktueller Handlungsbedarf** gesehen. Bei schlechterer Einschätzung erhielt eine Relation Wertungspunkte.“⁶⁸*

Fazit:

Das bedeutet, dass der Bund im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung im Umfeld der B 51 keinen Handlungsbedarf sieht.

⁶⁷ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_raum

⁶⁸ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 66

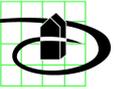
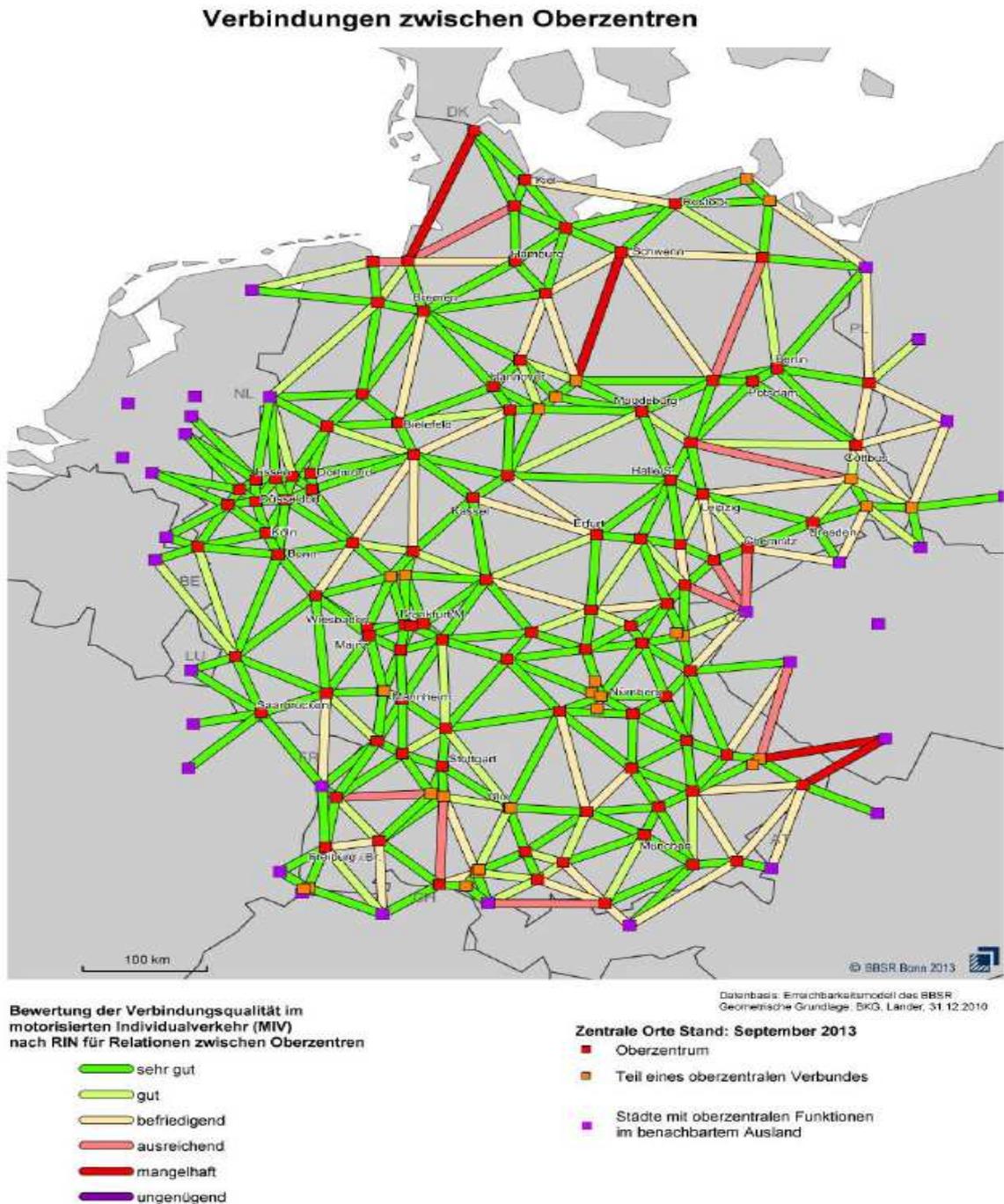


Abbildung 11: Bewertung der Luftliniengeschwindigkeit zwischen Oberzentren im MIV



Quelle: BMVI und BBSR, Entwurf der BVWP-Raumwirksamkeitsanalyse, 2014, S. 49



5. Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Das Projekt besitzt nach den Angaben im Projektdossier eine „**hohe städtebauliche Bedeutung**“. Die Begründung des BMVI im Projektdossier lautet: „*Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.*“⁶⁹

Als Beiträge der einzelnen Effekte zum Gesamtergebnis, werden die in Tabelle 14 dargestellten Angaben genannt.

Tabelle 14: Städtebauliche Bewertung für das Gesamtprojekt

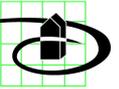
	Straßenraum- effekte	Sanierungs- effekte	Flächen- und Erschließungseffekte
Wirksamkeitsgrad	100,0%	0,0%	
Beeinträchtigungsgrad	0,0%	0,0%	
Wirkungsumfang	3.600 m	0 m	0 Einw.
Bewertung der pos. Wirkungen	++++		-
Bewertung der neg. Wirkungen			
Zusammenfassende städttebauliche Bedeutung	Hoch		

Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_staedtebau

Innerörtliche Entlastungen werden bezogen auf 3.600m erwartet. Entlastungen, die zu signifikanten Erhöhungen des Umgestaltungspotentials beitragen, sollen ebenfalls auf 3.600m geschehen. Diese Beurteilung übersieht, dass es durch die von 2011 bis 2017 durchgeführten Maßnahmen bereits zu erheblichen Umgestaltungen des Straßenraums gekommen ist. Die Sanierungs- und Flächen- bzw. Erschließungseffekte wurden aus dem ursprünglichen Projektdossier entfernt wurden. Die Beurteilung der Straßenraumeffekte mit „++++“ (vgl. Tab. 14) berücksichtigt nicht die aktuelle Situation, die sich durch die Umbaumaßnahmen grundlegend verändert hat. Die Bewertung ist weder nachvollziehbar noch tragfähig.

Aufgrund nicht aktueller Kartengrundlagen wurden die durch die geplante Trassenführung entstehenden Wirkungen nicht vollständig erfaßt, sodass eine Fehlbewertung gegeben ist.

⁶⁹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html#h1_staedtebau



Zu beachten ist, dass sich keine Sanierungs- und Erschließungseffekte ergeben. Auch dies zeigt, dass die Maßnahme im Rahmen einer Alternativenprüfung, die auch eine Null-Variante betrachtet, überprüft werden muss.

Eine exakte Be- und Entlastungsbilanz bezogen auf die Einwohner fehlt in den Unterlagen.

6. Zusammenfassung

Die Bürgerinitiative Bad Iburg-Glane hat RegioConsult im Februar 2017 mit einer gutachterlichen Stellungnahme zum Projektdossier „B 51n Ortsumfahrung Bad Iburg“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) beauftragt. Schwerpunkt der Bearbeitung war die Bewertung der verkehrlichen Wirkungen und der Kosten-Nutzen-Berechnung.

Projektkosten

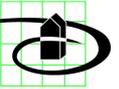
Als Ergebnis der Begutachtung ist festzuhalten, dass es keine aktuelle und belastbare Kostenschätzung nach AKVS gibt.

Die Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) werden mit 57,2 Mio. € angegeben, die bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten dagegen als Nettokosten inkl. Planungskosten auf dem Preisstand 2012 mit 55,3 Mio. €, davon entfallen 8,37 Mio. € auf Planungskosten. Der Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten, diese gehen in das Nutzen-Kosten-Verhältnis ein, wird mit 47,743 Mio. € ausgewiesen, denn er enthält keine Planungskosten. Eine Abschätzung der Kosten für die Ortsumfahrung auf der Grundlage von durchschnittlichen Kostensätzen lässt dagegen **wesentlich höhere Kosten von bis zu 71,6 Mio. € erwarten. Berücksichtigt man zusätzlich noch die Planungskosten erhöht sich der Betrag auf rund 80 Mio. €.**

Ausgangssituation

Aus den Angaben zur Projektbegründung ist ersichtlich, dass diese auf völlig veralteten Daten zu Verkehrszahlen, Unfalldaten sowie Lärmimmissionen und Abgasimmissionen beruht.

Entscheidend ist für die Ermittlung der Nutzen der Ortsumfahrung jedoch, dass sich die Situation durch den von 2011 bis 2017 in vier Bauabschnitten erfolgten verkehrsgerechten Umbau der Ortsdurchfahrt vollständig verändert. Im Rahmen der



Umbaumaßnahmen wurden u.a. zwei Kreisverkehre an den Kreuzungen der B 51 mit der L 96 und der K 332 eingerichtet, Straßenquerschnitte verändert und außerdem die Geh- und Radweganlagen deutlich verbessert.

Durch diese Maßnahmen ändert sich die Verkehrssituation im Vergleich zu der im Projektinformationssystem zur B 51 zitierten Ausgangssituation wesentlich. Durch die Kreisverkehre und die Rückbaumaßnahmen kommt es zu einem stetigeren Verkehrsablauf. Dieser erhöht die Reisegeschwindigkeit und vermindert gleichzeitig die abschnittsweise aufgetretenen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Weiter ist davon auszugehen, dass sich die Unfallsituation verbessert. Außerdem verringern sich die Lärm- und Abgasemissionen.

Nutzenberechnung

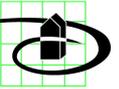
Das bedeutet, dass die Berechnung der Nutzen auf Grundlagen beruht, die nicht zutreffen. Dies war aufgrund der Planungen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bereits zum Zeitpunkt der Bewertung für den BVWP bekannt und hätte berücksichtigt werden müssen.

Die Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr (156,650 Mio. €) sowie der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr (148,706 Mio. €) werden aufgrund der Umbaumaßnahmen um ein Vielfaches überschätzt. Es ist nicht einmal ansatzweise erklärbar, wie es bei den nach dem Umbau gegebenen Verkehrsverhältnissen zu diesen Nutzen kommen soll.

Dies lässt sich auch aus der maximal verlagerbaren Belastung des Durchgangsverkehrs von 6.642 Kfz/24h erkennen, die im Jahr 2007 ermittelt wurde. Damals waren 42,6 % der insgesamt 15.432 Kfz/24h Durchgangsverkehr. Wie aus dem Vergleich der Angaben zur Verkehrsbelastung im Bezugsfall 2030 auf der B 51 nördlich der L 96 zu erkennen ist (16.000 Kfz/24h), soll die innerörtliche Verkehrsbelastung im Planfall um 10.000 Kfz/24h von 16.000 Kfz/24h auf 6.000 Kfz/24h abnehmen. Das würde bedeuten, dass sich die Verhältnisse von Durchgangs- zu Quell-/Zielverkehr im Vergleich zu 2007 bis 2030 in etwa umdrehen. Davon ist nicht auszugehen.

Verkehrsentwicklung 2005 bis 2010

Nach den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 (SVZ) betrug das Verkehrsaufkommen auf der B 51 nördlich von Bad Iburg 16.900 Kfz/24h



(1.000 SV/24h) und auf der B 51 südlich der L 98 6.900 Kfz/24h (800 SV/24h). Auf der L 98 in Glane wurden 5.800 Kfz/24h (400 SV/24h) gezählt und westlich der B 51 4.300 Kfz/24h (200 SV/24h).

Im Vergleich zur SVZ 2005 ist die Belastung auf der B 51 nördlich von Bad Iburg mit 16.700 Kfz/24h (1.000 SV/24h) nahezu unverändert. Auf der B 51 südlich der L 98 ist sie um 300 Kfz/24h zurückgegangen, davon um 200 im SV/24h. Auf der L 98 in Glane sind die Verkehrsmengen identisch, westlich der B 51 haben sie dagegen um 900 Kfz/24h, davon 100 SV/24h abgenommen. Von 2005 bis 2010 hat der Verkehr also nicht zugenommen bzw. abschnittsweise sogar etwas abgenommen.

Derzeit gibt es keine aktuellen Erhebungen bzw. aktuelle Verkehrszählungsergebnisse.

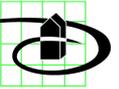
Verkehrsprognose 2030

Vergleicht man die Ergebnisse der **SVZ 2010 mit dem Bezugsfall 2030**, so ist erkennbar, dass die Verkehrsbelastung südlich von Bad Iburg, dort wo bei der SVZ 2010 nur 6.900 Kfz/24h ermittelt wurden, im Bezugsfall 11.000 Kfz/24h (DTVw) angegeben werden. Da die DTVw-Werte der Prognose 2030 etwa 10% höher sind als die DTV-Werte der Straßenverkehrszählung ist erkennbar, dass die Verkehrsbelastung bis 2030 **südlich von Bad Iburg um 3.000 Kfz/24h** zunehmen soll. Dies würde einer Zunahme um 43,5 % entsprechen. Dies ist eine nicht plausible Zunahme.

Nördlich von Bad Iburg werden im Bezugsfall 16.000 Kfz/24h (DTVw) erwartet, dies entspricht in DTV umgerechnet etwa 14.400 Kfz/24h (- 10 %). Dadurch, dass nördlich von Bad Iburg der Verkehr abnimmt, wird der Prognosewert südlich von Bad Iburg noch weniger nachvollziehbar.

Im Planfall 2030 werden südlich von Bad Iburg 14.000 Kfz/24h und auf der Umgehung 10.000 bis 15.000 Kfz/24h ausgewiesen. In Bad Iburg sollen 4.000 bis 6.000 Kfz/24h verbleiben. **Die Zunahme um 3.000 Kfz/24h zwischen Bezugsfall und Planfall 2030 südlich von Bad Iburg ist ebenfalls nicht nachvollziehbar.** Sie wäre allenfalls dann denkbar, wenn in diesem Umfang Verkehre von der A 33 auf die Bundesstraße verlagert würden. Dies ist jedoch nicht zu erwarten.

Da kein Verkehrszuwachs aus strukturellen Effekten erkennbar ist, stellt sich die Frage, wie es zu den enormen Verkehrszunahmen auf der B 51 südlich von Bad Iburg zwischen 2010 und dem Bezugsfall 2030 sowie dem Bezugsfall 2030 und dem Planfall



2030 um jeweils 3.000 Kfz/24h, insgesamt also 6.000 Kfz/24h kommen soll. Diese Zunahmen lassen sich durch nichts plausibel erklären und sind auch aufgrund der Verbindungsfunktion der Umfahrung nicht realistisch.

Offensichtlich liegt hier ein Prognosefehler vor, der in der Folge zu völlig unrealistischen Nutzenberechnungen für die Ortsumfahrung führt. Nur auf der Grundlage einer aktuellen Verkehrsuntersuchung, die dem Stand der Technik entspricht ist eine belastbare Aussage zum Nutzen-Kosten-Verhältnis möglich.

Die Durchgangsverkehrsanteile betragen nach der Erhebung von Ingenieurplanung Wallenhorst aus dem Jahr 2007 im gesamten Untersuchungsraum nur 26,3 %, bezogen auf Bad Iburg 42,6 %. Daher wird die beabsichtigte Verlagerungswirkung auch nur sehr begrenzt ausfallen. Daher müssen aktuelle Erhebungsergebnisse nach Beendigung der derzeitigen Baumaßnahmen in der OD Bad Iburg abgewartet werden, bevor eine Bewertung der Umfahrung möglich ist.

Umweltfachliche Beurteilung

Insgesamt werden 1,0 ha Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung durch das Projekt betroffen. Eine erhebliche Beeinträchtigung eines Natura 2000 Gebietes (FFH-Gebiet Teutoburger Wald, Kleiner Berg, vgl. Abb. 9)⁷⁰ ist wahrscheinlich. Außerdem werden verschiedene BfN-Lebensraumnetzwerke betroffen sein. Ein unzerschnittener Kernraum (UFR 250) ist auf 1,1 ha Fläche betroffen, ein unzerschnittener Großraum (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume) wird auf 0,6 km durchschnitten und ein unzerschnittener Großsäuger-Lebensraum (UFR 1.500) auf 2,5 km (vgl. Abb. 10).

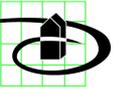
Aufgrund der Betroffenheit des FFH-Gebietes, das auch für die WRRL relevant ist und des NSG „Freedden“ wäre, statt der Einstufung der Umweltbetroffenheit in die Kategorie „mittel“ die Einstufung in „hoch“ zu erwarten gewesen.

Aus den Ausführungen im Projektinformationssystem zur B 51n geht eindeutig hervor, dass es keine belastbare Alternativenprüfung gibt, da nur eine Variante ohne Tunnel geprüft wurde. Aufgrund der umfangreichen Umbaumaßnahmen an der bestehenden B 51 hätte auch die Null-Variante geprüft werden müssen.

⁷⁰ Vgl. https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten/?topic=Natur&lang=de&bgLayer=TopographieGrau&catalogNodes=88,75&layers=FFH_Gebiete&X=5778815.80&Y=436064.10&zoom=8 Anmerkung: Das Gebiet ist WRRL-relevant



Die Alternativenprüfung ist das Herzstück der UVP, sodass ihr ein besonderer Stellenwert zukommt. Sie ist auf Ebene der Systemalternativen, der Standortalternativen und der Projektausgestaltung durchzuführen, was versäumt wurde. Auffällig ist, dass im Umweltbericht weder die Vorauswahl der Alternativen noch die Detailprüfung der Alternativen dokumentiert wurde, was § 14g Abs. 1 und 2 fordern.



Raumordnerische Beurteilung

Die raumordnerische Beurteilung wird vom BMVI im Projektdossier als „nicht bewertungsrelevant“ angesehen. Das bedeutet, dass das Modul keinen positiven Nutzenbeitrag für das Gesamtprojekt erbringt.

Städtebauliche Beurteilung

Das Projekt besitzt nach den Angaben im Projektdossier eine „**hohe städtebauliche Bedeutung**“.

Innerörtliche Entlastungen werden bezogen auf 3.600m erwartet. Entlastungen, die zu signifikanten Erhöhungen des Umgestaltungspotentials beitragen, sollen ebenfalls auf 3.600m geschehen. Diese Beurteilung übersieht, dass es durch die von 2011 bis 2017 durchgeführten Maßnahmen bereits zu erheblichen Umgestaltungen des Straßenraums gekommen ist.

Die Beurteilung der Straßenraumeffekte mit „++++“ (vgl. Tab. 14) berücksichtigt nicht die aktuelle Situation, die sich durch die Umbaumaßnahmen grundlegend verändert hat. Die Bewertung ist weder nachvollziehbar noch tragfähig.

Zu beachten ist, dass sich keine Sanierungs- und Erschließungseffekte ergeben. Auch dies zeigt, dass die Maßnahme im Rahmen einer Alternativenprüfung, die auch eine Null-Variante betrachtet, überprüft werden muss.

Eine belastbare Beurteilung der Wirkungen der Ortsumfahrung Bad Iburg ist erst möglich, wenn eine aktuelle Verkehrsuntersuchung erstellt wird. Auf dieser Grundlage muss das Nutzen-Kosten-Verhältnis neu ermittelt werden.