TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN

Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr

TU Dresden_Verkehrsökologie_D-01062 Dresden

Lehrstuhl für Verkehrsökologie
Prof. Dr.–Ing.
Udo J. Becker
Juli 2005

Null-Plus-Untersuchung A14

Im September 2004 hat eine Arbeitsgruppe verschiedener Ingenieurbüros eine sog. „Untersuchung der Null-Plus-Variante“ für die „Verkehrsuntersuchung A14 Magdeburg-Wittenberge-Schwerin“ vorgelegt.

Die Arbeit erfolgte im Auftrag der Straßenbauverwaltung des Landes Sachsen Anhalt für die drei beteiligten Länder und wurde vom BMVBW finanziert. Die Ingenieurbüros sind ausgewiesen Experten auf dem Untersuchungsgebiet; sie arbeiten mehr oder weniger regelmäßig für die genannten Auftraggeber.

Eine „Null-Plus-Variante“ wird üblicherweise ein Vorschlag genannt, der auf dem vorhandenen Straßennetz beruht und dieses Netz nur so modifiziert bzw. erweitert, dass die angestrebten Ziele (im allgemeinen: verkehrliche Ziele) erreicht werden. Die Untersuchung einer Null-Plus-Variante war im Verlaufe des Verfahrens zugesagt worden und erfolgte mit dieser Studie.

Zur Einordnung muss festgestellt werden, dass im politischen Raum bereits vorher eindeutige Aussagen zur A14 getroffen worden waren: Die Autobahn sei erwünscht, notwendig und vorteilhaft. Die Untersuchung der Null-Plus-Variante hatte vor diesem Hintergrund zwei mögliche Ergebnisse erbringen können:

1. Entweder die Untersuchungen ergeben, dass eine Null-Plus-Variante die angestrebten Ziele ebenfalls erreicht, dabei aber billiger oder sauberer oder leiser oder flächensparender usw. ist: Dann wäre die Null-Plus-Variante besser als die vorgeschlagene Autobahntrasse.
2. Oder aber die Untersuchungen ergeben, dass eine Null-Plus-Variante die angestrebten Ziele nur erreicht, wenn sie teurer, länger, unbequemer, lauter, ressourcenverzehrender etc. wäre: In diesem Fall müsste natürlich die vorgeschlagene BAB-Trasse realisiert werden.

Postadresse (Briefe)
TU Dresden
D-01062 Dresden

Postadresse (Pakete u.ä.)
TU Dresden, Helmholtzstr. 10
D-01069 Dresden

Besucheradresse
Potthoff-Bau
Hettnerstr. 1, Zi. 10

Tram 3, 8 (Nürnberger Platz)
Bus 61, 72, 76 (Fritz-Förster-Platz)
BUND_A14_Alternativstudie

Im ersten Fall hätte das politisch bedeutet, dass die vorherige politische Festlegung auf eine BAB–Neubautrasse konterkariert worden wäre: Der Gesichtsverlust wäre signifikant gewesen, sowohl auf Ebene der Politik als auch auf Ebene der Verkehrsplanung, die sich ebenfalls desavouiert fühlen müsste. Dagegen wären die Gegner der ursprünglichen Trasse in ihrer Meinung bestätigt worden. Diese politischen Konsequenzen hätten möglicherweise auch zu Interessenskonflikten zwischen den Ministerien/Straßenbauverwaltungen und den beteiligten Ingenieurbüros, etwa im Rahmen künftiger Projekte und Ausschreibungen, führen können.

Im zweiten Fall hätten sich Politik und offizielle Verkehrsplanung bestätigt fühlen können – die Ergebnisse hätten dann bestätigt, dass die vorherige Priorisierung der BAB-Neubautrasse richtig gewesen ist.
Damit aber waren klare politische Interessen mit dem Gutachten verbunden. Entweder wird das Gutachten zur Ohrfeige für Politiker und Planer (und kann zu Verärgerungen, etwa bei künftigen Aufträgen führen), oder aber das Gutachten bestätigt die offizielle Position und reduziert die Anzahl der Gegenmeinungen.

Vor diesem Hintergrund kommt der Auswahl der Gutachter und der Auswahl der Leistungsziele, die mit dem Ausbau getroffen werden sollten, entscheidende Bedeutung zu. Es stellen sich zwei Fragen:

1. Wer führt die Arbeiten durch, und werden die Arbeiten gesamtgesellschaftlich-integrativ durchgeführt oder rein verkehrsplanerisch?
2. Welche Leistungsziele werden vorgegeben: Was muss die Trasse erfüllen.

Vor allem die zweite Frage ist entscheidend: was soll eigentlich mit der Verbindung erreicht werden? Hierzu finden sich in den Dokumenten nur wenige grundsätzliche Aussagen.

Von Verkehrsbauvorhaben wird in aller Regel erwartet, dass sie Verkehrsströme bewältigen: Eine Straße muss so dimensioniert sein, dass die entsprechenden Verkehrsmengen abfließen können. Können zwei Querschnitte die selben Verkehrsmengen bewältigen, dann ist die billigere/günstiger zu realisieren.

Im vorliegenden Fall wird diese klassische Forderung eklatant verletzt, und zwar bereits bei der grundsätzlichen Festlegung der Ziele, also vor jeder Berechnung oder Konkretisierung. Auf Seite 1 bzw. Seite 2 des Ergebnisberichts heißt es lapidar:

> „Die A14 soll vorrangig die beiden Oberzentren Magdeburg und Schwerin verbinden ... Darüber hinaus soll die A 14 dazu beitragen, die im Untersuchungsraum vorhandenen Erreichbarkeitsdefizite zu beheben. Dies kann nur mit einer Schnellstraße erreicht werden, deren mögliche Fahrgeschwindigkeiten relativ hoch sind und die nicht ... reduziert werden.„

In diesen wenigen Worten wird festgelegt, WIE die beiden Varianten zu vergleichen sind: Es geht NICHT darum, von zwei Varianten, die die selben Verkehrsmengen abdecken, die billigere zu

wählen, sondern es geht ausschließlich darum, zwei Varianten mit annähernd gleicher, möglichst hoher Fahrgeschwindigkeit zu vergleichen. Das bedeutet, die klassische Aufgabe (wähle die günstigste Variante, die die Verkehre bewältigen kann) kehrt sich um:

> Jetzt wird angenommen, die Verkehre werden in jedem Fall bewältigt, dies ist also kein Entscheidungskriterium mehr. Entscheidungsrelevant werden jetzt die Geschwindigkeiten: Plane zwei Varianten, die möglichst gleich schnell sind, und dann wähle die günstigere.

In diesem Moment der Untersuchung, also noch vor jeder verkehrsplanerischen Berechnung, war die Entscheidung gefallen: Selbstverständlich hat ein vorhandenes Straßennetz niemals die Geschwindigkeiten zu bieten, die eine neutrassierte Bundesautobahn zu bieten hat. Damit war klar, dass die vorhandenen Straßen extrem aufgerüstet werden müssen – bis zum Niveau einer BAB. Mit anderen Worten stellte sich die Frage für die Untersuchung wie folgt:

> Bitte planen Sie zwei Straßen, die de facto beide Geschwindigkeiten wie auf Bundesautobahnen zulassen – planen Sie also bitte zwei „de-facto-Autobahnen“. Im ersten Fall können Sie direkt und neu trassieren, im anderen Fall müssen Sie Elemente der alten Strecken, Zwangspunkte und Randparameter mit einbinden.

Der Untersuchungsbericht sagt dies ausnehmend deutlich:

> Seite 5: „... Letztlich muss die neue Straße (die Null-Plus-Variante, d.Verf.) nahezu vollständig neu gebaut werden.“

An dieser Stelle steht damit bereits fest: Die Null-Plus-Variante muss länger werden, sie muss mehr Zwangspunkte berücksichtigen, stärker in das nachgeordnete Straßennetz eingreifen und damit teurer, bevölkerungsnäher (also lauter) und ungünstiger werden. De facto war nach dieser Festlegung der gesamte Rest der Bearbeitung unnötig, das Ergebnis stand fest und im Sinne einer sparsamen Bewirtschaftung von Steuermitteln hätte man die Untersuchung abbrechen können.

Damit aber war das ursprünglich mit dem Vorschlag einer Null-Plus-Variante verbundenen Ziel, die Verbindung mit einem geringeren Gesamtaufwand erstellen zu können, ebenfalls konterkariert.

Dennoch lässt dieses Vorgehen der Bearbeiter und Straßenbauverwaltungen einige Erkenntnisse zu:

1. Zum einen ist ganz klar festzustellen, dass es auf der Relation Magdeburg-Schwerin keine Verkehrsmengenprobleme geben wird. Dies kann nicht überraschen – es werden zwei eher kleinere Bevölkerungs- und Wirtschaftsräume verbunden. Im Gesamtergebnis kann davon ausgegangen werden, dass jede moderne Bundesstraße die hier vorliegenden Verkehrsmengen problemlos abdecken kann.
2. Das Ziel der Straßenbaumaßnahmen ist laut der Studie die Verbesserung der Erreichbarkeit der Region durch höhere Geschwindigkeiten. Dieses Ziel erscheint im

Lichte der neuen ökonomischen Forschungsarbeiten höchst strittig: „Erreichbarkeit“ ist kein Wert an sich., Stattdessen ist es Stand des Wissens, dass „Straßen in zwei Richtungen wirken“: Sie können eine starke und attraktive Region fördern, indem sie die starke Region mit dem Umland verbinden. Umgekehrt werden schwächere Regionen durch Verkehrswege dem Konkurrenzdruck starker Regionen umso stärker ausgesetzt, je besser diese Verbindungen sind. Dies ist hier der Fall. Es ist deshalb schwer vorstellbar, das außer in kleinen Nischen, die Straßenbaumaßnahme zu einer Stärkung der lokalen Wirtschaft beiträgt.

Zusammenfassend kann man also wie folgt formulieren:

1. Für die Verbindung Magdeburg-Schwerin war frühzeitig eine Festlegung auf eine neutrassierte BAB-Verbindung erfolgt.
2. Eine Null-Plus-Variante war vorgeschlagen worden, die dann ebenfalls untersucht werden sollte. Dabei waren aber politische Randbedingungen und Vorgaben zu beachten.
3. Den Interessensstandpunkten von Auftraggeber und Bearbeiter hätte ein Ergebnis, das eine Null-Plus-Variante als vorteilhaft erscheinen lässt, möglicherweise nicht direkt entsprochen. Die Definition der Bedingungen für den Vergleich war deshalb von entscheidender Wichtigkeit.
4. Die Bedingungen für den Vergleich wurden so festgelegt, dass de facto „zwei Autobahntrassen“ gegeneinander antreten: Eine direkte, neu zu bauende Variante, und eine indirekte, ebenfalls fast vollständig neu zu bauende Variante, die aber zusätzlich noch viele alte Zwangspunkte berücksichtigen muss.
5. Damit stand das Ergebnis bereits vor Beginn aller Berechnungen fest: Die Null Plus-Variante musste länger, teurer, schlechter sein.
6. Die tatsächlichen Ergebnisse der Untersuchungen bestätigten diese Erwartung vollumfänglich.
7. Verkehrsmengen waren für die Priorisierung der Neubautrasse nicht verantwortlich: Die im Untersuchungsraum vorliegenden Ströme sind vergleichsweise klein und könnten auch durch jede moderne Bundesstrassenplanung abgedeckt werden.

Die vorliegende Untersuchung der Null-Plus-Variante mag fachlich in allen Facetten „belegbar und exakt sein“ – sie ist durch die Vorgaben verzerrt. Im englischsprachigen Raum sagt man dazu: „true, but unfair“. Das Ergebnis entspricht dem. Aus gesellschaftlicher Sicht (und aus wissenschaftlich-neutraler Sicht) kann ein solches Vorgehen nicht befriedigen.

Dresden, 10.7.2005

(Prof. Dr.- Ing. Udo Becker)