



RECHNUNGSHOF
RHEINLAND-PFALZ

Auszug aus dem Jahresbericht 2021

Nr. 12 Verkehrsinfrastrukturprojekte - planungsbegleitende Prüfungen bewirken deutliche Kostenminderungen -

Impressum:

Rechnungshof Rheinland-Pfalz
Gerhart-Hauptmann-Straße 4
67346 Speyer

Telefon: 06232 617-0
Telefax: 06232 617-100
E-Mail: poststelle@rechnungshof.rlp.de
Internet: <https://rechnungshof.rlp.de>

Nr. 12

**Verkehrsinfrastrukturprojekte
- planungsbegleitende Prüfungen bewirken deutliche Kostenminderungen -**

Planungen für Straßenbaumaßnahmen und ein Parkhaus waren nicht immer wirtschaftlich:

- Bei Guntersblum (Landkreis Mainz-Bingen) können zur Verbesserung der Verkehrssicherheit die Einmündungen einer Kreis- und einer Landesstraße in eine Bundesstraße mit Lichtsignalanlagen ausgerüstet werden. Dadurch lassen sich gegenüber der vorgesehenen Zusammenlegung der Einmündungen zu einer Kreuzung oder einem Kreisverkehr Kosten von 1,6 Mio. € vermeiden.
- Der Bedarf für den Neubau eines Parkhauses mit mehr als 220 Stellplätzen in Kirn (Landkreis Bad Kreuznach) war nicht nachgewiesen. Durch den Bau eines Parkplatzes mit 96 Stellplätzen können die Investitionskosten um mehr als 2 Mio. € verringert werden.
- Die für den Bau einer Geh- und Radwegüberführung in Mainz ermittelten Kosten lagen deutlich über den Baukosten von Brücken vergleichbarer Größe. Durch eine günstigere Konstruktion können die Kosten um mindestens 152.000 € gesenkt werden.
- In der Planung für den Bau eines Kreisverkehrsplatzes mit neuen Anbindungen in Bingen, Stadtteil Bingerbrück, war ein vorhandener Streckenabschnitt als Landesstraße eingestuft. Aufgrund seiner Verkehrsbedeutung ist dieser Abschnitt jedoch nach den straßenrechtlichen Bestimmungen zur Bundesstraße aufzustufen. In diesem Fall wird sich der Anteil des Landes an den Baukosten voraussichtlich auf 456.000 € halbieren.

1 Allgemeines

Der Rechnungshof hat die Planungen für mehrere Verkehrsinfrastrukturprojekte geprüft, die durch originäre Landesmittel oder Fördermittel finanziert werden sollen. Dabei hat er insbesondere untersucht, ob die Planungen bedarfsgerecht und wirtschaftlich waren.

2 Wesentliche Prüfungsergebnisse

2.1 Neubau einer Straßenkreuzung bei Guntersblum (Landkreis Mainz-Bingen) - ausreichende Verkehrssicherheit mit wesentlich geringeren Kosten möglich

Der Landesbetrieb Mobilität hatte zunächst geplant, die Einmündungen der Landesstraße (L) 439 und der Kreisstraße (K) 53 in die Bundesstraße (B) 9 bei Guntersblum aus Gründen der Verkehrssicherheit zu einer mit Lichtsignalanlagen geregelten Kreuzung zusammenzulegen. Hierzu sollte die K 53 so verlegt werden, dass sie gegenüber der L 439 in die B 9 einmündet und zugleich ein von der Gemeinde Guntersblum geplantes Gewerbegebiet erschließt - vgl. nachfolgende Abbildung:



Die Abbildung zeigt die nach den Planunterlagen des Landesbetriebs vorgesehene Verlegung der K 53 mit der Einmündung in die B 9 gegenüber der L 439 sowie die Anbindung des Gewerbegebiets Guntersblum-Ost.

Die auf fast 2,9 Mio. € geschätzten Kosten sollten wie folgt auf die beteiligten Bau-
lastträger aufgeteilt werden:

Baulastträger	nicht kreuzungsbe- dingte Kostenanteile	kreuzungsbedingte Kostenanteile	insgesamt
	€		
Bund	64.000	1.045.000	1.109.000
Land	-	461.000	461.000
Landkreis	422.000	400.000	822.000
Gemeinde	460.000	-	460.000
Summe	946.000	1.906.000	2.852.000

Von den Gesamtkosten entfielen 1,9 Mio. € auf den Umbau des Kreuzungsbereichs. Die restlichen Kosten resultierten im Wesentlichen aus der Erschließung des Gewerbegebiets und nicht kreuzungsbedingten baulichen Änderungen der K 53.

Der Rechnungshof hat empfohlen, von einer Verlegung der K 53 abzusehen und die beiden bestehenden Einmündungen in die B 9 mit Lichtsignalanlagen auszurüsten. Bei voraussichtlichen Kosten von 300.000 € können dadurch Ausgaben von 1,6 Mio. € vermieden und - wie der Landesbetrieb bestätigt hat - die bestehenden Verkehrssicherheitsdefizite beseitigt sowie eine ausreichende Leistungsfähigkeit gewährleistet werden. Die Anbindung des geplanten Gewerbegebiets östlich der B 9 ist bei dieser Variante von der K 53 aus möglich.



Die Abbildung zeigt die bestehenden Einmündungen der K 53 und der L 439 in die B 9 und in schematischer Darstellung die vom Rechnungshof empfohlene Signalisierung.

Der Vorschlag des Rechnungshofs entspricht der Lösung, die bei einer nur 2 km entfernten Einmündung einer Landesstraße in die B 9 bei Gimbsheim (Landkreis Alzey-Worms) realisiert werden soll. Dort hatte der Landesbetrieb den Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz mit der Begründung abgelehnt, dass eine Lichtsignalanlage die Verkehrssicherheit am schnellsten verbessern könne.

Der Landesbetrieb hat auch von einem zwischenzeitlich geplanten Kreisverkehrsplatz an der Einmündung der L 439 in die B 9 Abstand genommen. Er hat erklärt, es müsse geprüft werden, ob nur die Kreuzung der B 9 mit der L 439 oder auch die der B 9 mit der K 53 mit einer Lichtsignalanlage zu versehen sei.

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat als Antwort¹ auf eine Kleine Anfrage mitgeteilt, dass die Planung einer lichtsignalgeregelten Kreuzung an der B 9 nachvollziehbar sei und dem Stand der Technik und den geltenden Regelwerken der Straßenplanung entspreche. In einem Abwägungsprozess müsse die aus verkehrstechnischer und wirtschaftlicher Sicht optimale Lösung gefunden werden. Nach Auffassung der Landesregierung sei dies an der B 9/L 439 mit einer Lichtsignalanlage gegeben.

2.2 **Neubau eines Parkhauses in Kirn (Landkreis Bad Kreuznach) - Auslastung nicht nachgewiesen**

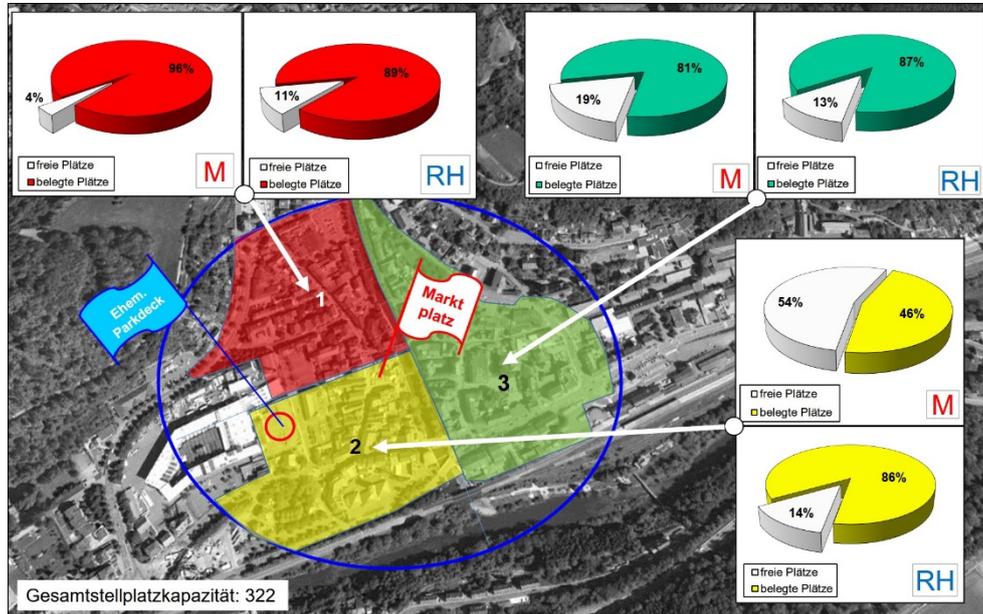
Die Stadt Kirn beantragte 2018 für den Neubau eines Parkhauses mit mehr als 220 Stellplätzen auf sechs Ebenen eine Zuwendung aus Mitteln der städtebaulichen Erneuerung. Die Gesamtkosten dieser Maßnahme schätzte die Stadt auf mehr als 2,6 Mio. €.

Das neue Parkhaus sollte an dem Standort eines 1976 gebauten und zwischenzeitlich abgerissenen Parkdecks in der Mauergasse errichtet werden. Das Parkdeck entsprach nach dem Prüfbericht der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord vom Mai 2018 nicht mehr den heutigen funktionalen Anforderungen und Konstruktionsregeln für Parkbauten in Betonweise. Zudem wies es Schäden infolge eines langjährigen Eindringens von chloridhaltigem Tauwasser in Betonbauteile sowie Rissbildungen in der Stahlbetondecke auf, zu denen auch unterlassene Instandhaltungsarbeiten beitrugen. Daher wäre es in naher Zukunft nicht mehr für den Parkbetrieb zulässig gewesen.

Ein Bedarf für den Neubau eines Parkhauses in der geplanten Dimensionierung war nicht belegt. Nach den Stellplatzanalysen eines von der Stadt beauftragten Ingenieurbüros sowie des Rechnungshofs standen an normalen Werktagen in der Innen-

¹ Drucksache 17/13114 vom 21. September 2020 zu Drucksache 17/12870.

stadt von Kirn ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Lediglich an zwölf bis 15 regional bedeutsamen Markttagen im Jahr kann es kurzzeitig dazu kommen, dass die vorhandenen Parkplätze nicht ausreichen. Bei örtlichen Erhebungen im August und September 2018 hat der Rechnungshof festgestellt, dass nur an dem Markttag am 3. September 2018 zwischen 10:00 Uhr und 11:30 Uhr die Stellplatzkapazitäten in der Innenstadt ausgelastet waren.



Die Stellplatzauslastung war an Werktagen vormittags größer als an den Nachmittagen. Die Untersuchungen der Stadt (M) und die Erhebungen des Rechnungshofs (RH) zeigen, dass es in den einzelnen Innenstadtbereichen - wie in der Abbildung dargestellt - auch vormittags regelmäßig noch freie Plätze (helle Kreissegmente) gab.

Nach Auffassung des Rechnungshofs ist es wirtschaftlich nicht vertretbar, eine auf vergleichsweise kurze Zeitspannen begrenzte Vollausslastung als Bemessungsmaßstab für den Stellplatzbedarf eines neuen Parkhauses heranzuziehen. Dies würde über das Jahr gesehen zu einer unzureichenden Auslastung und vermeidbaren Folgekosten führen. Bei einem Parkhaus der geplanten Größenordnung ist - überschlägig ermittelt - mit Betriebs- und Erhaltungskosten von fast 60.000 € jährlich zu rechnen. Lassen sich aus der Parkraumbewirtschaftung keine entsprechenden Einnahmen erzielen, wird der Haushalt der Stadt, der bereits eine hohe Gesamtverschuldung² aufweist, zusätzlich belastet.

Aufgrund der Feststellungen des Rechnungshofs hat die Stadt von der ursprünglichen Planung zur Errichtung eines neuen Parkhauses Abstand genommen. Anstelle des Parkhauses soll, wie die Stadt im Juli 2020 mitgeteilt hat, in der Mauergasse ein Parkplatz mit 96 Stellplätzen in Asphaltbauweise hergestellt werden. Die Kosten hierfür wurden mit 452.000 € angegeben.

Das Ministerium des Innern und für Sport hat mitgeteilt, es habe der förderrechtlichen Anerkennung des Parkplatzes durch die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion im August 2020 zugestimmt. Die Finanzierung werde zulasten von Restmitteln aus bereits ergangenen Bescheiden erfolgen.

² Ende 2017 betrug die Verschuldung aus Liquiditätskrediten 14 Mio. € und die Verschuldung aus Investitionskrediten mehr als 9,2 Mio. €

2.3 Errichtung einer Geh- und Radwegüberführung über die Saarstraße in Mainz - Kosten können gesenkt werden

Die Stadt Mainz beabsichtigt, eine Geh- und Radwegüberführung über die Saarstraße zu bauen. Mit dieser Brücke sowie mit Rampen und Anschlusswegen soll eine barrierefreie Anbindung des Stadtgebiets „Kisselberg“ an das nahe gelegene Hochschulgelände und das Fußballstadion geschaffen werden. Die Gesamtkosten des Vorhabens, zu dem auch die Errichtung zweier Hügelelemente einschließlich Treppenanlagen und einer Stützmauer zählt, schätzte die Stadt auf fast 2,5 Mio. € und beantragte dafür eine Zuwendung³.



Visualisierung der Baumaßnahmen (Planungsunterlagen der Stadt).

Die Brücke war ursprünglich als Stahlbeton-Rahmenbauwerk mit einer Gesamtlänge von 40,5 m und einer Gesamtbreite von 4,7 m geplant. Die Herstellungskosten von 750.000 € lagen erheblich über den aus wirtschaftlicher Sicht vertretbaren Herstellungskosten von Brücken vergleichbarer Größe.

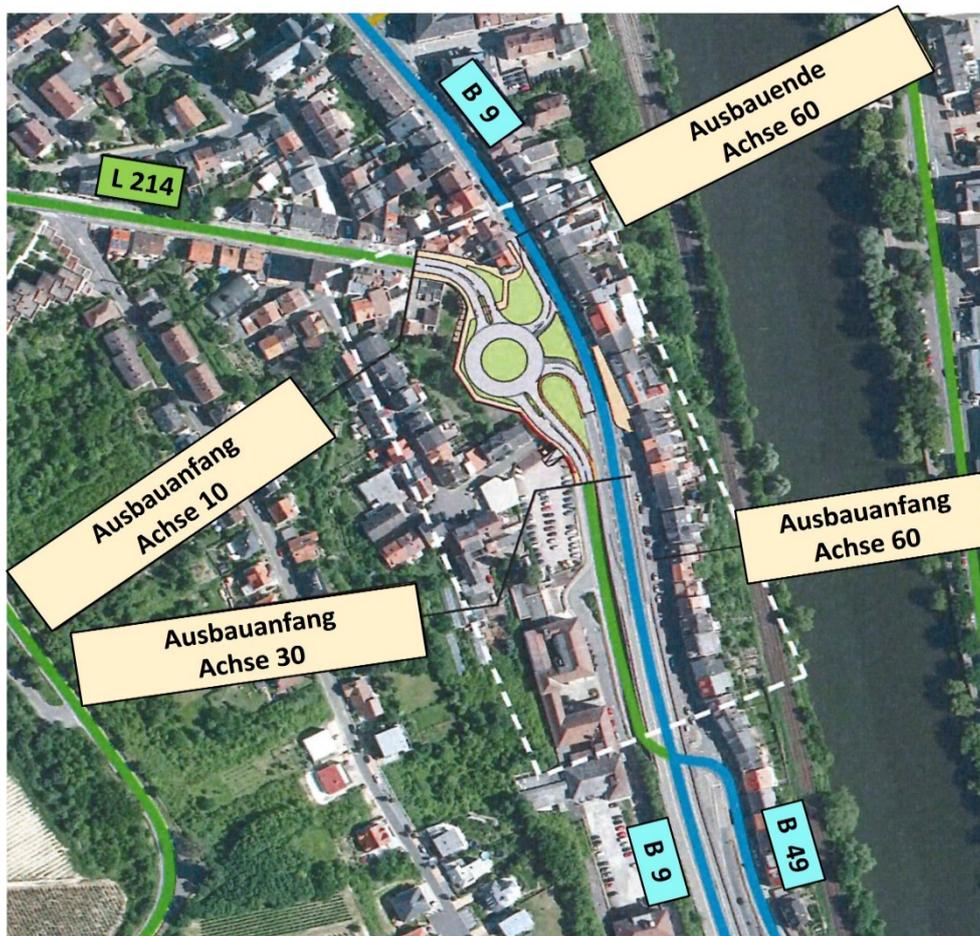
Aufgrund dieser Feststellung des Rechnungshofs forderte der Landesbetrieb die Stadt zur Umplanung der Brücke auf. Die daraufhin überarbeitete Planung sah für die geänderte Brückenkonstruktion Kosten von 578.000 € und somit eine Kostenreduzierung um 23 % vor.

Der Rechnungshof hat darüber hinaus darauf hingewiesen, dass die nutzbare Breite der Brücke durch eine geänderte Gestaltung des nach innen geneigten Geländers vergrößert werden kann. Er hat gefordert, anteilig nur die nutzbare Breite der Brücke zu fördern. Der Landesbetrieb hat diese Forderung aufgegriffen. In dem seinem Zuwendungsbescheid beigefügten Prüfbericht hat er darauf hingewiesen, dass für die durch die Schrägstellung des Geländers verursachte Mehrbreite der Brücke ein Abzug bei der Förderung vorzunehmen sei.

³ Nach dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz - Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) stellt das Land zur Förderung von Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse kommunaler Gebietskörperschaften Mittel in Form von Zuwendungen bereit.

2.4 Bau eines Kreisverkehrsplatzes mit neuen Anbindungen in Bingen, Stadtteil Bingerbrück - unzutreffende Klassifizierung eines Straßenabschnitts

In Bingen, Stadtteil Bingerbrück, wurde 1967 der Knotenpunkt⁴ B 9/L 214/B 48 wegen der beengten Verhältnisse im Ortsbereich über eine Länge von 250 m in mehrere Teilknoten aufgeteilt. Die daraus resultierende Verkehrsführung ist verwirrend und den aktuellen Verkehrsbelastungen nicht gewachsen. Daher plant der Landesbetrieb Mobilität, diese Mängel durch den Bau eines Kreisverkehrsplatzes und neuer Anbindungen für annähernd 3,2 Mio. € zu beseitigen.



Die vorstehende Abbildung aus dem Planfeststellungsentwurf des Landesbetriebs zeigt den geplanten Umbau des Knotenpunktes B 9/L 214/B 48 in Bingerbrück.

Der Straßenabschnitt zwischen dem geplanten Kreisverkehrsplatz und der B 48 ist als Landesstraße eingestuft. Dieser Abschnitt ist nach der Auffassung des Rechnungshofs gemäß der Verkehrsbedeutung und im Hinblick auf die Verknüpfung der B 9 mit der B 48 nach Süden als Bundesstraße einzustufen.⁵ Nach Berechnungen des Landesbetriebs Mobilität würde sich in diesem Fall der bisher vorgesehene Anteil des Landes an den Baukosten des Knotenumbaus von 28 % auf 14 % verringern. Dadurch halbiert sich die Haushaltsbelastung des Landes voraussichtlich auf 456.000 €.

⁴ Kreuzung mehrerer Verkehrswege oder Einmündung eines oder mehrerer Verkehrswege in einen anderen Verkehrsweg.

⁵ Die Einstufung von Bundesfernstraßen richtet sich nach der jeweiligen Verkehrsbedeutung, vgl. § 1 Abs. 1 und § 2 Abs. 3a Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Aus der Einstufung leitet sich der Träger der Straßenbaulast ab. Zuständig für die Aufstufung ist gem. § 2 Abs. 6 FStrG die oberste Landesstraßenbaubehörde.

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat erklärt, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur habe seine Zustimmung zur Aufstufung dieses Straßenabschnitts erteilt. Die Aufstufung werde zum nächstmöglichen Zeitpunkt vollzogen.

3 Folgerungen

3.1 Zu den nachstehenden Forderungen wurden die gebotenen Folgerungen bereits gezogen oder eingeleitet:

Der Rechnungshof hatte gefordert,

- a) von einer Zusammenlegung der Einmündungen der K 53 sowie der L 439 in die B 9 bei Guntersblum abzusehen und die bestehenden Einmündungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit Lichtsignalanlagen auszurüsten,
- b) die Bemessung der Zuwendung für die Errichtung von Stellplätzen in Kirn an dem Bedarf auszurichten,
- c) die Planung für eine Geh- und Radwegüberführung in Mainz wirtschaftlich zu optimieren,
- d) über die Aufstufung eines Straßenabschnitts der Landesstraße 214 in Bingen, Stadtteil Bingerbrück, zur Bundesstraße zu berichten.

3.2 Folgende Forderung ist nicht erledigt:

Der Rechnungshof hat gefordert, über das Ergebnis der eingeleiteten Prüfung zu Nr. 3.1 Buchstabe a zu berichten.