

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Brigitte Pothmer, Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zur Nutzen-Kosten-Berechnung der Verkehrsprojekte Bundesautobahn 14 und 39

Für die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Verlängerung der A 39 von Wolfsburg nach Lüneburg wurde ursprünglich das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für die sogenannte Hosenträger-Variante aus A 14, A 39 und der Querspange B 190 mit 3,4 beziffert. Ein Einzel-NKV nur für die A 39 wurde nicht veröffentlicht.

Das Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt hat dann das NKV „anteilig“ offengelegt (A 14 = 4,6 und B 190n = 3,3). Das NKV der A 39 musste demnach deutlich kleiner ausfallen.

Aus der Antwort der niedersächsischen Landesregierung vom 14. November 2008 auf eine Anfrage der Landtagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geht hervor, dass in den darin angegebenen Wert von 2,8 für die Verlängerung der A 39 immer noch das NKV für den westlichen Teil der B 190n mit einfließt. Zudem enthält die Antwort ein NKV für die A 14 von 4,7 und für das Gesamtprojekt Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO) von 3,2.

Die genannten Zahlen entstammen dem Ergebnisbericht der NKV-Berechnung vom Juli 2008, den die Ingenieurgruppe IVV aus Aachen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt hat.

Einige Aspekte des genannten Ergebnisberichts sind in sich und auch im Vergleich mit den Zahlen der für den Bundesverkehrswegeplan 2003 erfolgten Berechnung nicht nachvollziehbar.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch sind die kalkulierten Kosten pro Kilometer (Stand 2008) für die A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin und für die A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg im Vergleich?
2. Welche Kostensteigerungen pro Kilometer wurden für die A 14 und A 39 im Vergleich zu 2003 jeweils im Einzelnen ermittelt?
3. Welche Gründe gibt es für die unterschiedlich hohen Kostensteigerungen der beiden vergleichbaren Projekte?

4. Warum wurde der Annuitätenfaktor 2008 mit 4,48 Prozent niedriger angesetzt als 2003 mit 5,53 Prozent?
5. Wie setzen sich die „sonstigen Kosten“ zusammen?
6. Wie hoch sind Kosten und Nutzen der Teilprojekte B 189 und B 71 jeweils?
7. Wie wurde der im Ergebnisbericht angegebene Preisindex für die Nutzenpositionen ermittelt und angewandt?
8. Wie werden der bei den Nutzenpositionen der A 14 und der A 39 angeetzte induzierte Verkehr und die Umwelteffekte jeweils begründet?
9. Woraus ergibt sich die Steigerung des Nutzens der A 14 und A 39 im Vergleich zu 2003?
10. Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung mit welchem Schwerlastverkehrsanteil wurden in den Berechnungen 2003 und in den Nachberechnungen 2008 für die A 14 und die A 39 unterstellt?
11. Wie lautet der NKV für die A 39 auf der Basis aktueller Kostenschätzungen – inklusive bisher nicht berücksichtigter Kosten für Umwelt-Ausgleichsmaßnahmen und erweiterten Lärm- und Emissionsschutz für Anwohnerinnen und Anwohner – ohne Berücksichtigung der Kosten für Teile der B 190n?

Berlin, den 13. November 2009

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion