

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Brigitte Pothmer, Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/30 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die aktuellen Kosten betragen für die Bundesautobahn 14 rund 8,3 Mio. Euro/km und für die Bundesautobahn 39 rund 5,8 Mio. Euro/km.

2. Welche Kostensteigerungen pro Kilometer wurden für die A 14 und A 39 im Vergleich zu 2003 jeweils im Einzelnen ermittelt?

Die Kostensteigerungen betragen für die Bundesautobahn 14 rund 4,1 Mio. Euro/km und für die Bundesautobahn 39 rund 0,3 Mio. Euro/km.

3. Welche Gründe gibt es für die unterschiedlich hohen Kostensteigerungen der beiden vergleichbaren Projekte?

Die Kosten pro Kilometer werden projektspezifisch auf der Grundlage des jeweils erreichten Planungsstandes und differenziert nach einzelnen Gewerken kalkuliert und sind deshalb grundsätzlich nicht vergleichbar.

Die Kostensteigerungen bei der Bundesautobahn 14 sind insbesondere in der fortschreitenden Planungstiefe und im zunehmenden naturschutzfachlichen Planungsumfang begründet. Dies betrifft zum Beispiel artenschutzrechtliche Anforderungen, die in der Planung gesondert zu betrachten und heute deutlich detaillierter bekannt sind. Kostensteigernde Ursachen sind auch die allgemeine Baukostensteigerung sowie die Erhöhung der Umsatzsteuer.

4. Warum wurde der Annuitätenfaktor 2008 mit 4,48 Prozent niedriger angesetzt als 2003 mit 5,53 Prozent?

Der mittlere Annuitätenfaktor resultiert aus den in Ansatz gebrachten unterschiedlichen Kosten und entsprechenden Abschreibungszeiten der einzelnen Gewerke. Veränderungen der Gewerkekosten führen demnach auch zu Veränderungen des mittleren Annuitätenfaktors.

5. Wie setzen sich die „sonstigen Kosten“ zusammen?

Die sonstigen Kosten setzen sich aus den Aufwendungen für Leiteinrichtungen, Markierungen, Verkehrszeichen, Fernmeldeanlagen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Blendschutzmaßnahmen und Lärmschutzwände, Einfriedungen, sonstige Ausstattungen und Baustelleneinrichtung zusammen.

6. Wie hoch sind Kosten und Nutzen der Teilprojekte B 189 und B 71 jeweils?

Die in 2008 für die einzelnen Teilprojekte (Bundesautobahn 39, Bundesautobahn 14, Bundesstraße 190n) ermittelten Einzelnutzen gelten jeweils für den Fall, dass nur das einzelne Teilprojekt realisiert wird. Die räumliche Nähe der betrachteten Einzelprojekte führt zu Projektinterdependenzen, die sowohl komplementärer als auch substitutiver Art sind. Eine Addition von Einzelnutzen zu einem Gesamtnutzen bzw. eine Differenzenbildung ist aus diesem Grund nicht sachgerecht. So ist die Summe der Einzelnutzen um ca. 70 Mio. Euro/a größer als der Gesamtnutzen des alle Teilprojekte (Bundesautobahn 39, Bundesautobahn 14, Bundesstraße 190n, Bundesstraße 71 und Bundesstraße 189) umfassenden Planfalls.

Für die Teilprojekte Bundesstraße 189 und Bundesstraße 71 wurden Nutzen-Kosten-Verhältnisse nicht im Einzelnen berechnet.

7. Wie wurde der im Ergebnisbericht angegebene Preisindex für die Nutzenpositionen ermittelt und angewandt?

Die im Jahre 2003 zur Monetarisierung der Wirkungen angesetzten Preise bezogen sich auf das Jahr 1998. Sie wurden mit Preisindizes des Statistischen Bundesamtes auf das Jahr 2008 fortgeschrieben, indem die Preisentwicklungen 1997 bis 2007 in einzelnen Bereichen herangezogen wurden.

8. Wie werden der bei den Nutzenpositionen der A 14 und der A 39 ange-setzte induzierte Verkehr und die Umwelteffekte jeweils begründet?

Im Verfahren der gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Bundesverkehrswegeplans 2003 werden alle Nutzenkomponenten nach klar definierten Regeln und Ansätzen berechnet. Der Nutzen des induzierten Verkehrs wird berechnet, indem ein bestimmter Anteil des Nutzens aus Transportkostensenkungen als (negativer) Nutzen definiert wird. Der Anteil ist nach Projektkategorien spezifiziert.

Die berechneten Nutzen aus Umwelteffekten setzen sich aus mehreren Einzelkomponenten zusammen, mit denen die Projektwirkungen hinsichtlich der Lärm-, Klima- und Schadstoffbelastungen sowie der städtebaulichen Effekte monetarisiert werden.

Die bei den Berechnungen im Einzelnen genutzten Verfahren sind detailliert im Bericht „Die Gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik, Bundesverkehrswegeplan 2003“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – veröffentlicht im Internet – dokumentiert.

9. Woraus ergibt sich die Steigerung des Nutzens der A 14 und A 39 im Vergleich zu 2003?

Die Berechnung der verkehrlichen Wirkungen im Jahre 2003 wurde für das Prognosebezugsjahr 2015 durchgeführt. Die Berechnungen im Jahre 2008 basieren dagegen auf den Ergebnissen der Verkehrsprognose 2025.

Die beiden o. g. Verkehrsprognosen unterscheiden sich im Wesentlichen dadurch, dass in der Prognose 2025 von einem deutlich höheren Straßengüterverkehr als seinerzeit für 2015 ausgegangen wird. Neben den Veränderungen bei der Verkehrsprognose wurden auch (wie in der Antwort zu Frage 5 ausgeführt) die Kostenansätze für die Nutzenpositionen auf das Jahr 2008 fortgeschrieben, was zu einer teilweisen Kompensation der höheren Baukosten führt.

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?

Folgende werktägliche Verkehrsstärken wurden für das Jahr 2015 (Berechnungen 2003) bzw. für das Jahr 2025 (Nachberechnungen 2008) im Rahmen der bundesweiten Straßenverkehrsprognosen zu Grunde gelegt:

	Kfz/Tag	davon Lkw/Tag
Autobahn 14		
2015	15 000 bis 30 000	4 000 bis 5 000
2025	22 000 bis 34 000	7 000 bis 8 000

Autobahn 39

2015	17 000 bis 23 000	5 000 bis 8 000
2025	33 000 bis 41 000	10 000 bis 12 000.

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?

Die Berechnung eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) auf Basis möglicherweise noch zu erwartender Mehraufwendungen für Umweltausgleichsmaßnahmen und erweiterten Lärm- und Emissionsschutz ist nicht möglich.

Ausgehend von einem aktuellen NKV von 2,8 – die Bundesstraße 190n beeinflusst diesen Wert nur sehr unwesentlich – würde sich bei noch eintretenden Kostensteigerungen dieses NKV entsprechend proportional verringern. Bei 10 Prozent Kostensteigerungen betrüge demnach das NKV rund 2,5. Dies würde die Bauwürdigkeit des Projekts nicht verändern.