

Stellungnahme zur Gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts A20 Westerstede Lübeck

Zusammenfassung

Die Küstenautobahn A20 von Westerstede bis Lübeck ist umstritten, Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde auch nur ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9 erreicht. Im Jahr 2010 wurde vom BMVBS eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Analyse erstellt, die zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,5 führte, was eine Zuordnung zum dringenden Bedarf und eine Realisierung des Projekts eher rechtfertigt.

Wenn man die bei Straßenbauprojekten üblichen Kostensteigerungen und die Überschätzung des Nutzens durch die weitgehende Vernachlässigung des induzierten Verkehrs berücksichtigt, dann kann man eine realistische Nutzen-Kosten-Abschätzung machen. Diese realistische Nutzen-Kosten-Abschätzung führt zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 1. Von einem dringenden Bedarf kann deshalb keine Rede sein.

1. Einleitung

Das Land Niedersachsen plant zur Zeit parallel zur A1 die so genannte „Küstenautobahn“ A20 zwischen Westerstede und Drochtersen. Mit der Linienbestimmung am 25.06.2010 wurde die bis dahin als A22 bezeichnete Autobahn in A20 umbenannt. Ab dem geplanten Dreieck A20/A26/A20 soll sich die A20 in östlicher Richtung nach Schleswig-Holstein fortsetzen einschließlich einer festen Elbquerung bei Drochtersen. Die Planung östlich der Elbe erfolgt durch das Land Schleswig-Holstein, die Elbquerung wird von den beiden Ländern jeweils bis zur Mitte des Flusses geplant. Den Verlauf der A20 zeigt die nachfolgende Abbildung (Copyright: <http://de.wikipedia.org/wiki/Benutzer:NordNordWest>).



Im Gegensatz zur A20 ist die ab dem Dreieck A20/A26/A20 nach Westen orientierte A20 im Bundesverkehrswegeplan nur in den „weiteren“ Bedarf mit Planungsrecht und naturschutzfachlichem Planungsauftrag eingeordnet. Die Elbquerung und die A20 in Schleswig-Holstein stehen im „vordringlichen“ Bedarf. Während sich die Abschnitte in Schleswig-Holstein im Planfeststellungsverfahren befinden und teilweise abgeschlossen sind, wurde in Niedersachsen bislang erst eines von sieben Planfeststellungsverfahren eingeleitet. In der offiziellen Projektbeurteilung zur Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplans werden die Raumwirksamkeit als sehr groß und das Umweltrisiko als sehr hoch eingeschätzt.

Die Befürworter des Projektes, zu denen insbesondere die Industrie- und Handelskammern als Vertreter der Wirtschaft sowie lokale Politiker zählen, erhoffen sich durch die zusätzliche, schnelle Verbindung Vorteile für die regionale Wirtschaft, eine Verbesserung der Hinterlandanbindung der Seehäfen, eine verbesserte Erreichbarkeit, eine Entlastung von Ortslagen und Hamburgs. Außerdem soll die A20 als „transeuropäische Magistrale“ den Transitgüterverkehr zwischen den Niederlanden und Polen verbessern helfen.

Die Kritiker des Projektes, die sich aus Umweltverbänden, betroffenen Bürgern und Bürgerinnen, Wissenschaftlern sowie lokalen Politikern rekrutieren, zweifeln an dem Nutzen für die regionale Wirtschaft, da die ländlichen Räume nach wissenschaftlichen Erkenntnissen bei solch großen Infrastrukturvorhaben in der Regel auf der Verliererseite stehen. In einer Studie haben die Kritiker aufgezeigt, dass die geplante Autobahn nur für ca. 4 Prozent der Straßen gebundenen Güterverkehre aus den Seehäfen eine Verbesserung gegenüber den bestehenden Verbindungen bewirken könnte. Der geringe Nutzen wurde durch das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik bestätigt. Die Bedeutung als Transitachse schätzen die Kritiker wegen der Randlage als gering ein. Hamburg könnte nach Einschätzung mehrerer Studien nur geringfügig um 1,5 bis 3 Prozent entlastet werden. Diesem vergleichsweise geringen Nutzen stehen aus Sicht der Kritiker wegen der Betroffenheit zahlreicher, auch europäischer Schutzgebiete enorme Umweltschäden gegenüber. Nahezu die Hälfte der Strecke würde durch Mooregebiete führen. Es wären etliche sog. verkehrsarme, unzerschnittene Räume betroffen, denen eine herausragende Bedeutung für den Erhalt der biologischen Vielfalt zugesprochen wird.

Nicht zuletzt rechtfertigen die im Laufe der Planung ständig gestiegenen Kostenansätze aus Sicht der Kritiker nicht den zu erwartenden geringen Nutzen dieser Autobahn. Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 wurde von rund 1,8 Milliarden Euro ausgegangen (*BMVBW, 2006, S.1*). Eine neue Kostenschätzung des BMVBW 2010 ergab rund 2,7 Milliarden Euro (*Anhang A*). Eine Kostenschätzung aus dem Jahr 2012 ergab 3,28 Mrd. Euro (*Grube, 2012, S. 2*).

2. Verkehrsprognose

Für den Bundesverkehrswegplan 2003 wurde eine Verkehrsprognose für das Jahr 2005 erstellt. Um zu verstehen, was genau prognostiziert wird, muss man den Ablauf der Verkehrsplanung grob skizzieren.

Um den Mess- und Rechenaufwand in Grenzen zu halten, wird das Untersuchungsgebiet in Verkehrszellen unterteilt. Alle Fahrten, die in einer Verkehrszelle starten und in einer anderen Verkehrszelle enden, lassen sich dann zusammenfassen. Da sich die Messungen und die Rechnungen auf einen bestimmten Zeitraum beziehen, werden die Fahrten pro Zeiteinheit von den Quellen zu den Zielen als Verkehrsströme (z.B. Fahrten pro Tag) bezeichnet.

Die Verkehrsprognose liefert nun die Verkehrsströme zwischen allen Quellen und Zielen des Untersuchungsgebiets für das Jahr 2005. Wichtig ist, dass bei der Verkehrsprognose der induzierte Verkehr durch die Annahme eines konstanten Reisezeitbudgets voll berücksichtigt wird. Die Verkehrsprognose gilt also für den Fall, dass das Projekt realisiert wird.

3. Verkehrsmodell

Das Verkehrsmodell dient dazu, aus den Verkehrsströmen die Streckenbelastungen zu ermitteln. Man braucht dazu ein Netzmodell, das es erlaubt, die Reisezeiten der Strecken aus den Verkehrsstärken zu ermitteln. Wenn man annimmt, dass die Verkehrsteilnehmer die zeitlich kürzesten Wege benutzen, dann kann man die Streckenbelastungen ermitteln. Man muss dabei natürlich noch berücksichtigen, dass sich die Verkehrsströme in Abhängigkeit von der Tageszeit ändern. Es müssen also eine Vielzahl von Netzberechnungen durchgeführt werden.

Die Modellrechnung wird für den Vergleichsfall (ohne Projekt) und den Planfall (mit Projekt) durchgeführt. Aus den Reisezeiten für alle Strecken im Vergleichsfall und im Planfall kann man dann die Reisezeiteinsparungen ermitteln, die für ein ganzes Jahr aufsummiert werden.

Da die Verkehrsprognose für den Planfall gemacht wird, müsste man die Verkehrsströme im Vergleichsfall so vermindern, dass das Reisezeitbudget konstant bleibt. Das wird aber nur bei 7,7 % der Verkehrsströme gemacht. Die Rechnung ist daher bei allen Straßenbauprojekten des BVWP 2003 für den Vergleichsfall grob falsch.

4. Nutzen-Kosten-Analyse (BVWP 2003)

Die Nutzen-Kosten-Analyse nach Bild 1 führt zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9

Nutzenkomponente	Jährliche Einsparungen in Mio. EUR
Transportkostensenkungen (NB)	99,411
Kosten der Wegeerhaltung (NW)	-4,899
Beiträge zur Sicherheit (NS)	34,937
Verbesserung der Erreichbarkeit (NE)	77,288
Regionale Effekte (NR)	1,602
Umwelteffekte (NU)	-24,688
Hinterlandanbindung Seehäfen (NH)	0,454
Induzierter Verkehr (NI)	-29,640
Summe der Projektnutzen (N)	154,466
	Jährliche Kosten in Mio. EUR
Summe Kosten (K)	83,493
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	1,9

Bild 1 Nutzen-Kosten-Analyse für den Bau der A20 Westerstede Lübeck (BVWP 2003)

Transportkostensenkungen

Die Transportkosten bestehen aus Zeitkosten und Betriebskosten. Als Zeitkosten werden die Lohnkosten des gewerblichen Verkehrs benutzt. Diese Lohnkosten sind höher als die Betriebskosten. Es kommt hinzu, dass sich die Betriebskosten durch Straßenbaumaßnahmen nur wenig ändern. Insgesamt dominieren deshalb bei den Transportkostensparnissen die Zeitkostensparnisse des gewerblichen Verkehrs.

Kosten der Wegeerhaltung

Die Kosten der Wegeerhaltung steigen, sodass die Kostensparnisse negativ sind

Beiträge zur Sicherheit

Da die Unfallgefahr auf Autobahnen deutlich geringer ist als beim restlichen Straßennetz, nehmen die Unfallkosten durch den Bau von Autobahnen in der Regel ab.

Verbesserung der Erreichbarkeit

Die Verbesserung der Erreichbarkeit ist gleich den Reisezeitersparnissen des privaten (nicht gewerblichen) Verkehrs. Da sich die Reisezeiten verringern, sind die Reisezeitersparnisse des privaten Verkehrs positiv

Regionale Effekte

Die regionalen Effekte sind gering. Es ist auch umstritten, ob es sie überhaupt gibt.

Umwelteffekte

Die Umwelteffekte sind negativ. Die Umweltbelastungen steigen, was plausibel ist.

Hinterlandanbindung von Häfen

Diese Nutzenkomponente ist unsinnig, da die Transportkostensparnisse zu den Häfen schon berücksichtigt sind.

Induzierter Verkehr

Die Nutzenkomponente Induzierter Verkehr soll den Fehler korrigieren, der durch die Vernachlässigung des induzierten Verkehrs entsteht. Da bei dieser Korrektur nur 7,7 % des induzierten Verkehrs berücksichtigt werden, ist die Korrektur unzureichend. Wenn man aber die 7,7 % auf 100 % hochrechnet, wird deutlich, dass die Vernachlässigung von 92,3 % des induzierten Verkehrs zu gewaltigen Fehlern führt. Auf 100 % hochgerechnet, ergibt sich die Nutzenkomponente induzierter Verkehr zu -385 Mio. EUR/a. Der Gesamtnutzen wird negativ. Hier wird deutlich, dass auch die beim BVWP 2003 durchgeführten Modellrechnungen zu dem Ergebnis kommen, dass die Berücksichtigung des induzierten Verkehrs von entscheidender Bedeutung ist. Die 7,7 % wurden erfunden, um dieses Ergebnis zu verschleiern.

Kosten

Um aus den Investitionskosten von rund 1,8 Mrd. EUR die jährlichen Kosten zu berechnen, muss man die Investitionskosten mit dem sogenannten Annuitätenfaktor multiplizieren. Dieser Annuitätenfaktor enthält den Zins und die Abschreibungen. Da ein Zinssatz von 3 % angenommen wird, muss der Annuitätenfaktor größer als 3 % sein.

Bei dem Projekt A20 wird ein Annuitätenfaktor von 4,64 % angenommen, was ein üblicher Wert ist. Man muss also die 1,8 Mrd. EUR Investitionskosten mit 0,0464 multiplizieren, um zu den jährlichen Kosten von rund 83,5 Mio. EUR/a zu kommen

5. Fehlerfaktoren

Für die einzelnen Nutzenkomponenten lassen sich die in Bild 2 dargestellten Fehlerfaktoren ermitteln (*Marte, 2012, S. 81*). Mit diesen Fehlerfaktoren muss man die schönerechneten Komponenten der Nutzen-Kosten-Analyse nach Bild 1 multiplizieren, um zu realistischen Werten zu kommen.

	Fehlerfaktoren
Transportkostensenkungen (NB)	0,30 -0,5
Kosten der Weegerhaltung (NW)	1
Beiträge zur Sicherheit (NS)	1
Verbesserung der Erreichbarkeit (NE)	0,30 -0,5
Regionale Effekte (NR)	1
Umwelteffekte (NU)	1
Hinterlandanbindung von Häfen (NH)	1
Induzierter Verkehr (NI)	0
Nutzen (N)	0,85
Investitionskosten der Wege (K)	1,29

Bild 2 Fehlerfaktoren

Bei den Transportkostensenkungen und der Verbesserung der Erreichbarkeit gelten die Fehlerfaktoren 0,3 für stark belastete Netze und die Fehlerfaktoren 0,5 für mittel belastete Netze. Für schwach belastete Netze werden keine Fehlerfaktoren angegeben, da bei schwach belasteten Netzen in der Regel das Nutzen-Kosten-Verhältnis so klein ist, dass sie nicht realisiert werden.

Bei den Investitionskosten werden in Bild 2 nur die Baukostensteigerungen berücksichtigt. Mögliche Fehler bei den Zinsen bleiben also unberücksichtigt.

Transportkostensenkungen und Verbesserung der Erreichbarkeit

Die Transportkostensenkungen und die Verbesserung der Erreichbarkeit hängen inhaltlich zusammen, da beide im wesentlichen Reisezeiteinsparungen bewerten. Bei den Transportkostensenkungen werden im wesentlichen die Reisezeiteinsparungen des gewerblichen Verkehrs und bei der Verbesserung der Erreichbarkeit werden die Reisezeiteinsparungen des privaten (nicht gewerblichen) Verkehrs bewertet.

Bild 3 zeigt die Zusammenhänge. Die Reisezeiteinsparungen des privaten Verkehrs sind deutlich größer als die Reisezeiteinsparungen im gewerblichen Verkehr, da das Verkehrsaufkommen im privaten Verkehr größer als im gewerblichen Verkehr ist. Trotzdem sind die Transportkosteneinsparungen größer als die Verbesserung der Erreichbarkeit. Der Grund dafür ist, dass die Zeitwerte im gewerblichen Verkehr sehr viel größer als im privaten Verkehr sind.

Transportkostensenkungen	99,41 Mio. EUR/a
Zeitwert des gewerblichen Verkehrs	30 EUR/h
Reisezeiteinsparungen des gewerblichen Verkehrs	3,313 Mio. h/a
Verbesserung der Erreichbarkeit	77,218 Mio. EUR/a
Zeitwert des privaten (nicht gewerblichen) Verkehrs	4 EUR/h
Reisezeiteinsparungen des privaten Verkehrs	19,31 Mio. h/a

Bild 3 Reisezeiteinsparungen

Die Transportkostensenkungen und die Verbesserung der Erreichbarkeit sind die quantitativ bedeutsamsten Nutzenkomponenten. Es ist deshalb wichtig, zu durchschauen, warum sie beim Bundesverkehrswegeplan 2003 um den Faktor 2 bis 3 überschätzt werden.

Um zu verstehen, wie dieser gewaltige Fehler entsteht, muss man berücksichtigen, dass die Bundesverkehrswegeplanung eine Verkehrsprognose und eine Nutzen-Kosten-Analyse umfasst. Mit Hilfe der Verkehrsprognose wird das Verkehrsaufkommen für das Jahr 2015 ermittelt. Auf der Basis dieser Verkehrsprognose wird dann eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt, bei der der Planfall (mit Projekt) und der Vergleichsfall (ohne Projekt) verglichen werden.

Der Fehler entsteht durch eine in sich widersprüchliche Berücksichtigung des induzierten Verkehrs. Bei der Verkehrsprognose wird der induzierte Verkehr zu 100 % berücksichtigt. Bei der Nutzen-Kosten-Analyse werden nur 7,7 % des induzierten Verkehrs berücksichtigt. Das hat zur Folge, dass das Verkehrsaufkommen für den Planfall richtig berechnet wird. Der Vergleichsfall wird aber mit 92,3 % des induzierten Verkehrs belastet, obwohl es den induzierten Verkehr im Vergleichsfall gar nicht gibt.

Durch die unrealistisch hohe Verkehrsbelastung im Vergleichsfall werden für den Vergleichsfall unrealistisch hohe Reisezeiten ermittelt, was natürlich auch zu unrealistisch hohen Reisezeiteinsparungen führt. Diese überhöhten Reisezeiteinsparungen führen dann zu den um den Faktor 2 bis 3 überschätzten Transportkostensenkungen und Erreichbarkeitsverbesserungen.

Externe Kosten

Die Begriffe interne Kosten und externe Kosten werden benutzt, um die vom Verkehrsteilnehmer getragenen Kosten (interne Kosten) und die von der Allgemeinheit getragenen Kosten (externen Kosten) zu unterscheiden. Da die Reisezeiterparnisse vom Verkehrsteilnehmer getragen werden, sind das interne Kosten. In Abschnitt 4 wurde gezeigt, wie der induzierte Verkehr die internen Kosten beeinflusst. Jetzt soll ermittelt werden, wie der induzierte Verkehr die externen Kosten (Umwelkosten, Sicherheit) beeinflusst.

Wenn man den induzierten Verkehr vernachlässigt, dann wird der Mehrverkehr vernachlässigt, der im Mitfall zu mehr Umweltbelastungen und mehr Unfällen führt. Durch die Vernachlässigung des induzierten Verkehrs bei den externen Kosten entsteht also auch eine unrealistische Erhöhung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse.

Man kann nun den Einfluss des induzierten Verkehrs auf die externen Kosten nicht durch einheitliche Fehlerfaktoren für die Nutzenkomponenten beschreiben, da die Nutzenkomponenten unterschiedliche Vorzeichen haben können. Bei positivem Vorzeichen müssten die Korrekturfaktoren kleiner als 1 und bei negativem Vorzeichen größer als 1 sein. Deshalb werden die externen Kosten zusammengefasst und durch einen gemeinsamen Fehlerfaktor berücksichtigt.

Es wird ausgenutzt, dass der Nutzen immer sinkt, wenn man den induzierten Verkehr berücksichtigt.

Man führt einen Fehlerfaktor FN für den gesamten Nutzen ein, der immer kleiner als 1 sein muss. Aus dem Ergebnis einer Beispielrechnung, die zu einer Verringerung des Gesamtnutzens von 15 % geführt hat, kann man dann schließen, dass der Fehlerfaktor FN bei rund 0,85 liegen muss.

Investitionskosten der Wege

Bei den Investitionskosten der Wege können die Baukosten, die Zinsen und die Abschreibungsdauern Fehler enthalten. Der Fehlerfaktor nach Bild 2 beinhaltet nur die Fehler bei den Investitionskosten.

6. Nutzen-Kosten-Abschätzung (BVWP 2003)

Mit Hilfe der Fehlerfaktoren nach Bild 2 kann man aus der Nutzen-Kosten-Analyse nach Bild 1 die Nutzen-Kosten-Abschätzung nach Bild 4 machen. Da nicht bekannt ist, ob das Netz mittel oder stark belastet ist, wird bei den Transportkostensparnissen und bei der Verbesserung der Erreichbarkeit ein Fehlerfaktor 0,4 angenommen.

Nutzenkomponente	Jährliche Einsparungen in Mio. EUR
Transportkostensenkungen (NB)	$99,411 * 0,4 = 39,764$
Kosten der Wegeerhaltung (NW)	-4,899
Beiträge zur Sicherheit (NS)	34,937
Verbesserung der Erreichbarkeit (NE)	$77,288 * 0,4 = 30,915$
Regionale Effekte (NR)	1,602
Umwelteffekte (NU)	-24,688
Hinterlandanbindung Seehäfen (NH)	0,454
Induzierter Verkehr (NI)	$-29,640 * 0 = 0$
Summe der Projektnutzen (N)	$78,085 * 0,85 = 66,372$
	Jährliche Kosten in Mio. EUR
Summe Kosten (K)	$83,493 * 1,29 = 107,706$
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	0,62

Bild 4 Nutzen-Kosten-Abschätzung für den Bau der A20 Westerstede Lübeck (BVWP 2003)

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt nach Bild 4 bei 0,62

7. Nutzen-Kosten-Analyse (IVV 2010)

Die Nutzen-Kosten-Analyse nach Bild 5 führt zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,5 (Ferlemann, 2010).

Nutzenkomponente	Jährliche Einsparungen in Mio. EUR
Transportkostensenkungen (NB)	374,02
Kosten der Wegeerhaltung (NW)	-6,40
Beiträge zur Sicherheit (NS)	37,78
Verbesserung der Erreichbarkeit (NE)	124,07
Regionale Effekte (NR)	5,26
Umwelteffekte (NU)	-12,21
Hinterlandanbindung Seehäfen (NH)	0
Induzierter Verkehr (NI)	-41,88
Summe der Projektnutzen (N)	480,64
	Jährliche Kosten in Mio. EUR
Summe Kosten (K)	107,58
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	4,5

Bild 5 Nutzen-Kosten-Analyse für den Bau der A20 Westerstede Lübeck (Ferlemann, 2010)

8. Nutzen-Kosten-Abschätzung (IVV 2010)

Mit Hilfe der Fehlerfaktoren nach Bild 2 kann man aus der Nutzen-Kosten-Analyse nach Bild 5 die Nutzen-Kosten-Abschätzung nach Bild 6 machen. Da das Netz stark belastet ist, wird bei den Transportkostensparnissen und bei der Verbesserung der Erreichbarkeit ein Fehlerfaktor 0,3 angenommen.

Bei den Kosten wird berücksichtigt, dass die Kostenschätzung aus dem Jahr 2012 um 22 % höher ist als die Kostenschätzung aus dem Jahr 2010.

Nutzenkomponente	Jährliche Einsparungen in Mio. EUR
Transportkostensenkungen (NB)	374,02*0,3=112,21
Kosten der Wegeerhaltung (NW)	-6,40
Beiträge zur Sicherheit (NS)	37,78
Verbesserung der Erreichbarkeit (NE)	124,07*0,3=37,22
Regionale Effekte (NR)	5,26
Umwelteffekte (NU)	-12,21
Hinterlandanbindung Seehäfen (NH)	0
Induzierter Verkehr (NI)	0
Summe der Projektnutzen (N)	2011,07*0,85 = 179,41
	Jährliche Kosten in Mio. EUR
Summe Kosten (K)	107,58*1,22*1,29=169,31
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	1,1

Bild 6 Nutzen-Kosten-Abschätzung für den Bau der A20 Westerstede Lübeck (IVV 2010)

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt nach Bild 6 bei rund 1.

9. Fazit

Bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 1 sind Nutzen und Kosten gleich. Dieses Ergebnis bedeutet aber nicht, dass es sinnvoll ist, das Projekt zu realisieren. Andere Staatsausgaben können höhere Nutzen-Kosten-Verhältnisse haben. Auch eine Verringerung der Schuldenaufnahme kann sinnvoller sein.

Wenn man die Schaffung oder Erhaltung von Arbeitsplätzen erreichen will, dann ist es sehr viel effektiver, die Krankenkassenbeiträge durch Staatszuschüsse zu senken als Straßen zu bauen. Wenn man Arbeitsplätze erhalten oder schaffen will, muss man also auf Projekte wie die Küstenautobahn verzichten und statt dessen die Krankenkassenbeiträge senken.

Wenn man die Wirtschaftsentwicklung fördern will, dann sind Bildungsausgaben wirkungsvoller als Straßenbauprojekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1.

Wenn man die Belastung zukünftiger Generationen in Grenzen halten will, dann ist es sinnvoller, die Staatsverschuldung zu verringern als Straßenbauprojekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1 zu realisieren.

Anhang A; Nutzen-Kosten-Analyse 2010

Da die Nutzen-Kosten-Analyse aus dem Jahr 2010 nicht als Bericht vorliegt, werden im Anhang A die Ergebnisse dargestellt.

BMVBS-Brief

Bundesministerium
Für Verkehr, Bau
Und Stadtentwicklung

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
Beim Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Herrn
Holger Ortel MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum : Berlin, 22.02.2010
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Kollege,

Ihre Frage Nr. 146/Februar:

Wie hat sich das bei der Einstufung der Küstenautobahn A 22 ermittelte Kosten-Nutzen-Verhältnis von 2,8 aufgrund der sich aus naturschutzfachlichen Gründen ergebenden Mehrlänge und den teilweise bedingten Mehrkosten bis heute entwickelt und welche weiteren Gründe haben zur Veränderung des Verhältnisses geführt?

Beantworte ich wie folgt:

Das Projekt Küstenautobahn A 22 kann nur im Zusammenhang mit der Weiterführung der Autobahn A 20 vom Autobahndreieck A 20/A 22/A 26 bei Drochtersen bis nach Lübeck gewertet werden. Deshalb wurde ein aktuelles Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für das Gesamtvorhaben A 20/A 22 von der A28 bis Lübeck berechnet. Das NKV hat bei gegenwärtig bekannten Gesamtkosten von rund 2,7 Mrd. Euro einen Faktor von 4,5.

Bei allen aktuellen NKV-Ermittlungen sind folgende Änderungen eingeflossen:

- a) Nutzung der Prognose für das Jahr 2025 (gegenüber 2015 des BVWP 2003)
- b) Zugrundelegung eines Netzzustands, der alle Projekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht als realisiert unterstellt (im BVWP 2003 war dies der Netzzustand „indisponibles Netz“)
- c) Anwendung aktueller Nutzerkosten (Preisstand 2007 gegenüber 1997 im BVWP 2003)
- d) Nutzung des aktuellen Bestandsnetzes

Seite 2 von 2

- e) Implementierung neuer Linienführungen und Netzverknüpfungen entsprechend bestätigter Linienbestimmung bei geplanten Bundesfernstraßenmaßnahmen.

Dies bedeutet, dass das NKV der BVWP 2003 nicht mit aktuellen Nachberechnungsergebnissen vergleichbar ist.

Ihre Frage Nr. 147/Februar:

Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis muss das Projekt Küstenautobahn A 22 haben, um in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen zu werden ?

Beantworte ich wie folgt:

Grundsätzlich kann nur der Gesetzgeber im Rahmen einer Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes und der Neuaufstellung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen die Dringlichkeit eines Projekts verändern. Dabei ist nicht nur die Höhe des Nutzen-Kosten-Verhältnisses, sondern auch die netzkonzeptionelle, raumordnerische und städtebauliche Wirkung des Projekts für die Entscheidung zur Dringlichkeitseinordnung von Bedeutung.

Im Fall der BAB A 22 ist eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf nicht erforderlich. Auf Grund der Einstufung in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ kann das Land die Planungen bis zur Baureife führen. Das Projekt könnte dann – die Finanzierungsmöglichkeiten vorausgesetzt- in den Straßenbauplan eingestellt werden.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Projektbewertung für die A 22/A 20 (IVV 2010)

Nutzen-Kosten-Verhältnis

Projektbewertung
für die
Bundesfernstraßen

Projekt	
A 22 / A 20 zwischen Friesland (A 28) und Lübeck (A 1)	
4-streifiger Bundesautobahneubau Länge ca. 220 km	
Kosten	
Grunderwerb	174 Mio. €
Erd- u. Grundbau	851 Mio. €
Deckenbau	346 Mio. €
Ing.-Bauwerk	1.337 Mio. €
Sonstiges	154 Mio. €
Gesamt-Baukosten	2.688 Mio. €
Jährliche Kosten	107,58 Mio. €/a
Nutzen	
bei unterstelltem Netzausbau der Stufe WB*	
Regionale Effekte	5,26 Mio. €/a
Transportkosten	374,02 Mio. €/a
Erhaltungskosten	-6,40 Mio. €/a
Verkehrssicherheit	37,78 Mio. €/a
Verbesserung Erreichbarkeit	124,07 Mio. €/a
Umwelteffekte	-12,21 Mio. €/a
Induzierter Verkehr	-41,88 Mio. €/a
Jährlicher Nutzen	480,64 Mio. €/a
Nutzen-Kosten-Verhältnis	4,5

Ingenieurgruppe IVV

 Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung
Referat S10

Lit.:

BMVBS (2006) : A20/22 A28 bei Westerstede - A1 bei Lübeck, Projekteschreibung und Beurteilungskriterien, BVWP 2003, Projekt Nr. NI5228

E. Ferlemann, MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim BMVBS (2010): Brief an Holger Ortel zum Nutzen-Kosten-Verhältnis der Autobahn A22 (siehe Anlage)

B. Flyvbjerg, N.Bruzelius, W. Rothengatter (2003): Megaprojects and Risk

S. Grube (2012): Kostenentwicklung der A 20 zwischen Westerstede (A 20) und Lübeck (A 1), www.a22-nie.de

G. Marte(2012) : Kritik der Nutzen-Kosten-Analyse von Verkehrsweginvestitionen, Entwurf , www.verkehrswissenschaftler.de/Berichte