



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB  
- Parlamentssekretariat -  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Datum: Berlin, 27.11.2009  
Seite 1 von 1

**Dr. Andreas Scheuer, MdB**  
Parlamentarischer Staatssekretär beim  
Bundesminister für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2300  
FAX +49 (0)30 18-300-2319

psts-s@bmvbs.bund.de  
www.bmvbs.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Brigitte Pothmer, Stephan Kühn,  
Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Bündnis  
90/Die Grünen betreffend  
**„Zur Nutzen-Kosten-Berechnung der Verkehrsprojekte Bundes-  
autobahn 14 und 39“**

Anlage: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete  
Kleine Anfrage (mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die  
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Die Mehrabdrucke dieses Schrei-  
bens mit Anlagen sind für die Fraktionen des Deutschen Bundestages  
beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Andreas Scheuer



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 betreffend  
**„Zur Nutzen-Kosten-Berechnung der Verkehrsprojekte Bundesautobahn 14 und 39“**  
- Drucksache 17/30

**Frage 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?*

**Antwort:**

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

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

**Antwort:**

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

**Frage 3:** *Welche Gründe gibt es für die unterschiedlich hohen Kostensteigerungen der beiden vergleichbaren Projekte?*

**Antwort:**

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 Autobahn A 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.

**Frage 4:** *Warum wurde der Annuitätenfaktor 2008 mit 4,48% niedriger angesetzt als 2003 mit 5,53%?*

**Antwort:**

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.

**Frage 5:** *Wie setzen sich die „sonstigen Kosten“ zusammen?*

**Antwort:**

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.

**Frage 6:** *Wie hoch sind die Kosten und Nutzen der Teilprojekte B 189 und B 71 jeweils?*

**Antwort:**

Die in 2008 für die einzelnen Teilprojekte (Autobahn A 39, Autobahn A 14, Bundesstraße B 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 (Autobahn A 39, Autobahn A 14, Bundesstraße B 190n, Bundesstraße B 71 und Bundesstraße B 189) umfassenden Planfalls.

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

**Frage 7:** *Wie wurde der im Ergebnisbericht angegebene Preisindex für die Nutzenpositionen ermittelt und angewandt?*

**Antwort:**

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 - 2007 in einzelnen Bereichen herangezogen wurden.

**Frage 8:** *Wie wurden der bei den Nutzenpositionen der A 14 und der A 39 angesetzte induzierte Verkehr und die Umwelteffekte jeweils begründet?*

**Antwort:**

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 Bundesverkehrsministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - veröffentlicht im Internet - dokumentiert.

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

**Antwort:**

Die Berechnung der verkehrlichen Wirkungen im Jahre 2003 wurde für das Prognose-Bezugsjahr 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 Frage 5 ausgeführt) die Kostenansätze für die Nutzenpositionen auf das Jahr 2008 fortgeschrieben, dass zu einer teilweisen Kompensation der höheren Baukosten führt.

**Frage 10:** *Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung mit welchem Schwerverkehrsanteil wurden in den Berechnungen 2003 und in den Nachberechnungen 2008 für die A 14 und die A 39 unterstellt?*

**Antwort:**

Folgende werktäglichen 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 A 14		
2015	15000-30000	4000-5000
2025	22000-34000	7000-8000
Autobahn A 39		
2015	17000-23000	5000-8000
2025	33000-41000	10000-12000

**Frage 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 190 n?*

**Antwort:**

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

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