

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen, Tarek Al-Wazir, Matthias Gastel, Victoria Broßart, Dr. Julia Verlinden, Dr. Alaa Alhamwi, Dr. Lena Gumnior, Linda Heitmann, Dr. Kirsten Kappert-Gonther, Boris Mijatović, Filiz Polat, Sylvia Rietenberg, Corinna Rüffer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Grundlagen für das Nutzen-Kosten-Verhältnis von Bundesverkehrswegeplan-Projekten des Bedarfsplan Straße

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) fasst die Bewertungskomponenten eines Vorhabens des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) zusammen. Dabei wird die Summe der Projektnutzen ins Verhältnis zu den Gesamtkosten des Projekts gebracht. An der Methodik zur Berechnung des NKV wurde vielfach Kritik geübt, beispielsweise an der Auswahl der Faktoren, denen Nutzen zugeschrieben wird und dem Wert, der ihnen zugewiesen wird. So wurde u. a. vielfach kritisiert, dass die Reisezeitgewinne überbewertet werden (www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_gruenbuch_bvwp.pdf). Bei der Bewertung der BVWP-Projekte und der Einschätzung der Wirtschaftlichkeit von BVWP-Vorhaben, wie z. B. Autobahn-Neubauprojekten, spielt das NKV die zentrale Rolle.

Das NKV wurden für diejenigen Autobahnprojekte neu bewertet, für die bis 2029 bestandskräftiges Baurecht erwartet wird (Projekte des Bedarfsplans Teil B des Finanzierungs- und Realisierungsplans [FRP] 2025 bis 2029). Ohne Kenntnis der zugrunde liegenden Werte in der Nutzen-Kosten-Analyse und zentralen verkehrlichen Wirkungen sind aus Sicht der Fragestellenden die Veränderungen der neuen NKV-Werte gegenüber den NKV-Werten von 2016 nicht nachvollziehbar. Ebenso ist unklar, warum eine Vergleichbarkeit der Werte nicht gegeben sein soll. Für die bisherigen NKV-Berechnungen sind diese Werte im Projektinformationssystem (PRINS) für alle BVWP-Projekte abrufbar.

Vor dem Hintergrund der Unterfinanzierung des Neu- und Ausbaus der klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße sowie der erheblichen Finanzlücken beim Erhalt der Bundesfernstraßen, Bundeschienenwege und Bundeswasserstraßen ist aus Sicht der fragestellenden Fraktion Transparenz bei den Berechnungsgrundlagen und Nutzenkomponenten der NKVs für Autobahn-Aus- und Autobahn-Neubauprojekte dringend geboten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Nutzen- und Kostenkomponenten wurden im Vergleich zum Bewertungsmethodik-Stand 2016 ergänzt, geändert oder gestrichen (vgl. Methodikhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030; www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile)?

2. Welche Barwerte für alle Nutzen- und Kostenkomponenten (vgl. Frage 1, analog zu den in PRINS in der Tabelle „1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)“ aufgeführten Komponenten) liegen der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen der Aufstellung des neuen FRP 2025 bis 2029 für die Bedarfsplanprojekte Nummer 843, 844 und 1059 (Autobahn 1 [A 1], Anschlussstelle [AS] Adenau [Landesstraße 10 (L 10)]–AS Lommersdorf [L 115z; Anteil NW], A 1, AS Lommersdorf [L 115z]–AS Blankenheim [B 51], A 1, AS Kelberg [B 410]–AS Adenau [L 10]) zugrunde (bitte Werte für Veränderung der Abgasbelastung [NA] von NA1 bis NA6 jeweils einzeln aufführen)?
3. Welche Werte für die Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten, Betriebsleistung und Reisezeit im Personenverkehr (PV) und welche Werte für die Veränderung der Betriebsleistung und Fahrzeugeinsatzzeit im Güterverkehr (GV; siehe Tabelle unter „1.6 Zentrale verkehrliche/physikalische Wirkungen“) liegen der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen der Aufstellung des neuen FRP 2025 bis 2029 für die Bedarfsplanprojekte Nummer 843, 844 und 1059 (A 1, AS Adenau [L 10]–AS Lommersdorf [L 115z], A 1, AS Lommersdorf [L 115z]–AS Blankenheim [B 51], A 1, AS Kelberg [B 410]–AS Adenau [L 10]) zugrunde?
4. Welche Barwerte für alle Nutzen- und Kostenkomponenten (entsprechend den in PRINS in der Tabelle „1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)“ aufgeführten Komponenten) liegen der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen der Aufstellung des neuen FRP 2025 bis 2029 für die Bedarfsplanprojekte Nummer 1262, 1259, 693/1260 und 693 (A 20, Weede–A 7, A–A 20, Glückstadt [B 431]–Hohenfelde [A 23], A 20, Autobahndreieck [AD] A 28/A 20 [Westerstede]–Autobahnkreuz [AK] Hohenfelde [A 23/A 26]/A 20, Drochtersen [Trog Süd]–Glückstadt [B 431], A 20, AD A 28/A 20 [Westerstede]–AK Hohenfelde [A 23/A 26]) zugrunde (bitte Werte für Veränderung der Abgasbelastung von NA1 bis NA6 jeweils einzeln aufführen)?
5. Welche Werte für die Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten, Betriebsleistung und Reisezeit im PV und welche Werte für die Veränderung der Betriebsleistung und Fahrzeugeinsatzzeit im GV (siehe Tabelle unter „1.6 Zentrale verkehrliche/physikalische Wirkungen“) liegen der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen der Aufstellung des neuen FRP 2025 bis 2029 für die Bundesverkehrswegeprojekte Nummer 1262, 1259, 693/1260 und 693 (A 20, Weede–A 7, A–A 20, Glückstadt [B 431]–Hohenfelde [A 23], A 20, AD A 28/A 20 [Westerstede]–AK Hohenfelde [A 23/A 26]/A 20, Drochtersen [Trog Süd]–Glückstadt [B 431], A 20, AD A 28/A 20 [Westerstede]–AK Hohenfelde [A 23/A 26]) zugrunde?
6. Welche Barwerte für alle Nutzen- und Kostenkomponenten (entsprechend den in PRINS in der Tabelle „1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)“ aufgeführten Komponenten) liegen der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen der Aufstellung des neuen FRP 2025 bis 2029 für das Bedarfsplanprojekt Nummer 507 (A 26, AK Hamburg-Süderelbe–AD/AS Hamburg-Stillhorn) zugrunde (bitte Werte für Veränderung der Abgasbelastung von NA1 bis NA6 jeweils einzeln aufführen)?

7. Welche Werte für die Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten, Betriebsleistung und Reisezeit im PV und welche Werte für die Veränderung der Betriebsleistung und Fahrzeugeinsatzzeit im GV (siehe Tabelle unter „1.6 Zentrale verkehrliche/physikalische Wirkungen“) liegen der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen der Aufstellung des neuen FRP 2025 bis 2029 für das Bedarfsplanprojekt Nummer 507 (A 26, AK Hamburg-Süderelbe – AD/AS Hamburg-Stillhorn) zugrunde?
8. Welche Barwerte für alle Nutzen- und Kostenkomponenten (entsprechend den in PRINS in der Tabelle „1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)“ aufgeführten Komponenten) liegen der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen der Aufstellung des neuen FRP 2025 bis 2029 für das Bedarfsplanprojekt Nummer 699 (A 33, Osnabrück/Nord [A 1] – Osnabrück/Belm) zugrunde (bitte Werte für Veränderung der Abgasbelastung von NA1 bis NA6 jeweils einzeln aufführen)?
9. Welche Werte für die Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten, Betriebsleistung und Reisezeit im PV und welche Werte für die Veränderung der Betriebsleistung und Fahrzeugeinsatzzeit im GV (siehe Tabelle unter „1.6 Zentrale verkehrliche/physikalische Wirkungen“) liegen der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen der Aufstellung des neuen FRP 2025 bis 2029 für das Bedarfsplanprojekt Nummer 699 (A 33, Osnabrück/Nord [A 1] – Osnabrück/Belm) zugrunde?
10. Welche Barwerte für alle Nutzen- und Kostenkomponenten (entsprechend den in PRINS in der Tabelle „1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)“ aufgeführten Komponenten) liegen der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen der Aufstellung des neuen FRP 2025 bis 2029 für das Bedarfsplanprojekt Nummer 701 (A 39, AS Lüneburg-Nord [B216] – AS Weyhausen [B 188]) zugrunde (bitte Werte für Veränderung der Abgasbelastung von NA1 bis NA6 jeweils einzeln aufführen)?
11. Welche Werte für die Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten, Betriebsleistung und Reisezeit im PV und welche Werte für die Veränderung der Betriebsleistung und Fahrzeugeinsatzzeit im GV (siehe Tabelle unter „1.6 Zentrale verkehrliche/physikalische Wirkungen“) liegen der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen der Aufstellung des neuen FRP 2025 bis 2029 für das Bedarfsplanprojekt Nummer 701 (A 39, AS Lüneburg-Nord [B 216] – AS Weyhausen [B 188]) zugrunde?
12. Welche Barwerte für alle Nutzen- und Kostenkomponenten (entsprechend den in PRINS in der Tabelle „1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)“ aufgeführten Komponenten) liegen der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen der Aufstellung des neuen FRP 2025 bis 2029 für das Bedarfsplanprojekt Nummer 539 (A 44, AK Kassel-West – AD Kassel-Süd) zugrunde (bitte Werte für Veränderung der Abgasbelastung von NA1 bis NA6 jeweils einzeln aufführen)?
13. Welche Werte für die Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten, Betriebsleistung und Reisezeit im PV und welche Werte für die Veränderung der Betriebsleistung und Fahrzeugeinsatzzeit im GV (siehe Tabelle unter „1.6 Zentrale verkehrliche/physikalische Wirkungen“) liegen der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen der Aufstellung des neuen FRP 2025 bis 2029 für das Bedarfsplanprojekt Nummer 539 (A 44, AK Kassel-West – AD Kassel-Süd) zugrunde?

14. Welche Barwerte für alle Nutzen- und Kostenkomponenten (entsprechend den in PRINS in der Tabelle „1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)“ aufgeführten Komponenten) liegen der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen der Aufstellung des neuen FRP 2025 bis 2029 für das Bedarfsplanprojekt Nummer 946 (A 445, AS Werl-N – AS Hamm/Rhynern) zugrunde (bitte Werte für Veränderung der Abgasbelastung von NA1 bis NA6 jeweils einzeln aufführen)?
15. Welche Werte für die Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten, Betriebsleistung und Reisezeit im PV und welche Werte für die Veränderung der Betriebsleistung und Fahrzeugeinsatzzeit im GV (siehe Tabelle unter „1.6 Zentrale verkehrliche/physikalische Wirkungen“) liegen der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen der Aufstellung des neuen FRP 2025 bis 2029 für das Bedarfsplanprojekt Nummer 946 (A 445, AS Werl-N – AS Hamm/Rhynern) zugrunde?

Berlin, den 29. Oktober 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion