

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Swantje Henrike Michaelsen, Victoria Broßart, Tarek Al-Wazir und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Änderungen des NKV des BVWP-Projektes A 39, Anschlussstelle Lüneburg-N (B216)–Anschlussstelle Weyhausen (B 188) bei der Nachbewertung 2025 im Vergleich zur Berechnung 2016

Das Autobahn-Neubauprojekt A 39, AS Lüneburg-N (B 216)–AS Weyhausen (B 188) im Bundesverkehrswegeplan ist vor Ort politisch hoch umstritten. Ein Argument ist dabei das Verhältnis von Kosten und Nutzen eines solchen Projekts in Zeiten der Klimakrise.

Auffällig ist dabei, dass sich das für das Projekt prognostizierte Kosten-Nutzen-Verhältnis (NKV), der im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (PRINS) mit 2,1 angegeben ist (www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html) bei der aufgrund eines Maßgabebeschlusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages notwendig gewordenen Nachbewertung vom Bundesministerium für Verkehr nun mit 5,3 angegeben wird (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/nachbewertungsergebnisse-strasse-frp.pdf?__blob=publicationFile). Das Verhältnis aus Kosten und Nutzen hätte sich demnach innerhalb von wenigen Jahren trotz Inflation, gestiegener Baukosten und erhöhten Annahmen für CO₂-Vermeidungskosten mehr als verdoppelt. Der Barwert des berechneten Gesamtnutzens ist dabei von rund 1,7 Mrd. Euro auf knapp 7 Mrd. Euro auffällig stark angestiegen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist zu erklären, dass der Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr 2025 mit 2,531 Mrd. Euro 35mal so hoch bewertet wurde wie 2016?
2. Wie ist zu erklären, dass sich der (positive) Nutzen aus der Veränderung der personalbedingten Betriebsführungskosten im Personen- und Güterverkehr 2025 das 3,5-fache des Wertes von 2016, der (negative) Nutzen aus der Veränderung der betriebsbedingten Betriebsführungskosten im Personen- und Güterverkehr 2025 jedoch das 0,52-fache des Wertes von 2016 beträgt?
3. Warum wurde der Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr 2025 mit 2,578 Mrd. Euro mehr als 3,75mal so hoch bewertet wie 2016, trotz seitdem bereits erfolgten Aus- und Neubaus der Parallelstrecken A7, B4 und A14?
4. Wie ist der Anteil der privaten Fahrten (in der Freizeit, inklusive Pendlerverkehr) im Personenverkehr und warum wurde auch dafür derselbe Nut-

zenansatz für die Veränderung der Reisezeit gewählt, wie für berufliche Fahrten (bei denen gesparte Reisezeit einen monetären Nutzen haben kann)?

5. Wie ist der relative Bedeutungsverlust des Nutzens aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr gegenüber dem Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr zu erklären (Faktor 2 zu Faktor 3,75)?
6. Wie erklärt sich der im Vergleich zu 2016 um den Faktor 2,7 erhöhte Nutzen aus der Veränderung des implizierten Nutzens auf einen Wert von 1,2 Mrd. Euro und wie erklärt sich generell, dass diese irrationale Nutzenkomponente monetär in die NKV-Bestimmung einfließt?
7. Warum hat der Nutzen aus der Veränderung der innerörtlichen Trennwirkung einen positiven Wert und wodurch hat sich dieser 2025 im Vergleich zu 2016 um den Faktor 29 erhöht?
8. Wie ist der seit 2016 auf das Zehnfache (von 68 Mio. Euro auf 706 Mio. Euro) gestiegene Nutzen aus der Veränderung der Zuverlässigkeit zu erklären?
9. Warum ergab sich der Barwert des Nutzens 2016 ungefähr aus dem jährlichen Nutzen über 20 Jahre, 2025 aber über fast 22 Jahre?
10. An welcher Stelle fließen die Erhaltungskosten in die NKV-Berechnung ein?
11. Welche Planungskosten (netto / brutto) wurden 2016 und 2025 veranschlagt für den Bau, für die Ausgleichsmaßnahmen, für die Erhaltungsaufwände (bitte für beide Zeitpunkte einzeln aufschlüsseln)?
12. Wie begründet sich das Abzinsen der Investitionskosten auf den Barwert für das Jahr 2021, der anstelle aktuellerer Investitionskosten in das NKV einfließt, während auf der Nutzen-Seite aktuellere Werte in das NKV einfließen?
13. Wie haben sich die geschätzten Investitionskosten in den Jahren 2022 bis 2025 entwickelt?
14. Was ist die Ursache dafür, dass der für die NKV-Bestimmung verwendete, abgezinste Barwert der Investitionskosten 2016 einen Anteil von 77,7 Prozent der Gesamtprojektkosten ausmachte, 2025 aber lediglich 61,9 Prozent der Gesamtprojektkosten?
15. Welchen Anteil hat der induzierte
 - a) Transportverkehr,
 - b) Personenverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen?
16. Fließen die induzierten Verkehre in die Berechnung der Nutzen für die Veränderung der Transport- bzw. Reisezeit so als Zeiteinsparung in die NKV-Berechnung ein, als hätte es diese Verkehre auch ohne Autobahn-Neubau gegeben?
17. Wie würden sich die Nutzen verändern, wenn diese Verkehre komplett (zusätzlicher Energieverbrauch, zusätzliche Transport- und Reisezeit) als negativer Nutzen einfließen würden?
18. Welcher Anteil der Aus- und Neubaukosten entsteht durch Ausgleichsmaßnahmen für Naturzerstörung?
19. Wo findet der nicht ausgleichbare Teil der Naturzerstörung (Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG) Berücksichtigung in der Nutzenbewertung?

20. Wo findet sich die Berücksichtigung des seit 2016 bereits erfolgte Straßenneu- und -ausbaus (A7, B4, A14), der den durch eine zusätzliche A39 erreichbaren zusätzlichen Nutzen verringert?
21. Wurde bereits berücksichtigt, dass auch die letzten Abschnitte der A14 bald fertiggestellt sein könnten und sich dadurch der zusätzliche Nutzen durch eine A39 weiter verringert?
22. Wie lassen sich die offensichtlich stark voneinander abweichenden Szenarien begründen, die zu den deutlich unterschiedlichen NKV bei den Berechnungen von TU Dresden, IKEM und Bosch & Partner (www.bundesumweltministerium.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Forschungsdatenbank/fkz_um23580010_bundesverkehrswegeplanung_bf.pdf, Seite 113) und denen des Bundesverkehrsministerium führen?
23. Welche Bewertung des Nutzens der A39 ergäbe sich bei Verwendung einer durch die Notwendigkeit der Verkehrswende vorgegebenen Zielvorstellung anstelle der Verkehrsprognose, beispielsweise Verringerung der Personen- und Güter-Transportbedarfe um 20 Prozent durch regionale Wirtschaft und Verlagerung von 20 Prozent des Personen- und Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und bei entsprechender Bewertung der Teilnutzen, beispielsweise negativer Nutzen für induzierten Verkehr und kein Nutzen aus der Verringerung der Reisezeit außerhalb der Arbeitszeit?
24. Welcher Nutzen wäre bei optimaler Verwendung der als Gesamtprojektkosten veranschlagten Mittel durch Investition in andere Projekte im gesamten Verkehrssektor (verkehrsträgerübergreifend, inklusive Sanierungs-, Instandhaltungs- und Digitalisierungsprojekte, evtl. Aufteilung auf mehrere sinnvolle und nachhaltige Projekte)?
25. Wodurch ergibt sich die Nennung der B216 im Projektnamen in Verbindung mit der Anschlussstelle Lüneburg Nord (zumal die B216 nicht an die Anschlussstelle Nord der A39 grenzt, sondern weiter im Südosten verläuft)?

Berlin, den 5. Oktober 26

Katharina Dröge, Britta Habelmann und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.