

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, 01.02.2013

Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreite, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend "Evaluierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und weiterer Vorhaben des Bedarfsplans Straße in Ostdeutschland"

Anlagen: 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. Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind beigefügt.

Mit meinen besten Grüßen

f dille.

Jan Mücke, MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT Invalidenstraße 44 10115 Berlin

POSTANSCHRIFT 11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100 FAX +49 (0)30 18-300-2119

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



Anlage zum vom ;-1. FEB. 2013

# Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreite, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend

"Evaluierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und weiterer Vorhaben des Bedarfsplans Straße in Ostdeutschland"

- Drucksache 17/12140

## Vorbemerkungen der Bundesregierung:

Auf der Grundlage von Vorarbeiten der deutsch-deutschen Verkehrswegekommission 1990 und auf der Basis ergänzender Voruntersuchungen hat die Bundesregierung im April 1991 die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) und deren vordringliche Durchführung beschlossen. Dieses Investitionsprogramm mit einem Volumen von damals rund 39,4 Mrd. DM (20,5 Mrd. €) umfasst neun Schienen- und sieben Autobahnprojekte sowie ein Wasserstraßenprojekt. Nach vertieften Projektuntersuchungen hatten sich für alle VDE günstige Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) ergeben, so dass die Bundesregierung 1992 im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) sowie der Deutsche Bundestag im Rahmen der Gesetzgebungsverfahren für die Bedarfspläne der Bundesschienenwege und der Bundesfernstraßen die Notwendigkeit und Priorität dieser Projekte nachdrücklich bestätigen konnte.

Die Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen hängen von der prognostizierten Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung ab und sind infolgedessen mit Unsicherheiten behaftet. Aufgrund der besonderen Situation nach der Wiedervereinigung galt dies für die damaligen Projektbewertungen in besonderem Maße. Zudem ist zu berücksichtigten, dass sich die Notwendigkeit des Neubaus von Bundesfernstraßen nicht nur aus der verkehrlichen Bedeutung in Form der erwarteten oder vorhandenen Verkehrsbelastung sowie aus dem gesamtwirtschaftlichen Nutzen mit dem Nachweis des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ergibt. Vielmehr sind u.a. die Aspekte der raumordnerischen Erschließung sowie der Verbesserung der Erreichbarkeit ebenfalls entscheidungsrelevant. Die damals vorliegenden Erreichbarkeitsmängel wurden mit Hilfe der VDE beseitigt. Darüber hinaus sind die Aspekte der Bündelung der Verkehre auf einer leistungsfähigen Straße in Verbindung mit einer wesentlichen Entlastung des vorhandenen Straßennetzes und der unmittelbaren Entlastung der Menschen in den Ortsdurchfahrten sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit - Autobahnen haben nachweislich eine geringere Unfallrate als Landstraßen - ebenso zu berücksichtigen.

Aus diesen Gründen ist für die Bundesregierung auch aus heutiger Sicht der Gesamtnutzen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit - unabhängig von der aktuellen Verkehrsbelegung und ohne neuerliche Berechnung des NKV nach Fertigstellung der Projekte - erwiesen.

Die Evaluierung der Wirkungen der Projekte des BVWP einschließlich der VDE erfolgt u.a. über die Ex-Post-Betrachtung von Investitionskosten und die Entwicklung von Verkehrsbelastungen. Ziel ist es dabei, einen möglichen Weiterentwicklungsbedarf des Bewertungsverfahrens für künftige Bundesverkehrswegepläne zu ermitteln.

Eine Zuweisung regionalwirtschaftlicher Effekte auf einzelne Infrastrukturmaßnahmen ist aufgrund der komplexen wirtschaftlichen Zusammenhänge methodisch nur schwer möglich. Infrastruktur ist ein wichtiges Element der Wirtschaftsentwicklung, wirkt aber nur im Zusammenspiel mit weiteren Faktoren. Zur Vermeidung von Nutzenüberschätzungen wird dieser Tatsache bei der Methodik der Nutzen-Kosten-Analyse Rechnung getragen. Der Nutzenanteil aus regionalwirtschaftlichen Effekten ist somit bei den Projektbewertungen in der Regel eher gering. Der Großteil der Nutzen entsteht in Form von Transportkostensenkungen, Fahrzeitgewinnen und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Frage 1: Welche Gesamtkostenschätzung lag dem Bau der Autobahn 20 zwischen Lübeck und Stettin (Kreuz Uckermark) (VDE 10) im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und zu welchen Kosten wurde die A 20 letztendlich realisiert (bitte inflationsbereinigt angeben)?

#### Antwort:

Die inflationsbereinigte und in Euro umgerechnete Kostenschätzung ging von 691 Mio. € für den Abschnitt Lübeck (A 1) – Rostock (A 19) und 942 Mio. € für den Abschnitt Rostock (A 19) - Autobahn A 11 aus. Die Realisierungskosten betrugen 878 Mio. € bzw. 980 Mio. €.

Frage 2: Welche Verkehrsprognose lag dem Bau der A 20 gemäß Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welche tatsächliche Verkehrsbelegung ergab sich für das Prognosejahr 2010, bzw. welche ergibt sich aktuell (bitte abschnittsweise angeben, bzw. Dauerzählstellen BAST)?

# Antwort:

Die Prognose des BVWP 1992 - bezogen auf das Zieljahr 2010 - wurde nur als Durchschnittswert der Gesamtstrecke mit 50500 Fahrzeugen an Werktagen für den Abschnitt Lübeck (A 1) – Rostock (A 19) bzw. 15700 Fahrzeugen für den Abschnitt Rostock (A 19) - Autobahn A 11 angegeben. Die Straßenverkehrszählung 2010 ergab Werte von 21800 bis 31400 Fahrzeugen bzw. 10200 bis 21800 Fahrzeugen. Für das Jahr 2025 sind 51000 bis 62000 Fahrzeuge bzw. 21000 bis 35000 Fahrzeuge prognostiziert.

Frage 3: Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der A 20 im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welches würde sich unter Berücksichtigung der tatsächlichen Baukosten und der heutigen Verkehrsbelegung ergeben?

## **Antwort:**

Für den Abschnitt Lübeck (A 1) – Rostock (A 19) betrug das NKV 6,1; für den Abschnitt Rostock (A 19) - Autobahn A 11 2,6. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

**Frage 4:** Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der Autobahn 20 unter Berücksichtigung der heutigen Erkenntnisse insbesondere bezüglich der realen Verkehrsbelegung?

Die heutige und künftig zu erwartende Verkehrsbelegung der A 20 bestätigt aus Sicht der Bundesregierung die damalige Entscheidung zum Bau dieser Autobahn. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

**Frage 5:** Welche regionalwirtschaftlichen Effekte, die nachweislich auf den Bau der A 20 zurückgehen, sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie dieses?

#### Antwort:

Es wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

**Frage 6:** Welche Gesamtkostenschätzung lag dem Bau der Autobahn 38 zwischen Göttingen und Halle (Saale) (VDE 13) im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und zu welchen Kosten wurde die A 38 letztendlich realisiert (bitte inflationsbereinigt angeben)?

#### Antwort:

Die inflationsbereinigte und in Euro umgerechnete Kostenschätzung ging von 1363 Mio. € für die geplante A 38 von Göttingen (A 7) bis Halle (A 9) aus. Die Realisierungskosten betrugen 1333 Mio. €

Frage 7: Welche Verkehrsprognose lag dem Bau der A 38 gemäß Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welche tatsächliche Verkehrsbelegung ergab sich für das Prognosejahr 2010, bzw. welche ergibt sich aktuell (bitte abschnittsweise angeben, bzw. Dauerzählstellen BAST)?

#### **Antwort:**

Die Prognose des BVWP 1992 - bezogen auf das Zieljahr 2010 - wurde nur als Durchschnittswert der Gesamtstrecke mit 53300 Fahrzeugen an Werktagen angegeben. Die Straßenverkehrszählung 2010 ergab Werte von 16400 bis 25000 Fahrzeugen. Für das Jahr 2025 sind 31000 bis 54000 Fahrzeuge prognostiziert.

**Frage 8:** Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der A 38 im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welches würde sich unter Berücksichtigung der tatsächlichen Baukosten und der heutigen Verkehrsbelegung ergeben?

# **Antwort:**

Das NKV betrug 4,6. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

**Frage 9:** Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der Autobahn 38 unter Berücksichtigung der heutigen Erkenntnisse insbesondere bezüglich der realen Verkehrsbelegung?

Die heutige und künftig zu erwartende Verkehrsbelegung der A 38 bestätigt aus Sicht der Bundesregierung die damalige Entscheidung zum Bau dieser Autobahn. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

**Frage 10:** Welche regionalwirtschaftlichen Effekte, die nachweislich auf den Bau der A 38 zurückgehen, sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie dieses?

#### Antwort:

Es wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Frage 11: Welche Gesamtkostenschätzung lag dem Bau der Autobahn 71 zwischen Erfurt und Schweinfurt (VDE 16) im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und zu welchen Kosten wurde die A 71 letztendlich realisiert (bitte inflationsbereinigt angeben)?

#### Antwort:

Die inflationsbereinigte und in Euro umgerechnete Kostenschätzung ging von 847 Mio. € für die geplante A 71 von Erfurt (A 4) bis Schweinfurt (A 70) aus. Die Realisierungskosten betrugen 1664 Mio. €

Frage 12: Welche Verkehrsprognose lag dem Bau der A 71 gemäß Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welche tatsächliche Verkehrsbelegung ergab sich für das Prognosejahr 2010, bzw. welche ergibt sich aktuell (bitte abschnittsweise angeben, bzw. Dauerzählstellen BAST)?

#### Antwort:

Die Prognose des BVWP 1992 - bezogen auf das Zieljahr 2010 - wurde nur als Durchschnittswert der Gesamtstrecke mit 30400 Fahrzeugen an Werktagen angegeben. Die Straßenverkehrszählung 2010 ergab Werte von 11500 bis 31300 Fahrzeugen. Für das Jahr 2025 sind 36000 bis 67000 Fahrzeugen prognostiziert.

Frage 13: Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der A 71 im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welches würde sich unter Berücksichtigung der tatsächlichen Baukosten und der heutigen Verkehrsbelegung ergeben?

## Antwort:

Das NKV betrug 6,4. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

**Frage 14:** Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der Autobahn 71 unter Berücksichtigung der heutigen Erkenntnisse insbesondere bezüglich der realen Verkehrsbelegung?

Die heutige und künftig zu erwartende Verkehrsbelegung der A 71 bestätigt aus Sicht der Bundesregierung die damalige Entscheidung zum Bau dieser Autobahn. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Frage 15: Welche regionalwirtschaftlichen Effekte, die nachweislich auf den Bau der A 71 zurückgehen, sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie dieses?

#### Antwort:

Es wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

**Frage 16:** Welche Gesamtkostenschätzung lag dem Bau der Autobahn 71 zwischen Erfurt und Sangerhausen im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und zu welchen Kosten wurde die A 71 letztendlich realisiert (bitte inflationsbereinigt angeben)?

#### Antwort:

Die inflationsbereinigte und in Euro umgerechnete Kostenschätzung ging von 398 Mio. € für die geplante A 71 von Erfurt (A 4) bis Sangerhausen (A 38) aus. Die Realisierungskosten werden vsl. 621 Mio. € betragen.

Frage 17: Welche Verkehrsprognose lag dem Bau der A 71 in diesem Abschnitt gemäß Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welche tatsächliche Verkehrsbelegung ergab sich für das Prognosejahr 2010, bzw. welche ergibt sich aktuell (bitte abschnittsweise angeben, bzw. Dauerzählstellen BAST)?

#### Antwort:

Die Prognose des BVWP 1992 - bezogen auf das Zieljahr 2010 - wurde nur als Durchschnittswert der Gesamtstrecke mit 26700 Fahrzeugen an Werktagen angegeben. Die Straßenverkehrszählung 2010 ergab Werte von 15000 bis 24000 Fahrzeugen, wobei zu diesem Zeitpunkt die A 71 noch nicht durchgängig befahrbar war. Für das Jahr 2025 sind 37000 bis 72000 Fahrzeuge prognostiziert.

Frage 18: Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der A 71 in diesem Abschnitt im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welches würde sich unter Berücksichtigung der tatsächlichen Baukosten und der heutigen Verkehrsbelegung ergeben?

# Antwort:

Das NKV betrug 7,5. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

**Frage 19:** Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der Autobahn 71 in diesem Abschnitt unter Berücksichtigung der heutigen Erkenntnisse insbesondere bezüglich der realen Verkehrsbelegung?

Die heutige und künftig zu erwartende Verkehrsbelegung der A 71 bestätigt aus Sicht der Bundesregierung die damalige Entscheidung zum Bau dieser Autobahn. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

**Frage 20:** Welche regionalwirtschaftlichen Effekte, die nachweislich auf den Bau der A 71 zwischen Erfurt und Sangerhausen zurückgehen, sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie dieses?

#### **Antwort:**

Es wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Welche Gesamtkostenschätzung lag dem Bau der Autobahn 73 zwischen Suhl und Lichtenfels (VDE 16) im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und zu welchen Kosten wurde die A 73 letztendlich realisiert (bitte inflationsbereinigt angeben)?

#### Antwort:

Die inflationsbereinigte und in Euro umgerechnete Kostenschätzung ging von 368 Mio. € für die geplante A 73 von Suhl (A 71) bis Lichtenfels aus. Die Realisierungskosten betrugen 772 Mio. €.

Frage 22: Welche Verkehrsprognose lag dem Bau der A 73 gemäß Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welche tatsächliche Verkehrsbelegung ergab sich für das Prognosejahr 2010, bzw. welche ergibt sich aktuell (bitte abschnittsweise angeben, bzw. Dauerzählstellen BAST)?

#### Antwort:

Die Prognose des BVWP 1992 - bezogen auf das Zieljahr 2010 - wurde nur als Durchschnittswert der Gesamtstrecke mit 26100 Fahrzeugen an Werktagen angegeben. Die Straßenverkehrszählung 2010 ergab Werte von 12300 bis 16400 Fahrzeugen. Für das Jahr 2025 sind 35000 bis 46000 Fahrzeuge prognostiziert.

Frage 23: Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der A 73 im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welches würde sich unter Berücksichtigung der tatsächlichen Baukosten und der heutigen Verkehrsbelegung ergeben?

# Antwort:

Das NKV betrug 3,9. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

**Frage 24:** Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der Autobahn 73 unter Berücksichtigung der heutigen Erkenntnisse insbesondere bezüglich der realen Verkehrsbelegung?

Die heutige und künftig zu erwartende Verkehrsbelegung der A 73 bestätigt aus Sicht der Bundesregierung die damalige Entscheidung zum Bau dieser Autobahn. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Frage 25: Welche regionalwirtschaftlichen Effekte, die nachweislich auf den Bau der A 73 zurückgehen, sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie dieses?

#### Antwort:

Es wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Welche Gesamtkostenschätzung lag dem Bau der Bundesstraße 6n zwischen Vienenburg und der Anschlussstelle Ilberstadt (A 14) bzw. Kreuz Wolfen (A 9) im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und zu welchen Kosten wurde die B 6n letztendlich realisiert (bitte inflationsbereinigt angeben)?

#### Antwort:

Die inflationsbereinigte und in Euro umgerechnete Kostenschätzung ging von 459 Mio. € für die geplante B 6n von Bad Harzburg (A 395) bis Bernburg (A 14) aus. Die Realisierungskosten werden vsl. 513 Mio. € betragen.

Frage 27: Welche Verkehrsprognose lag dem Bau der B 6n gemäß Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welche tatsächliche Verkehrsbelegung ergab sich für das Prognosejahr 2010, bzw. welche ergibt sich aktuell (bitte abschnittsweise angeben, bzw. Dauerzählstellen BAST)?

## Antwort:

Die Prognose des BVWP 1992 - bezogen auf das Zieljahr 2010 - wurde nur als Durchschnittswert der Gesamtstrecke mit 30100 Fahrzeugen an Werktagen angegeben. Die Straßenverkehrszählung 2010 ergab Werte von 13900 bis 15000 Fahrzeugen. Für das Jahr 2025 sind 25000 bis 36000 Fahrzeuge prognostiziert.

Frage 28: Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der B 6n im Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde, und welches würde sich unter Berücksichtigung der tatsächlichen Baukosten und der heutigen Verkehrsbelegung ergeben?

# **Antwort:**

Das NKV betrug 5,7. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Frage 29: Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der B 6n unter Berücksichtigung der heutigen Erkenntnisse insbesondere bezüglich der realen Verkehrsbelegung?

Die heutige und künftig zu erwartende Verkehrsbelegung der B 6n bestätigt aus Sicht der Bundesregierung die damalige Entscheidung zum Bau dieser Bundesstraße. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

**Frage 30:** Welche regionalwirtschaftlichen Effekte, die nachweislich auf den Bau der B 6n zurückgehen, sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie dieses?

## **Antwort:**

Es wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

<u>Frage 31:</u> Beabsichtigt die Bundesregierung eine Evaluierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit bzw. der Vorhaben des Bedarfsplans Straße?

<u>Frage 32:</u> Wenn nein, warum nicht, und ist eine solche für den kommenden Bundesverkehrswegeplan beabsichtigt?

#### Antwort:

Die Fragen 31 und 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkungen verwiesen. Darüber hinaus werden alle noch nicht begonnenen Projekte des geltenden Bedarfsplans im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 erneut bewertet. Im Ergebnis sind unter Berücksichtigung der weiteren Entscheidungskriterien die Entscheidungen zur künftigen Notwendigkeit und Dringlichkeit der Maßnahmen zu treffen.