

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms,  
Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/12140 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Mehr als 22 Jahre nach Vollendung der staatlichen Einheit Deutschlands kann festgehalten werden, dass die fünf „neuen Länder“ bei der Ausstattung mit Fernstraßeninfrastruktur mittlerweile eine Netzdichte erreicht haben, die der Netzdichte vergleichbarer westdeutscher Länder in nichts nachsteht. Die immer wieder beschworene „Infrastrukturücke“ Ostdeutschlands ist beim Bundesfernstraßennetz nicht mehr existent. Allein zwischen den Jahren 1991 und 2011 flossen rund 15,4 Mrd. Euro in die sieben Vorhaben der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE Straße). Damit wurde das Netz um 1 890 Kilometer neue Fernstraßen erweitert; weitere rund 40 Kilometer sind im Bau. Bis zum Jahr 2014 sollen alle Maßnahmen der VDE Straße vollendet sein. Neben den VDEs investierte der Bund auch über den Bedarfsplan Straße in weitere neue Fernstraßen wie beispielsweise die autobahnähnliche B 6n von der Landesgrenze Niedersachsen/Sachsen-Anhalt (A 395) bis zum geplanten Kreuz Wolfen an der A 9, für die bisher 525 Mio. Euro investiert wurden und die insgesamt 700 Mio. Euro kosten wird.

Zwar werden für den Bau neuer Fernstraßen in Ostdeutschland neben verkehrlichen Notwendigkeiten vor allem regionalwirtschaftliche Effekte angeführt, allerdings fehlt bis heute eine umfassende Evaluierung der durch den Bundesverkehrswegeplan ausgelösten milliardenschweren Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, die eine objektive Beurteilung der ausgelösten tatsächlichen Effekte anhand harter Kriterien ermöglichen würde.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Auf der Grundlage von Vorarbeiten der deutsch-deutschen Verkehrswegekommision 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. Euro) 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 Bundes-schienenwege 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 berücksichtigen, 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.

1. Welche Gesamtkostenschätzung lag dem Bau der A 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)?

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

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 der Bundesanstalt für Straßenwesen – BASt)?

Die Prognose des BVWP 1992 – bezogen auf das Zieljahr 2010 – wurde nur als Durchschnittswert der Gesamtstrecke mit 50 500 Fahrzeugen an Werktagen für den Abschnitt Lübeck (A 1) – Rostock (A 19) bzw. 15 700 Fahrzeugen für den Abschnitt Rostock (A 19) – Autobahn A 11 angegeben. Die Straßenverkehrszählung 2010 ergab Werte von 21 800 bis 31 400 Fahrzeugen bzw. 10 200 bis 21 800 Fahrzeugen. Für das Jahr 2025 sind 51 000 bis 62 000 Fahrzeuge bzw. 21 000 bis 35 000 Fahrzeuge prognostiziert.

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?

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 Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

4. Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der A 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 Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

5. Welche regionalwirtschaftlichen Effekte, die nachweislich auf den Bau der A 20 zurückgehen, sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie diese?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

6. Welche Gesamtkostenschätzung lag dem Bau der A 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)?

Die inflationsbereinigte und in Euro umgerechnete Kostenschätzung ging von 1363 Mio. Euro für die geplante A 38 von Göttingen (A 7) bis Halle (A 9) aus. Die Realisierungskosten betragen 1 333 Mio. Euro

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 der BASt)?

Die Prognose des BVWP 1992 – bezogen auf das Zieljahr 2010 – wurde nur als Durchschnittswert der Gesamtstrecke mit 53 300 Fahrzeugen an Werktagen angegeben. Die Straßenverkehrszählung 2010 ergab Werte von 16 400 bis 25 000 Fahrzeugen. Für das Jahr 2025 sind 31 000 bis 54 000 Fahrzeuge prognostiziert.

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?

Das NKV betrug 4,6. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

9. Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der A 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 Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

10. Welche regionalwirtschaftlichen Effekte, die nachweislich auf den Bau der A 38 zurückgehen, sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie diese?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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

Die inflationsbereinigte und in Euro umgerechnete Kostenschätzung ging von 847 Mio. Euro für die geplante A 71 von Erfurt (A 4) bis Schweinfurt (A 70) aus. Die Realisierungskosten betragen 1 664 Mio. Euro.

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 der BAS)?

Die Prognose des BVWP 1992 – bezogen auf das Zieljahr 2010 – wurde nur als Durchschnittswert der Gesamtstrecke mit 30 400 Fahrzeugen an Werktagen angegeben. Die Straßenverkehrszählung 2010 ergab Werte von 11 500 bis 31 300 Fahrzeugen. Für das Jahr 2025 sind 36 000 bis 67 000 Fahrzeugen prognostiziert.

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?

Das NKV betrug 6,4. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

14. Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der A 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 Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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

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

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 der BASt)?

Die Prognose des BVWP 1992 – bezogen auf das Zieljahr 2010 – wurde nur als Durchschnittswert der Gesamtstrecke mit 26 700 Fahrzeugen an Werktagen angegeben. Die Straßenverkehrszählung 2010 ergab Werte von 15 000 bis 24 000 Fahrzeugen, wobei zu diesem Zeitpunkt die A 71 noch nicht durchgängig befahrbar war. Für das Jahr 2025 sind 37 000 bis 72 000 Fahrzeuge prognostiziert.

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?

Das NKV betrug 7,5. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

19. Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der A 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 Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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 diese?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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

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

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 der BAS)?

Die Prognose des BVWP 1992 – bezogen auf das Zieljahr 2010 – wurde nur als Durchschnittswert der Gesamtstrecke mit 26 100 Fahrzeugen an Werktagen angegeben. Die Straßenverkehrszählung 2010 ergab Werte von 12 300 bis 16 400 Fahrzeugen. Für das Jahr 2025 sind 35 000 bis 46 000 Fahrzeuge prognostiziert.

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?

Das NKV betrug 3,9. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

24. Wie bewertet die Bundesregierung den Bau der A 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 Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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

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

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 der BAST)?

Die Prognose des BVWP 1992 – bezogen auf das Zieljahr 2010 – wurde nur als Durchschnittswert der Gesamtstrecke mit 30 100 Fahrzeugen an Werktagen angegeben. Die Straßenverkehrszählung 2010 ergab Werte von 13 900 bis 15 000 Fahrzeugen. Für das Jahr 2025 sind 25 000 bis 36 000 Fahrzeuge prognostiziert.

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?

Das NKV betrug 5,7. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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 Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

30. Welche regionalwirtschaftlichen Effekte, die nachweislich auf den Bau der B 6n zurückgehen, sind der Bundesregierung bekannt, und wie bewertet sie diese?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

31. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Evaluierung der VDE bzw. der Vorhaben des Bedarfsplans Straße?

32. Wenn nein, warum nicht, und ist eine solche Evaluierung für den kommenden Bundesverkehrswegeplan beabsichtigt?

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

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung 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.