



HESSISCHER LANDTAG

09. 04. 2009

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 05.02.2009

betreffend Planungsgrundlagen der Autobahn A 49

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1. Von wann stammt die letzte Nutzen-Kosten Untersuchung (NKU) für das Projekt A 49 zwischen Bischhausen und Gemünden/Felda?

Eine Bewertung in Form einer gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung für das Projekt A 49, Neuental/Bischhausen bis A 5, wurde vom Bund im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 durchgeführt. Dabei wurde für das Gesamtprojekt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,9 ermittelt, was bedeutet, dass die gesamtwirtschaftlichen Projektnutzen fast das Vierfache der Kosten der Maßnahme betragen.

Frage 2. Welche aktuellen Beurteilungsparameter wie z.B. Kostenerhöhungen sind der Landesregierung bekannt, die nicht in diese NKU eingeflossen sind?

Im Laufe der konkreten Projektplanungen haben sich Kostensteigerungen ergeben. Sie beruhen im Wesentlichen auf einem generellen Anstieg der Baupreise, auf steigenden Anforderungen an das Projekt zur Berücksichtigung der geänderten Umweltgesetzgebung, auf bautechnischen Änderungen und Ergänzungen, deren Erforderlichkeit sich erst im Laufe der konkreten Projektplanung ergeben hat, sowie auf der Erhöhung der Mehrwertsteuer.

Frage 3. Welche Trassenführung ist dieser NKU zugrunde gelegt worden?

Der Bewertung gemäß Antwort auf Frage 1 liegt die Trassenführung im sogenannten Herrenwaldkorridor zugrunde.

Frage 4. Wie hoch sind die derzeit veranschlagten bzw. geschätzten Kosten (Baukosten sowie Bauherrenkosten insgesamt) für die einzelnen Planungsabschnitte VKE 20, VKE 30 und VKE 40?

Die veranschlagten Kosten der einzelnen Verkehrskosteneinheiten sowie die Bauherrenkosten sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Die gesamten Kosten für die Erstellung einer Straße, die sogenannten Bauherrenkosten, setzen sich aus den Baukosten und den Verwaltungskosten über alle Planungs- und Realisierungsphasen zusammen. Die Verwaltungskosten für Projekte des Bundes mit erforderlichem Baurechtsverfahren betragen nach dem Bauherrenkostenbericht 2006 rund 27 v.H. der Bauherrenkosten.

Verkehrskosteneinheit	Baukosten [Mio. Euro]	Verwaltungskosten [Mio. Euro]	Bauherrenkosten [Mio. Euro]
VKE 20	183	68	251
VKE 30	105	39	144
VKE 40	216	80	296

Frage 5. Wann ist mit einer Überprüfung und Aktualisierung der Kostendaten für das Projekt zu rechnen?

Eine Aktualisierung der Kostendaten für die A 49 stünde dann an, wenn es im Laufe des Genehmigungsprozesses zu nicht unwesentlichen kostenrelevanten Änderungen der Planung käme.

Frage 6. Wann ist mit einer Fortschreibung der NKU für das Projekt zu rechnen?

Fortschreibungen der Nutzen-Kosten-Untersuchungen für die Projekte des Bundesverkehrswegeplans werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) veranlasst. Im Fall der A 49 gibt es aus dem BMVBS keine aktuellen Hinweise auf eine erneute NKU.

Frage 7. Werden bei der NKU für dieses Projekt auch Kraftstoffeinsparungen berücksichtigt, wenn ja, in welcher Höhe?

Die jährlichen durch das Projekt hervorgerufenen Kraftstoffeinsparungen werden ermittelt, mit den Kraftstoffpreisen (ohne Steueranteil) in monetäre Größen umgewandelt und gehen mit anderen Komponenten der Fahrzeugbetriebskosten in die Nutzen-Kosten-Berechnung ein.

Frage 8. Werden bei der NKU für dieses Projekt auch Kosten durch wachsende Immissionsbelastungen längs der Strecke berücksichtigt, wenn ja, in welcher Höhe?

Die aus der Emission von Luftschadstoffen resultierenden Schäden werden durch einen Vermeidungskostenansatz berücksichtigt. Beispielsweise wird jede Tonne emittiertes CO₂ mit einem Kostensatz von 205 € bewertet. Die primär die Vegetation schädigenden Emissionen von Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffen, Stick- und Schwefeloxiden sowie von Stäuben werden in NO_x-Äquivalente umgerechnet und mit einem Satz von 365 € je Tonne bewertet. Die Erfassung der innerörtlichen Emissionsbelastung erfolgt durch Ermittlung der mit der Immissionskonzentration von NO_x gewichteten Zahl der betroffenen Einwohner. Für diese "Schadstoff-Einwohner-Gleichwerte" kommt ein Satz von 3,37 € je Punkt in Ansatz.

Frage 9. Wie stellt sich der Unterschied der Ergebnisse gemäß der Fragen 7 und 8 für den Planungsfall im Vergleich zum Planungsnullfall dar?

Bezüglich des Kraftstoffverbrauchs hat die Berechnung einen Mehrverbrauch von jährlich ca. 7,5 Mio. Litern ergeben, was einem Zuwachs von 0,17 v.H. entspricht. Bei den Abgasen hat sich ein jährlicher Nutzen von rund 1,8 Mio. € ergeben.

Wiesbaden, 26. März 2009

Dieter Posch