

Die Kosten der Autobahn A 20

Neue Informationen anlässlich der Pressekonferenz am 12.1.2021

Der Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20 (KOK) legte eine Studie zu den Kosten der Autobahn A 20 vor.

Die Studie schätzt die realistischen Kosten der A 20 ab.

Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die gesamten A 20-Projekte im BVWP 2030 – also die A 20 von Westerstede in Niedersachsen bis Weede in Schleswig-Holstein inklusive Elbtunnel und Abschnitt 5 der niedersächsischen A 26 – nicht, wie im BVWP 2030 veranschlagt, 3,7 Milliarden Euro, sondern mit dem Preisstand 2019 vielmehr 5,8 Milliarden Euro kosten (KOK-Studie, S. 75).

Neue Informationen zu den Kosten der A 20: Der „Finanzierungs- und Realisierungsplan“ (FRP) der Autobahn GmbH

Wenig später legte die Autobahn GmbH des Bundes den Entwurf des „Finanzierungs- und Realisierungsplans (FRP) 2021 bis 2025 für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung“ vor.

Die Autobahn GmbH ist seit dem 1.1.2021 für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung und Verwaltung der Bundesfernstraßen zuständig.

Der FRP führt u. a. „die Investitionsbedarfe für den Aus- und Neubau der Bundesautobahnen“ auf (FRP, S 4). Der FRP enthält verschiedene Projektlisten:

- Die Liste „Bedarfsplan: Teil A — laufende Projekte“ beinhaltet „bereits in Bau befindliche Bedarfsplanvorhaben inkl. der ÖPP-Projekte sowie der nachträglichen Lärmvorsorge“,
- die Liste „Bedarfsplan: Teil B — bis 2025 neu zu beginnende Projekte“ umfasst „Maßnahmen des Bedarfsplans, mit deren Bau bei weiterhin planmäßigem Projektverlauf bis 2025 begonnen werden kann“,
- die Liste „Bedarfsplan: Teil C — weitere wichtige Projekte“ beinhaltet „wichtige Bedarfsplanvorhaben in noch frühen Planungsstadien [...], weshalb diese voraussichtlich erst nach 2025 begonnen werden können.“ (FRP, S. 9)

Die Listen A und B geben Auskunft über den Finanzbedarf, also über die voraussichtlichen Gesamtausgaben für die Projekte. Die Liste C enthält keine Angaben zu den Kosten.

In der Liste „Bedarfsplan: Teil B“ des FRP werden folgende Maßnahmen der „Küstenautobahn“ sowie der „Nordwestumfahrung Hamburg“ geführt, zu diesen Abschnitten werden Kostenangaben gemacht (FRP, S. 20f.):

Ifd. Nr. und Land	Bezeichnung der Maßnahme	Entspricht Bauabschnitt (Zuordnung: Verf.):
Nr. 33 NI	Westerstede (A 28) – Jaderberg (A 29)	A 20 NI, BA 1
Nr. 34 NI	Heerstedt (B71) – Bremervörde (B 495)	A 20 NI, BA 5
Nr. 35 NI	Bremervörde (B 495) – Elm (L 114)	A 20 NI, BA 6
Nr. 36 NI	Elm (L 114) – AK A 20/A 26	A 20 NI, BA 7
Nr. 37 NI/SH	AK A 20/A 26 m – Glückstadt (B 431)	A 20, NI, BA 8 und A 20 SH, BA 8
Nr. 38 SH	Glückstadt (B 431) – Hohenfelde (A 23)	A 20 SH, BA 7
Nr. 39 SH	Hohenfelde (A 23) – L 114	A 20 SH, BA 6

lfd. Nr. und Land	Bezeichnung der Maßnahme	Entspricht Bauabschnitt (Zuordnung: Verf.):
Nr. 40 SH	L 114 – AK A 7/A 20	A 20 SH, BA 5
Nr. 41 SH	AK A 7/A 20 – Wittenborn (B 206)	A 20 SH, BA 4
Nr. 42 SH	Wittenborn (B 206) – Weede	A 20 SH, BA 3
Nr. 43 NI	AK A 20/A 26 (o) – Freiburger Straße (L 111)	A 26 NI, BA 5a
Nr. 44 NI	Freiburger Str. (L 111) – AS Stade-Ost (B 73)	A 26 NI, BA 5b

Die Liste „Bedarfsplan: Teil C“ des FRP enthält folgende Maßnahmen der „Küstenautobahn“, zu diesen Abschnitten sind keine Kostenangaben vorhanden (FRP, S. 25):

lfd. Nr. und Land	Bezeichnung der Maßnahme	Entspricht Bauabschnitt (Zuordnung: Verf.):
Nr. 21 NI	Jaderberg (A 29) – A 27 (n AD Stotel)	A 20 NI, BA 2, 3 und 4a
Nr. 22 NI	A 27 (n AD Stotel) – Heerstedt (B 71)	A 20 NI, BA 4

Insgesamt haben diese vier Abschnitte eine Länge von 58,1 Kilometern. Das entspricht 25,6 Prozent der gesamten geplanten Neubautrasse in Niedersachsen und Schleswig-Holstein (Länge der gesamten Trasse nach Angaben der Planungsbehörden: 226,9 km).

Bestätigung der KOK-Studie durch den FRP

Zur Zeit arbeitet der KOK an einer Fortsetzung der Kostenstudie, in die auch die Informationen aus dem FRP einbezogen werden.

Bereits jetzt ist festzuhalten, dass die Kostenangaben im FRP die Resultate der KOK-Studie bestätigen (siehe beigefügtes Diagramm 1):

- Die KOK-Studie ermittelt für die A 20-Projekte im BVWP 2030 ohne die Abschnitte 2, 3, 4a und 4 der niedersächsischen A 20 Kosten in Höhe von 4.615,4 Millionen Euro, also 1.678,0 Millionen Euro (57,1 Prozent) mehr als im BVWP 2030 veranschlagt (2.937,4 Millionen Euro).
- Der FRP gibt für dieselbe A 20-Strecke einen Finanzbedarf von 4.679,9 Millionen Euro an, also 1.742,5 Millionen Euro (59,3 Prozent) mehr als im BVWP 2030.

Beispiel: Der A 20-Elbtunnel

Besonders gravierend sind die Abweichungen der realistischen Kosten von den im BVWP 2030 veranschlagten Kosten im Falle der A 20-Elbquerung, also der A 20-Strecke vom geplanten Autobahnkreuz A 20/A 26 in Niedersachsen bis Glückstadt in Schleswig-Holstein (siehe beigefügtes Diagramm 2):

- Laut BVWP 2030 soll diese länderübergreifende A 20-Strecke mit 1.146,6 Millionen Euro zu Buche schlagen (PRINS zum BVWP 2030, Teilprojekte T8 und T9 von Hauptprojekt A20-G10-NI-SH¹ bzw. KOK-Studie, S. 71).
- Die KOK-Studie ermittelt für dieselbe A 20-Strecke Kosten in Höhe von 2.086,4 Millionen Euro – das sind 939,8 Millionen Euro (82 Prozent) mehr als im BVWP 2030 (KOK-Studie, S. 71).

¹ PRINS, Projekt A20-G10-NI-SH-T8-NI: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T8-NI/A20-G10-NI-SH-T8-NI.html>

PRINS, Projekt A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH.html>

- Der FRP veranschlagt für diese A 20-Strecke 2.187,0 Millionen Euro (FRP, S. 20) – das sind 1.040,4 Millionen Euro (90,7 Prozent) mehr als im BVWP 2030.

Fazit: Die A 20 gelangte auf der Grundlage falscher Annahmen in den BVWP 2030

In seinem Gutachten über das „Kostenmanagement im Bundesfernstraßenbau“ konstatiert der Präsident des Bundesrechnungshofs, dass

eine fundierte Kostenermittlung notwendig [ist], damit der Deutsche Bundestag seine Entscheidungen über die Aufnahme eines Straßenbauprojektes in den Bedarfsplan auf der Grundlage zutreffender Annahmen im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens treffen kann. (S. 18)²

Die A 20 jedoch ist auf der Grundlage falscher Annahmen hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 gelangt.

Die gesamten A 20-Projekte des BVWP 2030 schlagen nicht – wie im BVWP 2030 angenommen – mit 3,7 Milliarden Euro, sondern mit annähernd 6 Milliarden Euro zu Buche.

Zu diesem Ergebnis kommt man, wenn man – wie in der Kosten-Studie des KOK praktiziert – die verfügbaren Kostenangaben zur A 20 anhand unspezifischer Faktoren (z. B. Baupreisindex des Statistischen Bundesamtes) auf den gegenwärtigen Preisstand hochrechnet. Auch die Kostenangaben im FRP beruhen auf pauschalen Annahmen zu Preissteigerungen (FRP, S. 9f.).

Zu bedenken ist aber, dass die A 20 durch eine Reihe spezifischer und kostspieliger Besonderheiten gekennzeichnet ist.

Die A 20

- hat einen Flächenbedarf von weit über 4.000 Hektar (KOK-Studie, S. 50f.)
- enthält zahlreiche Ingenieurbauwerke, in Niedersachsen z. B. 145 Brücken (KOK-Studie, S. 52)
- führt größtenteils durch Moor- und Marschgebiete, also über hochproblematischen Baugrund (KOK-Studie, S. 53ff.)

So wird die A 20 schlussendlich mindestens 7 Milliarden Euro kosten.

Die gravierende Kostenunterschätzung der A 20 im BVWP 2030 muss zwangsläufig zu einer nicht minder gravierenden Überschätzung ihres Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) führen, das laut BVWP 2030 bei 1,9 liegen soll. Bringt man die realistischen Kosten der A 20 in Anschlag, so sinkt das NKV weit unter 1. Somit übersteigen die Kosten den Nutzen.

Damit ist die A 20 nicht bauwürdig.

KOK/Kirsten Erwentraut, 11.1.2021

² <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/gutachten-berichte-bvw/berichte/langfassungen/2014-bvw-gutachten-kostenmanagement-im-bundesfernstrassenbau>

Diagramm 1

Die Kosten der im FRP mit Kostenangaben gelisteten Abschnitte der "Küstenautobahn" in Niedersachsen (= A 20 NI, BA 1, BA 5 bis 8 und A 26 NI, BA 5) und der gesamten "Nordwestumfahrung Hamburg" in Schleswig-Holstein (= A 20 SH, BA 8 bis BA 3)

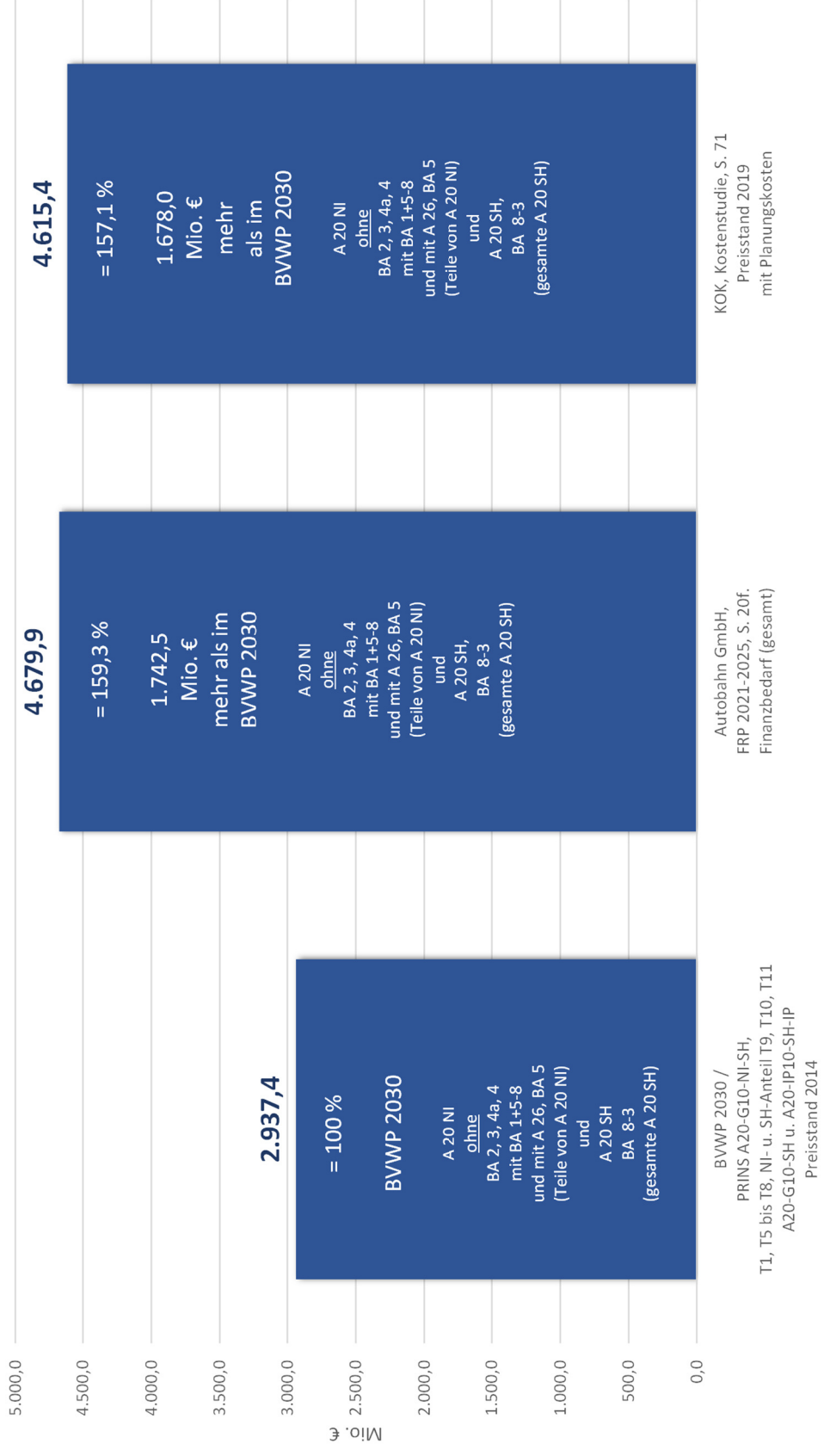


Diagramm 2

