

Betreff: AW: Autobahn 39: Fehlerhafte Nutzen-Kosten-Berechnung

Von: <Michael.Kremer@brh.bund.de>

Datum: Tue, 11 Aug 2009 10:16:19 +0200

An: <volker@constien.de>

Sehr geehrter Herr Constien,

Ihre Nachricht habe ich an die zuständige Fachabteilung unseres Hauses weitergeleitet. Nach Abschluss der Bearbeitung erhalten Sie weitere Nachricht

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Michael Kremer
Bundesrechnungshof
Referat Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Adenauerallee 81, 53113 Bonn
Tel. 0228 99 721 1033
email: michael.kremer@brh.bund.de

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Volker Constien [<mailto:volker@constien.de>]

Gesendet: Montag, 10. August 2009 17:49

An: box-poststelle-brh

Betreff: Autobahn 39: Fehlerhafte Nutzen-Kosten-Berechnung

Sehr geehrte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bundesrechnungshofes,

nachdem das Ergebnis der letzten NKV-Berechnung für die A 39 vom Juli 2008 im November 2008 bekanntgegeben worden war haben wir (Mitglieder der Lüneburger Bürgerinitiative Lüne-Moorfeld gegen die A 39 und der Lüneburger Aktion Lebensberg) uns den Ergebnisbericht dieser NKV-Berechnung (nicht nur A 39, sondern VUNO gesamt) zukommen lassen. Wir haben versucht, die Zahlen nachzuvollziehen, aber sie sind in sich und im Vergleich mit den Zahlen der für den Bundesverkehrswegeplan 2003 erfolgten Berechnung nicht stimmig.

Wir haben den Ergebnisbericht sowie unsere Anmerkungen dazu unter

http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/index.php/Nutzen-Kosten-Verh%C3%A4ltnis#Analyse_des_Ergebnisbericht: veröffentlicht und möchte Sie bitten, sich dieses Themas anzunehmen.

(Falls Ihr Email-Programm den langen Link zerstückelt, gehen Sie einfach auf die Seite <http://www.bi-luene-moorfeld.de> und geben im Suchfeld auf der linken Seite "NKV" ein. Auf der NKV-Seite suchen Sie dann "Analyse des Ergebnisberichts der NKV-Berechnung".)

Sie finden dort

- Den Ergebnisbericht der NKV-Bestimmung durch die Ingenieurgruppe IVV, Aachen
- Zwei Tabellen (als PDF-Datei): einen Vergleich zwischen 2003 und 2008 sowie eine Analyse-Tabelle mit den Zahlen des Ergebnisberichts
- Einen Email-Wechsel mit dem BMVBS bezüglich der Basisdaten, die zur Klärung der Widersprüche beitragen könnten
- Anmerkungen zum Ergebnisbericht

Bitte scheuen Sie sich nicht vor Rückfragen und informieren Sie uns über mögliche Rechenfehler und wenn Sie etwas nicht nachvollziehen können oder Ihnen eine Quellen-Angabe oder Ähnliches fehlt.

Die Hauptpunkte:

- Deutlich zu niedrig angesetzte Kosten für die A 39. Die für die A 39 angesetzten Kosten haben sich seit dem Raumordnungsverfahren 2006 nicht erhöht. Durch das Bundesverkehrsministerium wurden bereits deutlich höhere Kosten bestätigt. Hinzu kommen Kosten für Umwelt-Ausgleichsmaßnahmen und einen erweiterten, bisher nicht berücksichtigten Lärm- und Emissionsschutz für Anwohner.
- Der Vergleich der Kosten pro Kilometer zwischen A 14 und A 39 und der Kostensteigerungen von A 14 und A 39 im Vergleich zu 2003 ergeben nicht nachvollziehbare Unterschiede. (A 14: pro Kilometer 83,75 % teurer als 2003; A 39: pro Kilometer 5,72 % teurer als 2003; 2003: A 39 pro Kilometer 21 % teurer als A 14; 2008: A 39 pro Kilometer 30 % preiswerter als A 14)
- Der Annuitätenfaktor ist zu niedrig angesetzt. Warum ist er anders als 2003?
- Die Zusammensetzung der "sonstigen Kosten" ist unklar.
- Kosten und Nutzen der Teilprojekte B 189 und B 71 sind nicht aufgeführt, der Versuch einer Ermittlung durch Differenzbildung führt zu unplausiblen Zahlen (u. a. negativer Nutzen).
- Es ist unklar, wie der im Ergebnisbericht angegebene Preisindex für die Nutzenpositionen ermittelt und angewandt wurde.
- Bei den Nutzenpositionen der A 39 erscheint der induzierte Verkehr zu gering (bei der A 39 sind es -2,18 % des Gesamt-Nutzens, bei der A 14 sind es -9 % des Gesamt-Nutzens), die Umwelteffekte dagegen zu hoch angesetzt (bei der A 30 sind es 17,25 % des Gesamt-Nutzens, bei der A 14 sind es 5,54 % des Gesamt-Nutzens)
- Die Steigerung des Nutzens der A 14 im Vergleich zu 2003 ist nicht nachvollziehbar. Die Gesamtkosten der A14 sind um 120 % höher als 2003, das NKV beträgt 4,7 statt 4,6. Also müsste der Nutzen um mehr als 120 % höher bzw. inflationsbereinigt über 100 % höher sein als 2003.

Wie sie aus dem ebenfalls dort veröffentlichten Email-Verkehr mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sowie dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entnehmen können, sind wir auf keinerlei Kooperationsbereitschaft gestoßen. Basisdaten der Berechnungen, die zu diesem kuriosen Ergebnisbericht geführt haben, waren nicht zu bekommen.

Am 19.6.2008 ist Ihnen bereits eine Email mit Anmerkungen zur Landesplanerischen Feststellung zugegangen, die unter dem folgenden Link veröffentlicht wurden:

http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/index.php/Raumordnungsverfahren#Aktueller_Sachstand:_Abschluss_ROV

Dort finden Sie neben dem Dokument mit Anmerkungen

http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/A39_analyse_landespl_festst.pdf

die entsprechenden Anschreiben und einen Email-Wechsel mit dem Bundesverkehrsministerium

http://www.bs-wiki.de/bi-luene-moorfeld.de/mediawiki/images/Emailwechsel_BMVBS_Landesplanerische_Feststellung.pdf

der letztendlich in der Kenntnisnahme der Grenzwertverletzungen im Bereich Moorfeld und der Bekanntgabe des A 39-NKV von 2,8 im November 2008 resultierte.

Zur Klärung der oben genannten Hauptpunkte haben die Grünen im Niedersächsischen Landtag eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung an die Niedersächsische Landesregierung eingereicht, eine Antwort der Landesregierung wird in ca. 6 Wochen erwartet.

Bitte bestätigen den Eingang dieser Email.

Mit freundlichen Grüßen

Volker Constien
Theodor-Storm-Straße 28
21337 Lüneburg

Tel. 04131 / 57271
Tel. dienstl. (Mo-Do 8-12 und 14-16h): 04131 / 8900135