

Die Kosten der Autobahn A 20

Studie

zu den Kostenangaben im BVWP 2030
(August 2016)

und

zu den Kostenangaben der Bundesregierung
(Dezember 2019)

sowie

zu den aktuellen Kosten der A 20
(Preisstand 2019)

Stand: 15.10.2020

(Überarbeitung der Fassung vom 16.3.2020)

Vorgelegt vom

Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung.....	6
2	Einleitung.....	13
3	Das Projekt A 20	15
3.1	Die A 20 im BVWP 2030 (August 2016).....	15
3.2	Die A 20 in der BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019).....	16
3.3	Zuordnung der Bauabschnitte zu den BVWP-Projekten, Streckenlängen	17
4	Der Planungsstand der A 20 laut BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019).....	19
4.1	Planungsstand / Klagen	20
4.2	Baurechtserlangung	22
4.3	Baubeginn / Inbetriebnahme	22
4.4	Fazit zum Planungsstand	23
5	Die Kosten der A 20 nach Angaben des BMVI (2016) und der Bundesregierung (2019).....	23
5.1	Die Kosten der A 20 im BVWP 2030 (August 2016).....	23
5.1.1	Preisstand der Kosten im BVWP 2030.....	23
5.1.2	Aus-/Neubaukosten und haushaltsrelevante Projektkosten im BVWP 2030	23
5.2	Die Kosten der A 20 in der BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019).....	23
5.2.1	Preisstand der Kosten in der BT-Drs. 19/15996	23
5.2.2	Veraltete Kostenangaben in der BT-Drs. 19/15996	24
5.3	Der Bundesrechnungshof zu den durchschnittlichen Kosten eines Autobahnkilometers....	24
5.4	Vergleich der Kosten und der Kosten pro Kilometer: BVWP 2030 und BT-Drs. 19/15996 ...	25
5.4.1	Projekt A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23 inkl. Abschnitt der A 26).....	26
5.4.2	Projekt A20-G10-SH (A 20 von der A 23 bis zur A 7)	31
5.4.3	Projekt A20-IP10-SH-IP (A 20 von der A 7 bis Weede)	33
5.4.4	Projekte im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 (A 20 von der A 28 bis zur A 7)	35
5.4.5	Gesamte A 20 (A 20 von der A 28 bis Weede) – VB und FD.....	37
5.5	Fazit zu den Kosten der A 20 nach Angaben des BMVI und der Bundesregierung.....	38
6	Finanzierung und Kosten des A 20-Elbtunnels.....	39
6.1	Ursprüngliche Finanzierung: F-Modell	39
6.1.1	BVWP 2003 und Eignungsabschätzung	39
6.1.2	BVWP 2030: Intransparenz der Annahmen zur Finanzierung	40
6.1.3	Aktuelle Finanzierung: Konventionell.....	41
6.2	Der Bundesrechnungshof zu den Kosten des A 20-Elbtunnels	41
6.3	Fazit zur Finanzierung und zu den Kosten des A 20-Elbtunnels	43
7	Neuberechnung der Kosten der A 20 (Preisstand 2014).....	43
7.1	Projekt A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23 inkl. Abschnitt der A 26).....	44

7.1.1	A 20 länderübergreifend (inkl. Elbtunnel)	45
7.1.2	Gesamtes Projekt A20-G10-NI-SH	45
7.2	Projekte im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 (A 20 von der A 28 bis zur A 7)	46
7.3	Gesamte A 20 (A 20 von der A 28 bis Weede) – VB und FD	48
7.4	Fazit der Neuberechnung der A 20 (Preisstand 2014)	49
8	Kostenfaktoren des Autobahnbaus und Preisentwicklungen sowie Besonderheiten der A 20....	49
8.1	Gründerwerbskosten und Flächenbedarf der A 20	50
8.1.1	Entwicklung der Gründerwerbskosten seit 2014	50
8.1.2	Flächenbedarf der A 20	51
8.2	Straßen- sowie Brückenbaukosten und Ingenieurbauwerke der A 20	52
8.2.1	Entwicklung der Straßen- sowie Brückenbaukosten seit 2014	52
8.2.2	Ingenieurbauwerke der „A 20 - Küstenautobahn“	52
8.3	Erdbaukosten und Baugrund, Massebilanz sowie Bauzeit der A 20	53
8.3.1	Entwicklung der Erdbaukosten seit 2014	53
8.3.2	Baugrundverhältnisse der „A 20 – Küstenautobahn“	56
8.3.3	Massebilanz der „A 20 – Küstenautobahn“	57
8.3.4	Bauzeit der „A 20 – Küstenautobahn“	58
8.4	Erhaltungskosten und Nutzungsdauer der A 20.....	58
8.4.1	Nutzungsdauer des Straßenoberbaus im BVWP 2030	58
8.4.2	Nutzungsdauer des Straßenoberbaus der „A 20 – Küstenautobahn“	59
8.4.3	Sanierungszyklen und Erhaltungskosten von Straßen im Planungsgebiet der A 20	59
8.4.4	Erhaltungskosten der A 20 in Mecklenburg-Vorpommern	60
8.5	Planungskosten	61
8.6	Fazit zu den Kostenfaktoren und zur Preisentwicklung	62
9	Realistische Kostenschätzung der A 20 (Preisstand 2019)	62
9.1	Vorgehensweise der Hochrechnung auf das Jahr 2019	63
9.1.1	Projekt A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23 inkl. Abschnitt der A 26)	63
9.1.2	Projekt A20-G10-SH (A 20 von der A 23 bis zur A 7)	64
9.1.3	Projekt A20-IP10-SH-IP (A 20 von der A 7 bis Weede)	64
9.1.4	Hochrechnung auf den Preisstand 2019 unter Berücksichtigung der Planungskosten	64
9.2	Hochrechnung auf den Preisstand 2019	66
9.2.1	Projekt A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23 inkl. Abschnitt der A 26)	66
9.2.2	Projekt A20-G10-SH (A 20 von der A 23 bis zur A 7)	68
9.2.3	Projekt A20-IP10-SH-IP (A 20 von der A 7 bis Weede)	69
9.2.4	Projekte im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 (A 20 von der A 28 bis zur A 7)	70
9.2.5	Gesamte A 20 (A 20 von der A 28 bis Weede) – VB und FD	71

9.3	Hochrechnung auf den Preisstand 2019 unter Berücksichtigung der Planungskosten	72
9.3.1	Projekt A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23 inkl. Abschnitt der A 26)	73
9.3.2	Projekt A20-G10-SH (A 20 von der A 23 bis zur A 7)	74
9.3.3	Projekt A20-IP10-SH-IP (A 20 von der A 7 bis Weede)	74
9.3.4	Projekte im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 (A 20 von der A 28 bis zur A 7)	75
9.3.5	Gesamte A 20 (A 20 von der A 28 bis Weede) – VB und FD	76
9.4	Fazit zur Hochrechnung auf den Preisstand 2019	76
10	Fazit der Studie	78
11	Anhang	79
11.1	Karte: A 20 in Niedersachsen	79
11.2	Karte: A 20 in Schleswig-Holstein	80
11.3	Kostenvergleich gesamte A 20: BVWP 2030 inkl. BRH (2014) und BT-Drs. 19/15996	81
11.4	Berechnung der durchschnittlichen Kostensteigerung der A 20 in Niedersachsen	82
11.5	Berechnung der Planungskosten der A 20 (Preisstand 2019)	83

Abkürzungsverzeichnis

BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BRH	Bundesrechnungshof
BT-Drs.	Bundestags-Drucksache
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVWP 2030	Bundesverkehrswegeplan 2030
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
FD	Fest disponiert
LBVSH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
NI	Niedersachsen
NKV	Nutzen-Kosten-Verhältnis
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
ÖPP	Öffentlich-Private Partnerschaft
PRINS	Projektinformationssystem zum BVWP 2030
SH	Schleswig-Holstein
VB	Vordringlicher Bedarf

1 ZUSAMMENFASSUNG

Anlässlich der Aufstellung des BVWP 2030 stellte der BRH zum wiederholten Male fest, dass die in der Bedarfsplanung ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnisse von Bundesfernstraßenprojekten mangelhaft sind: Häufig werden die Kosten unterschätzt, das NKV somit überschätzt.

Vor dem Hintergrund dieser Kritik macht die vorliegende Studie es sich zur Aufgabe, die offiziellen Kostenangaben zur Autobahn A 20 im BVWP 2030 (August 2016) sowie in BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019) einer kritischen Überprüfung zu unterziehen (siehe Ziff. 2).

Zunächst wird das Projekt A 20 beschrieben (siehe Ziff. 3):

Während der BVWP 2030 die gesamte A 20 von der A 28 bei Westerstede in Niedersachsen bis Weede in Schleswig-Holstein in drei Hauptprojekte und mehrere Teilprojekte einteilt, folgt BT-Drs. 19/15996 der Einteilung der A 20 in planerische Bauabschnitte. Da die Projekteinteilung des BVWP 2030 und die planerischen Bauabschnitte nicht identisch sind, erfolgt eine Zuordnung der Bauabschnitte zu den entsprechenden Projekten bzw. Teilprojekten des BVWP 2030.

Anschließend werden der Planungsstand, der voraussichtliche Baubeginn sowie die voraussichtliche Inbetriebnahme der Abschnitte der A 20 auf der Grundlage der BT-Drs. 19/15996 dargestellt (siehe Ziff. 4):

Lediglich für fünf von insgesamt 15 Bauabschnitten der A 20 liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor, die ausnahmslos beklagt worden sind. Nur für einen Bauabschnitt – den niedersächsischen Teil des Elbtunnels – ist der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig. Die Vollziehbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses hängt allerdings von der Rechtskraft bzw. Vollziehbarkeit weiterer Planfeststellungsbeschlüsse ab, die bislang nicht gegeben sind. Die vier weiteren vorliegenden Planfeststellungsbeschlüsse befinden sich in Fehlerheilverfahren bzw. werden noch vor dem BVerwG verhandelt.

Sowohl der Baubeginn als auch die Inbetriebnahme aller 15 Bauabschnitte der A 20 sind laut BT-Drs. 19/15996 offen. Mit einem baldigen Baubeginn der A 20 kann somit nicht gerechnet werden.

Sodann werden die Kostenangaben im BVWP 2030 (August 2016, Preisstand 2014) mit den aktuellen Kostenangaben der Bundesregierung (Dezember 2019) verglichen (siehe Ziff. 5):

Der Vergleich zeigt zum einen, dass die Kosten der A 20 im BVWP 2030 erheblich zu niedrig angesetzt worden sind, denn in den fünf Jahren zwischen 2014 und 2019 sind die Kosten der gesamten A 20 (A 28 in Niedersachsen bis Weede in Schleswig-Holstein) bereits um rund 11 Prozent gestiegen. Während der BVWP 2030 rund 3,7 Milliarden Euro veranschlagt, beziffert die BT-Drs. die Kosten auf 4,1 Milliarden Euro.

Zum anderen wird durch den Vergleich der BT-Drs. mit dem BVWP 2030 ersichtlich, dass die Drucksache bei sieben von insgesamt 15 Bauabschnitten der A 20 auf die Kostenangaben im BVWP 2030 zurückgreift, also nicht den aktuellen Preisstand 2019, sondern den Preisstand 2014 in Anschlag bringt.

Durch diesen Rückgriff auf den veralteten Preisstand 2014 müssen auch die Kostenangaben in der BT-Drs. zwangsläufig zu niedrig sein.

Realistischerweise liegen die Kosten der A 20 nicht nur erheblich über der Summe von 3,7 Milliarden Euro, die im BVWP 2030 veranschlagt wurden, sondern ebenso beträchtlich über der Summe von 4,1 Milliarden Euro, die in der BT-Drs. von 2019 angegeben werden.

Da der A 20-Elbtunnel einen beträchtlichen Anteil an den Kosten der gesamten A 20 hat, werden die Finanzierung und die Kosten dieses Bauwerks im nächsten Schritt der Untersuchung dargestellt (siehe Ziff. 6):

Der „alte“ BVWP 2003 sah die Finanzierung des Elbtunnels in Form eines F-Modells vor. Die Wirtschaftlichkeit dieses Projektes war jedoch zweifelhaft. Eine im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums vorgelegte Eignungsabschätzung kam zwar zu dem Ergebnis, dass ein F-Modell „grundsätzlich möglich und machbar“ scheine, wies aber zugleich darauf hin, dass die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Projekts gefährdet sei, sobald Einflussfaktoren wie z. B. die Erhöhung der Baupreise zum Tragen kämen.

Auf den ersten Blick hält auch der aktuelle BVWP 2030 an der Finanzierung des Elbtunnels als F-Modell fest: Der Tunnel wird auf der im BVWP 2030 enthaltenen Liste der ÖPP-Projekte geführt und als F-Modell gekennzeichnet. So wäre anzunehmen, dass die im BVWP 2030 ausgewiesene Kostensumme für den Elbtunnel-Abschnitt der A 20 dem Anteil des Bundes (Anschubfinanzierung) an einem ansonsten privat finanzierten Projekt entspricht.

Dies ist aber nicht der Fall: Die im BVWP 2030 ausgewiesene Kostensumme beruht auf der Annahme der konventionellen Finanzierung des Elbtunnels, wie aus BT-Drs. 18/9205 vom 18.7.2016 zu entnehmen ist.

Zunächst ist mithin festzuhalten, dass der BVWP 2030 intransparente Angaben zur Finanzierung bzw. zu den Kosten des A 20-Elbtunnels macht.

2014 legte der BRH eine Schätzung der Kosten des geplanten Tunnels vor. Der BRH veranschlagte die Herstellungskosten des Bauwerks mit 1,480 Milliarden Euro und forderte das Bundesverkehrsministerium im Namen der Haushaltsklarheit und Haushaltswahrheit dazu auf, diese Kostensumme bei der Neuberechnung des NKV im Rahmen des BVWP 2030 zu berücksichtigen.

Es liegt jedoch auf der Hand, dass der BVWP 2030 dieser Aufforderung des BRH nicht nachgekommen ist:

Während der BRH die Kosten für den Elbtunnel – und zwar ausschließlich für das rund 6,5 Kilometer lange Tunnelbauwerk – auf rund 1,5 Milliarden Euro schätzt, veranschlagt der BVWP 2030 für das 8,2 Kilometer Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH, das den Tunnel beinhaltet, lediglich rund 1 Milliarde Euro.

Die Kosten des A 20-Elbtunnels sind im BVWP 2030 offenkundig gravierend unterschätzt worden.

Das BMVI selbst hegt „grundsätzliche Zweifel“ an der „potenziellen Wirtschaftlichkeit“ des Tunnels, wie der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann am 12.2.2020 in der „Nordsee-Zeitung“ konstatierte.

Weil die erhebliche Unterschätzung der Kosten des A 20-Elbtunnels im BVWP 2030 sich auf die Kosten des gesamten A 20-Projektes auswirkt, werden die im BVWP 2030 ausgewiesenen Kosten der A 20 unter Einbeziehung der Berechnungen des BRH zum Elbtunnel neu berechnet (siehe Ziff. 7):

Sowohl die Angaben der haushaltsrelevanten Projektkosten im BVWP 2030 als auch die Kostenangabe des BRH zum Elbtunnel beruhen auf dem Preisstand 2014, so dass das Ergebnis des BRH unmittelbar in die Berechnungen einbezogen werden kann.

Unter Berücksichtigung der Kosten, die der BRH 2014 für den Elbtunnel abgeschätzt hat, ist die A 20 schon mit dem Preisstand 2014 um rund 448 Millionen Euro teurer als im BVWP 2030 veranschlagt. Die Kosten für die Teilprojekte, die den Elbtunnel beinhalten, wurden im BVWP 2030 um rund 39 Prozent unterschätzt. Die gesamte A 20 schlägt nicht mit rund 3,7 Milliarden Euro, sondern mit rund 4,2 Milliarden Euro zu Buche.

Zudem ist die gesamte A 20 bereits mit dem Preisstand 2014 um rund 51 Millionen Euro teurer als von der Bundesregierung in der aktuellen BT-Drs. 19/15996 angegeben (BT-Drs. 2019: 4.133,5 Mio. € / A 20, Preisstand 2014 inkl. Kostenschätzung des BRH: 4.184,6 Mio. €).

Realistischerweise liegen die aktuellen Kosten der A 20 erheblich über den gesamten Summen, wie anhand einiger exemplarischer Kostenfaktoren des Autobahnbaus deutlich wird.

Die Angaben zu den haushaltsrelevanten Projektkosten im BVWP 2030 beruhen auf dem Preisstand 2014. Seither sind bei einigen zentralen Kostenfaktoren des Autobahnbaus beträchtliche Preissteigerungen zu verzeichnen. Hinzu kommen einige spezifische Besonderheiten der A 20 (siehe Ziff. 8):

- Grunderwerbskosten und Flächenbedarf der A 20:

Den Angaben des Statistischen Bundesamtes zufolge sind die Preise für landwirtschaftliche Flächen in Schleswig-Holstein von 2014 bis 2018 um 9,3 Prozent, in Niedersachsen sogar um 26,6 Prozent gestiegen.

Zugleich wurde der Flächenbedarf der A 20 im BVWP 2030 eklatant unterschätzt: Der BVWP 2030 nimmt für die A 20 von der A 28 in Niedersachsen bis zur A 23 in Schleswig-Holstein inkl. Abschnitt der A 26 (Hauptprojekt A20-G10-NI-SH) einen Flächenbedarf von 870,9 ha an.

Ausweislich der BT-Drs. 18/9205 vom 18.7.2016 liegt der Flächenverbrauch der A 20 (A 20 von der A 28 in Niedersachsen bis zur A 23 in Schleswig-Holstein ohne Abschnitt der A 26) deutlich höher, nämlich bei rund 1.952 ha. Der Flächenbedarf übersteigt die Angabe im BVWP 2030 um mindestens 124 Prozent. Hinzu kommen 2.794 ha Fläche für Kompensationsmaßnahmen, wie die Bundesregierung in derselben Drucksache angibt.

- Straßen- sowie Brückenbaukosten und Ingenieurbauwerke der A 20:

Laut Statistischem Bundesamt sind die Preise für den Straßenbau im Zeitraum von 2014 bis 2019 um 19,5 Prozent, für den Brückenbau um 18,2 Prozent gestiegen.

Allein die „A 20 - Küstenautobahn“ (A 20 in Niedersachsen und BA 5 der A 26) schlägt nicht nur mit dem Elbtunnel zu Buche, sondern auch mit dem Großbauwerk Schwingequerung sowie mit insgesamt 145 Brücken.

- Erdbaukosten und Baugrund, Massebilanz sowie Bauzeit der A 20:

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Erdbaupreise im Straßenbau von 2014 bis 2019 um 24,1 Prozent, die Erdbaupreise im Brückenbau um 25,2 Prozent.

Die „A 20 – Küstenautobahn“ verläuft zu ca. 80 Prozent über problematischen oder sogar extrem problematischen Baugrund (Moor und organische Marsch). Die Moormächtigkeit beträgt zum Teil mehr als 20 Meter.

Die Massebilanz der Bauabschnitte 1 und 2 der „A 20 – Küstenautobahn“ illustriert die Konsequenzen, die die schwierigen Bodenverhältnisse für den Autobahnbau haben: Allein für diese rund 35 Kilometer lange Autobahnstrecke müssen über 16,5 Millionen Kubikmeter Böden bewegt werden. Im Hinblick auf das Überschüttverfahren auf dem größten Teil der Strecke in Abschnitt 2 ist anzumerken, dass die geplanten Vorbelastungsdämme stellenweise die Höhe von 18 Metern erreichen.

Nicht zuletzt aufgrund der Bodenverhältnisse rechnete die NLStBV im Jahr 2018 für die niedersächsische A 20 mit einer Bauzeit von zwölf bis fünfzehn Jahren.

- **Erhaltungskosten und Nutzungsdauer der A 20:**

In der Projektbewertung des BVWP 2030 wird für den Straßenoberbau eine Nutzungsdauer von 25 Jahren angesetzt. Wegen des problematischen Baugrundes der A 20 ist die Nutzungsdauer deutlich kürzer als im BVWP 2030 veranschlagt – sie liegt nach Angaben zuständiger Ingenieure bei maximal zehn Jahren.

Die Sanierungszyklen sowie die Erhaltungskosten der vorhandenen Straßen im unmittelbaren Planungsgebiet der A 20 liefern ernstzunehmende Hinweise auf die erwartbar hohe Reparaturanfälligkeit der geplanten Autobahn. So wurde z. B. die Landesstraße L 864 (Kreuzmoorstraße, Landkreis Wesermarsch, Lage im Bauabschnitt 2 der „A 20 – Küstenautobahn“) im Sommer 2012 für 430.000 Euro saniert. Bereits im Juli 2019 war eine erneute Sanierung notwendig; Kostenpunkt: 680.000 Euro. Bereits zwei Monate nach der letzten Sanierung traten erneut daumenbreite Risse in der Fahrbahndecke auf.

Die A 20 in Mecklenburg-Vorpommern geriet durch den kompletten Zusammenbruch eines Autobahnabschnitts bei Tribsees in die Schlagzeilen. Doch auch unabhängig von diesem Desaster verursachte die „Ostsee-Autobahn“ innerhalb einer zwölfjährigen Betriebsfrist Zusatzkosten in Höhe von 71 Millionen Euro. Seit der vollständigen Inbetriebnahme mussten bereits 40 Prozent der 300 Kilometer langen Autobahnstrecke instandgesetzt werden.

- **Planungskosten:**

Bei den Planungskosten handelt es sich um einen baukostenabhängigen Faktor: Die Planungskosten werden i. d. R. mit 18 Prozent der Baukosten veranschlagt. Wenn die Baukosten steigen, dann steigen also auch die Planungskosten.

Schon allein anhand der dargestellten Auswahl von Kostenfaktoren des Autobahnbaus sowie der spezifischen Besonderheiten der A 20 wird deutlich, dass die aktuellen Kosten für die A 20 ganz erheblich über den im BVWP 2030 veranschlagten Kosten liegen müssen.

Um ein realistisches Bild von den Kosten der A 20 zu erhalten, werden die zur Verfügung stehenden Kostenangaben schließlich auf das Jahr 2019 hochgerechnet und mit den Angaben im BVWP 2030 verglichen (siehe Ziff. 9):

Im ersten Schritt der Hochrechnung werden die im BVWP 2030 bzw. im PRINS ausgewiesenen haushaltsrelevanten Projektkosten anhand bestimmter Prozentsätze auf das Jahr 2019 hochgerechnet. Diese Prozentsätze wurden folgendermaßen ermittelt:

- BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019) greift bei vier der insgesamt acht Bauabschnitte der niedersächsischen A 20 („A 20 – Küstenautobahn“ ohne Elbtunnel, aber mit BA 5 der A 26) offensichtlich auf die Angaben des BVWP 2030 und damit auf den Preisstand 2014 zurück. Bei den anderen vier Bauabschnitten weichen die Kostenangaben in der BT-Drs. von den Angaben im BVWP 2030 ab, d. h. die BT-Drs. weist Kostensteigerungen aus. Zunächst wurde

die durchschnittliche Kostensteigerung der niedersächsischen A 20-Bauabschnitte anhand der Fälle berechnet, in denen die BT-Drs. im Vergleich mit dem BVWP 2030 Kostensteigerungen verzeichnet. Die durchschnittliche Kostensteigerung beträgt 35,4 Prozent. Bei der Hochrechnung der Kosten der niedersächsischen A 20 auf den Preisstand 2019 wurde diese durchschnittliche Kostensteigerung sodann auf die vier Abschnitte der A 20 angewendet, in denen die BT-Drs. 19/15996 auf den BVWP 2030 und damit auf den Preisstand 2014 zurückgreift. Bei den anderen vier Abschnitten wurden die Kostenangaben aus der BT-Drs. übernommen.

- In die Hochrechnung der Kosten der Elbtunnel-Abschnitte wurden zunächst die Angaben des BRH aus dem Jahr 2014 einbezogen. Dann wurden die auf diese Weise ermittelten Kosten 2014 anhand der Preissteigerung im Straßenbau von 2014 bis 2019 auf das Jahr 2019 hochgerechnet. Laut Statistischem Bundesamt beträgt diese Preissteigerung 19,5 Prozent. Dabei ist zu bedenken, dass die Preissteigerungen im Tunnelbau vermutlich höher liegen, doch dazu konnten keine aktuellen Daten ermittelt werden.
- Bei allen weiteren Abschnitten der A 20 wurde entweder ebenfalls die Preissteigerung im Straßenbau von 19,5 Prozent zugrunde gelegt, oder die Angaben wurden aus BT-Drs. 19/15996 übernommen.

Im zweiten Schritt der Hochrechnung werden die Planungskosten, die nach der im Methodenhandbuch zum BVWP 2030 ausgewiesenen Methode berechnet wurden, zu den ermittelten Kosten (Preisstand 2019) hinzuaddiert.

Die Hochrechnung der Kosten der A 20 auf den Preisstand 2019 kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Die Kosten der A 20 sind im BVWP 2030 auf gravierende Art und Weise unterschätzt worden.
- Realistischerweise schlägt die gesamte A 20 (A 20 von der A 28 in Niedersachsen bis Weede in Schleswig-Holstein) nicht, wie im BVWP 2030 angegeben, mit rund 3,7 Milliarden Euro, sondern vielmehr mit mindestens rund 5,8 Milliarden Euro zu Buche. Die Kosten für die gesamte A 20 liegen um über 2 Milliarden Euro oder um fast 56 Prozent über den Angaben im BVWP 2030.
- Besonders eklatant ist die Unterschätzung der Kosten im Falle des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bei Westerstede bis zur A 23 bei Hohenfelde), das den Elbtunnel enthält. Das gesamte Projekt kostet nicht, wie im BVWP 2030 kalkuliert, rund 3,2 Milliarden Euro, sondern vielmehr mindestens rund 5,1 Milliarden Euro. Die Kosten sind im BVWP 2030 also um rund 1,9 Milliarden bzw. um fast 61 Prozent unterschätzt worden.
- Die Kosten für die Elbtunnel-Teilprojekte – diese entsprechen den planerischen Bauabschnitten BA 8 in Niedersachsen und BA 8 in Schleswig-Holstein – werden im BVWP 2030 um mindestens 82 Prozent bzw. um mindestens 940 Millionen Euro unterschätzt. Allein diese beiden Teilprojekte bzw. Bauabschnitte kosten rund 2,1 Milliarden Euro.
- Dabei ist zu berücksichtigen, dass die vorliegende Hochrechnung längst nicht alle Kostenfaktoren einbezieht, die zu Preissteigerungen im Autobahnbau führen können und die in der Praxis zu Preissteigerungen geführt haben. Ferner ist zu berücksichtigen, dass in absehbarer Zeit nicht mit einem Baubeginn, geschweige denn mit der Inbetriebnahme der A 20 zu rechnen ist.

- Es muss mithin davon ausgegangen werden, dass die Kosten der A 20 die hier berechnete Summe von 5,8 Milliarden Euro noch deutlich übersteigen werden: Die A 20 wird mindestens 7 Milliarden Euro kosten.

Nach alledem zieht die vorliegende Studie das folgende Fazit (siehe Ziff. 10):

Der BVWP 2030 errechnete für die A 20 ein NKV von 1,9. Im Entwurf des BVWP 2030 von März 2016 war die A 20 mit einem NKV von 1,6 ausgewiesen. Im BVWP 2030 wurde die gesamte A 20 (A 20 von der A 28 in Niedersachsen bis Weede in Schleswig-Holstein) mit Kosten in Höhe von 3,7 Milliarden Euro veranschlagt.

Schon allein vor dem Hintergrund der Mangelhaftigkeit der Wirtschaftlichkeitsberechnung von Bundesfernstraßenprojekten in der Bedarfsplanung, die anhand verschiedener Gutachten bzw. Berichte des BRH deutlich wird, ist das im BVWP 2030 angegebene NKV der A 20 fragwürdig.

Die vorliegende Studie zeigt auf, dass die gesamte A 20 mit dem Preisstand 2019 mindestens 5,8 Milliarden Euro kostet, schlussendlich aber mindestens 7 Milliarden Euro kosten wird.

Setzt man den Preisstand 2019 an, so wurden die Kosten der gesamten A 20 im BVWP 2030 um rund 56 Prozent unterschätzt, die Kosten für das Hauptprojekt A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23 inkl. Elbtunnel und Abschnitt der A 26) um fast 61 Prozent, die Kosten für die Elbtunnel-Abschnitte der A 20 um mindestens 82 Prozent.

Die gravierende Kostenunterschätzung der A 20 muss zwangsläufig zu einer eklatanten Überschätzung ihres NKV führen. Daraus ist nur die Schlussfolgerung zu ziehen, dass das tatsächliche NKV der A 20 weit unter 1 liegt.

Anders formuliert:

Die Kosten der A 20 überwiegen deren Nutzen, so dass die A 20 unwirtschaftlich und damit nicht bauwürdig ist.

Aus empirischen Untersuchungen [...] ist bekannt, dass erwünschte bzw. erwartete Nutzen von Projekten eher überschätzt werden, während gleichzeitig geschätzte Kosten – zum Teil stark – unterschätzt werden.

Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur: Auswahl und Abwicklung von Großprojekten, Mai 2014, S. 12

2 EINLEITUNG

Im Jahr 2014 legte der BRH ein Gutachten über das Kostenmanagement im Fernstraßenbau vor.

Darin konstatierte der BRH, dass viele Bundesfernstraßenprojekte teurer werden als geplant. Durch den zu niedrig angesetzten Kostenrahmen der Projekte, so der BRH,

stieg das für die Bedarfsplanung/Bundesverkehrswegeplan ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis und damit die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des jeweiligen Projekts. Spätere Kostensteigerungen waren die Regel. Das ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis stellte sich im Nachhinein als unzutreffend heraus.¹

Schon 2014 empfahl der BRH dem Bundesverkehrsministerium,

die Anforderungen zur Ermittlung des Kostenrahmens für Bedarfsplanmaßnahmen [...] zu erhöhen. Nach seiner Auffassung ist eine fundierte Kostenermittlung notwendig, 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. Überdies ist der Kostenrahmen sorgfältig zu bestimmen, da er der Ausgangspunkt für die weiteren Kostenermittlungsstufen ist.²

Im Hinblick auf den BVWP 2030, der sich damals noch in der Aufstellungsphase befand, führte der BRH aus:

Der Bundesbeauftragte erkennt an, dass das Bundesverkehrsministerium die Kostenermittlungen für den neuen Bundesverkehrswegeplan qualitativ verbessern will. Da der Prozess der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans derzeit noch nicht abgeschlossen ist, bleibt abzuwarten, ob das Bundesverkehrsministerium das gesteckte Ziel einer besseren Kostenabschätzung tatsächlich erreicht.³

Der BRH stellte 2014 mithin fest, dass die Bedarfsplanung im Bundesfernstraßenbau unter dem Mangel leidet, die Kosten von Projekten zu unter- und somit das NKV zu überschätzen. Durch diese unzutreffenden Annahmen erscheinen Projekte als wirtschaftlich, die tatsächlich unwirtschaftlich sind.

Im Gutachten von 2014 erkannte der BRH die Absicht des Bundesverkehrsministeriums an, diesen Mangel zu beheben und die Qualität der Kostenabschätzungen im BVWP 2030 zu verbessern.

Im Jahr 2016 allerdings stellte der BRH fest, dass das Bundesverkehrsministerium die gesteckten Ziele verfehlt hat.

¹ BRH: Gutachten über das Kostenmanagement im Fernstraßenbau. Gz. V 3–2013–5167, Bonn, 14.4.2014, S. 3 und S. 4f. (<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/gutachten-berichte-bwv/berichte/langfassungen/2014-bwv-gutachten-kostenmanagement-im-bundesfernstrassenbau>; Abruf: 14.3.2020)

² BRH: Gutachten über das Kostenmanagement im Fernstraßenbau. Gz. V 3–2013–5167, Bonn, 14.4.2014, S. 18 (<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/gutachten-berichte-bwv/berichte/langfassungen/2014-bwv-gutachten-kostenmanagement-im-bundesfernstrassenbau>; Abruf: 14.3.2020)

³ BRH: Gutachten über das Kostenmanagement im Fernstraßenbau. Gz. V 3–2013–5167, Bonn, 14.4.2014, S. 18 (<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/gutachten-berichte-bwv/berichte/langfassungen/2014-bwv-gutachten-kostenmanagement-im-bundesfernstrassenbau>; Abruf: 14.3.2020)

In seinem Bericht über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten im BVWP 2030 schreibt der BRH:

Das Ziel des BMVI, die Kostenermittlungen der von den Ländern gemeldeten Straßenbauprojekte zu plausibilisieren, um deren Verlässlichkeit zu verbessern, wurde insgesamt nicht erreicht. Damit sind auch die NKV der Projekte weder verlässlicher noch besser untereinander vergleichbar.⁴

Der BRH ist auch hinsichtlich des aktuell gültigen BVWP 2030 der Auffassung,

dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass zu niedrig angemeldete Projektkosten bei der Plausibilisierung als plausibel eingestuft wurden und das berechnete NKV daher zu hoch ist.⁵

Der BRH konstatiert also, dass der Mangel einer Unterschätzung der Kosten und der damit einhergehenden Überschätzung des NKV auch im aktuellen BVWP 2030 nicht behoben worden ist. Auch im aktuellen BVWP 2030 erscheinen Projekte als wirtschaftlich, die tatsächlich unwirtschaftlich sind.

Überdies hat der BRH sich bereits dezidiert mit einem zentralen Bestandteil des hier in Rede stehenden Projektes „Autobahn A 20“ auseinandergesetzt: Ebenfalls im Jahr 2014 legte der BRH einen Bericht über den Investitionsbedarf des geplanten A 20-Elbtunnels vor.

Im Hinblick auf dieses Projekt ermittelte der BRH

ernstzunehmende Hinweise, dass die Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein die Herstellungskosten für den geplanten Elbtunnel bei Glückstadt um fast 60 % unterschätzt.

Anhand der Kosten der vierten A 7-Elbtunnelröhre unternahm der BRH in diesem Bericht eine aktualisierte Kostenschätzung des A 20-Elbtunnels. Er kam zu dem Ergebnis, dass die Herstellungskosten des Elbtunnels sich auf rund 1,5 Milliarden Euro beliefen (Preisstand 2014), während die Planungsbehörde das Projekt mit rund 800 bzw. rund 950 Millionen Euro veranschlagte (Preisstände 2008 bzw. 2014).⁶

Vor diesem Hintergrund ist es mehr als angebracht, die offiziellen Kostenangaben zur Autobahn A 20 einer kritischen Überprüfung zu unterziehen, die in der vorliegenden Studie unternommen wird.

⁴ BRH: Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030. Gz.: V3-2015-5056/III, Bonn, 23.3.2016, S. 3 (<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/langfassungen/langfassungen-2016/2016-bericht-plausibilisierung-der-investitions-kosten-von-strassenbauprojekten-zur-aufstellung-des-bundesverkehrswege-plans-2030-pdf>; Abruf:14.3.2020)

⁵ BRH: Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030. Gz.: V3-2015-5056/III, Bonn, 23.3.2016, S. 10 (<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/langfassungen/langfassungen-2016/2016-bericht-plausibilisierung-der-investitions-kosten-von-strassenbauprojekten-zur-aufstellung-des-bundesverkehrswege-plans-2030-pdf>; Abruf:14.3.2020)

⁶ BRH: Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO über den Investitionsbedarf für den geplanten Elbtunnel der Bundesautobahn A 20 bei Glückstadt. Gz: V 4-2013 -5651, Potsdam, 16.07.2014, S. 3 (<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/langfassungen/langfassungen-2014/2014-bericht-Investitionsbedarf-fuer-den-geplanten-elbtunnel-der-bundesautobahn-a-20-bei-glueckstadt>; Abruf: 2.2.2020)

Gegenstand der Überprüfung sind zum einen die Kosten der A 20, die im BVWP 2030 veranschlagt worden sind. Der BVWP 2030 erschien im August 2016,⁷ das entsprechende 6. FStrAbÄndG wurde im Dezember 2016 erlassen. Zum anderen betrachtet die Überprüfung die aktualisierten Kostenangaben der Bundesregierung in BT-Drs. 19/15996 vom 16. Dezember 2019.⁸

3 DAS PROJEKT A 20

Die geplante A 20 reicht von der A 28 bei Westerstede in Niedersachsen bis Weede in Schleswig-Holstein, wo sie an die bereits vorhandene A 20 anschließt.

Insgesamt ist diese Neubaustrecke 214 Kilometer lang. Sie wird als vierstreifiger Neubau geplant.

Die Karten im Anhang zeigen den Verlauf der A 20.

3.1 DIE A 20 IM BVWP 2030 (AUGUST 2016)

Im BVWP 2030 ist die geplante A 20 in drei Hauptprojekte eingeteilt:

- Das Hauptprojekt A20-G10-NI-SH beginnt an der A 28 bei Westerstede (NI) und endet an der A 23 bei Hohenfelde (SH).⁹

Das Projekt umfasst elf Teilprojekte (T1 bis T11). Der geplante A 20-Elbtunnel ist im Teilprojekt 9 des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH inbegriffen. Als Teilprojekt 11 ist auch der Abschnitt der A 26 von Drochtersen bis Stade Bestandteil dieses Hauptprojektes. Das Autobahnkreuz A 20/A 26 (Kreuz Kehdingen) ist Bestandteil des Teilprojektes 8.

Das Hauptprojekt ist 161 Kilometer lang und steht mit einem NKV von 1,9 im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030.¹⁰

- Das Hauptprojekt A20-G10-SH beginnt an der A 23 bei Hohenfelde (SH) und endet an der A 7 (SH).¹¹

Das Projekt umfasst zwei Teilprojekte.

Das Hauptprojekt ist 23,4 Kilometer lang und steht mit einem NKV von 1,9 im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030.¹²

- Das Hauptprojekt A20-IP10-SH-IP beginnt an der A 7 (SH) und endet an der bereits vorhandenen A 20 bei Weede (SH).¹³

⁷ BMVI: Bundesverkehrswegeplan 2030. August 2016 (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile; Abruf: 29.2.2020)

⁸ BT-Drs. 19/15996, 16.12.2019 (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf>; Abruf: 29.2.2020)

⁹ PRINS: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html> (Abruf: 29.2.2020)

¹⁰ BMVI: Bundesverkehrswegeplan 2030. August 2016, S. 114 (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile; Abruf: 29.2.2020)

¹¹ PRINS: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html>; Abruf: 29.2.2020

¹² BMVI: Bundesverkehrswegeplan 2030. August 2016, S. 148 (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile; Abruf: 29.2.2020)

¹³ PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html; Abruf: 29.2.2020

Das Projekt ist 29,6 Kilometer lang und zählt ohne Angabe eines NKV zu den fest disponierten Projekten des BVWP 2030.¹⁴

3.2 DIE A 20 IN DER BT-DRS. 19/15996 (DEZEMBER 2019)

In Anlage 1 der BT-Drs. 19/15996 gibt die Bundesregierung anhand einer tabellarischen Zusammenstellung Auskunft über die Kosten sowie den Planungsstand der A 20.

Die tabellarische Auflistung orientiert sich nicht an der Projekteinteilung im BVWP 2030, sondern sie unternimmt eine Einteilung in planerische Bauabschnitte.

Angaben zur Streckenlänge, zum NKV und zur Bedarfseinstufung sind in der BT-Drs. nicht enthalten. Die Streckenlängen der Bauabschnitte können zum Teil den Informationen bzw. Unterlagen der Planungsbehörden entnommen werden (siehe dazu Ziff. 3.3).

In der BT-Drs. finden sich die Hauptprojekte aus dem BVWP 2030 in folgenden Projekten wieder (zur Veranschaulichung verweisen wir auf die Tabelle unter Ziff. 3.3):

- Die „A 20 – Küstenautobahn“¹⁵ beginnt in der BT-Drs. an der A 28 bei Westerstede (NI) und endet an der Landesgrenze zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein in der Elbmitte. Die „A 20 – Küstenautobahn“ bezeichnet mithin die niedersächsischen Abschnitte der A 20, die von der NLStBV geplant werden.¹⁶

Das Projekt umfasst acht Bauabschnitte (BA 1 bis BA 8). Der geplante A 20-Elbtunnel ist anteilig – bis zur Elbmitte – in Bauabschnitt 8 enthalten. Der Abschnitt der A 26 von Drochtersen bis Stade ist in der BT-Drs. kein Bestandteil dieses Projekts (siehe dazu aber unten: A 26).

- Die „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“¹⁷ beginnt in der BT-Drs. bei Weede (SH) und endet an der Landesgrenze zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen in der Elbmitte. Die „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“ bezeichnet also die schleswig-holsteinischen Abschnitte der A 20, die zuvor vom LBVSH geplant wurden, deren Planung nun aber der DEGEGS obliegt.¹⁸

Das Projekt umfasst sechs Bauabschnitte (BA 3 bis BA 8). Der geplante A 20-Elbtunnel ist anteilig – bis zur Elbmitte – in Bauabschnitt 8 enthalten.

- Der fünfte Bauabschnitt der „A 26 – Stade – Hamburg“¹⁹ aus der BT-Drs. gehört im BVWP 2030 als Teilprojekt 11 zum Hauptprojekt A20-G10-NI-SH. Dieser Bauabschnitt wird von der

¹⁴ BMVI: Bundesverkehrswegeplan 2030. August 2016, S. 148 (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile; Abruf: 29.2.2020)

¹⁵ BT-Drs. 19/15996, S. 6f. (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf>; Abruf: 29.2.2020)

¹⁶ NLStBV: Projekt Küstenautobahn (https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesautobahnen/a_20_a_26_projekt_kustenaubahn/; Abruf: 29.2.2020)

¹⁷ BT-Drs. 19/15996, S. 7 (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf>; Abruf: 29.2.2020)

¹⁸ DEGEGS: A 20: Neubau in Schleswig-Holstein (<https://www.degges.de/projekte/projekt/a-20-neubau-in-schleswig-holstein/>; Abruf: 29.2.2020); Schleswig-Holsteinischer Landtag, Drs. 19/1009, 23.10.2018, S. 2 (<http://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl19/drucks/01000/drucksache-19-01009.pdf>; Abruf: 29.2.2020)

¹⁹ BT-Drs. 19/15996, S. 7 (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf>; Abruf: 29.2.2020)

NLStBV geplant und auf der Website der NLStBV auch als Teil des „Projektes Küstenautobahn“ geführt.²⁰

- Unklar ist, ob das Autobahnkreuz A 20/A 26 (Kreuz Kehdingen) in der Auflistung der Bundesregierung (BT-Drs.)
 - in BA 7 der „A 20 – Küstenautobahn“ oder
 - in BA 8 der „A 20 – Küstenautobahn“ oder
 - in BA 5 der „A 26 – Stade – Hamburg“ inbegriffen ist oder
 - ob es unberücksichtigt geblieben ist.

Auf der Website der NLStBV wird das Autobahnkreuz Kehdingen als eigenständiges Teilprojekt des „Projektes Küstenautobahn“ aufgeführt.²¹ Im BVWP 2030 ist das Autobahnkreuz in Teilprojekt 8 des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH enthalten.²²

3.3 ZUORDNUNG DER BAUABSCHNITTE ZU DEN BVWP-PROJEKTEN, STRECKENLÄNGEN

Anhand der folgenden Tabellen wird die Zuordnung der Bauabschnitte aus BT-Drs. 19/15996 zu den Haupt- und Teilprojekten des BVWP 2030 anschaulich.

Da die BT-Drs. keine Angaben zur Länge der einzelnen Bauabschnitte macht, wurde – soweit möglich – auf Angaben der Planungsbehörden zurückgegriffen:

- Die Längenangaben der BA 1 bis 8 der „A 20 – Küstenautobahn“ sowie des BA 5 der „A 26 – Stade – Hamburg“ stammen von der Website der NLStBV.²³
- Die Längenangabe für den schleswig-holsteinischen Abschnitt des Elbtunnels (BA 8 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“) wurde dem Planfeststellungsbeschluss entnommen.²⁴
- Auf den Seiten der DEGES, die nunmehr für die Planung der A 20 in Schleswig-Holstein zuständig ist, finden sich keine Angaben zur Länge der einzelnen Bauabschnitte,²⁵ so dass bei den weiteren Abschnitten in Schleswig-Holstein (BA 3 bis 7 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“) auf die Angaben im PRINS bzw. im BVWP 2030 zurückgegriffen wurde.

Aus der Zusammenstellung der Streckenlängen ergibt sich, dass das Hauptprojekt A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23) laut Angaben der NLStBV um 3,3 Kilometer länger ist, als im BVWP 2030 angegeben (BVWP 2030: 161 km; NLStBV: 164,3 km):

²⁰ NLStBV: Projekt Küstenautobahn: A 26: Abschnitt 5 von Drochtersen bis Stade (https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesautobahnen/a_20_a_26_projekt_kust_enautobahn/a_26_drochtersen_bis_stade/; Abruf: 29.2.2020)

²¹ NLStBV: Projekt Küstenautobahn: A 20/ A 26: Planung des Kreuzes Kehdingen (https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesautobahnen/a_20_a_26_projekt_kust_enautobahn/a_20_a_26_kreuz_kehdingen/a-20-a-26-planung-des-kreuzes-kehdingen-162041.html; Abruf: 29.2.2020)

²² PRINS: Ziff. 9.3, Lageplan 02, und Ziff. 9.4 (<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T8-NI/A20-G10-NI-SH-T8-NI.html>; Abruf: 29.2.2020)

²³ NLStBV: Projekt Küstenautobahn (https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesautobahnen/a_20_a_26_projekt_kust_enautobahn/; Abruf: 29.2.2020)

²⁴ LBVSH: Planfeststellung Neubau der A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg Abschnitt: Landesgrenze Niedersachsen / Schleswig-Holstein bis B 431. Erläuterungsbericht, September 2014, S. 3 (<https://planfeststellung.bob-sh.de/file/c0a782c9-372c-4836-a9ce-154c4620b69c>; Abruf: 4.2.2020)

²⁵ DEGES: A 20: Neubau in Schleswig-Holstein (<https://www.deges.de/projekte/projekt/a-20-neubau-in-schleswig-holstein/>; Abruf: 29.2.2020)

**A 20: Zuordnung der BA aus BT-Drs. 19/15996 zu den Projekten des BVWP 2030
Projekt A20-G10-NI-SH von der A 28 (NI) bis zur A 23 (SH) inkl. Abschnitt der A 26**

Quellen (Abruf: 3.2.2020):

BVWP 2030, S. 114: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile

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

BT-Drs., S. 6f.: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf>

PRINS: Hauptprojekt A 20-G10-NI-SH (BVWP 2030, August 2016)	Streckenlänge in km lt. PRINS	BT.-Drs. 19/15996 (Dezember 2019)	Streckenlänge in km lt. NLStBV, LBVSH, PRINS
Teilprojekte		Bauabschnitte	
A 20 in Niedersachsen			
A20-G10-NI-SH-T1-NI Westerstede (A 28) - Jaderberg (A29)	13,0	BA 1 Westerstede – Jaderberg ("A 20 Küstenautobahn")	13,0
A20-G10-NI-SH-T2-NI Jaderberg (A 29) - Schwei (B 437)	22,5	BA 2 Jaderberg – Schwei ("A 20 Küstenautobahn")	22,5
A20-G10-NI-SH-T3-NI Schwei (B 437) - ö Weserquerung (L 121)	10,2	BA 3 Schwei – Weserquerung ("A 20 Küstenautobahn")	10,4
A20-G10-NI-SH-T4-NI A 20 ö Weserquerung (L 121) - Heerstedt (B 71)	24,0	BA 4 Weserquerung – Heerstedt ("A 20 Küstenautobahn")	25,2
A20-G10-NI-SH-T5-NI Heerstedt (B 71) - Bremervörde (B 495)	19,2	BA 5 Heerstedt – Bremervörde ("A 20 Küstenautobahn")	20,5
A20-G10-NI-SH-T6-NI Bremervörde (B 495) - Elm (L 114)	12,4	BA 6 Bremervörde – Elm ("A 20 Küstenautobahn")	12,4
A20-G10-NI-SH-T7-NI Elm (L 114) - AD A 20/A 26 (ö Drochtersen)	18,6	BA 7 Elm – AK Drochtersen ("A 20 Küstenautobahn")	18,6
A20-G10-NI-SH-T11-NI A 26 Drochtersen (K 28) - Drochtersen (K 28) - Stade	15,2	BA 5 Kehdingen – Stade ("A 26 Stade - Hamburg")	15,8
Ergebnis A 20 in Niedersachsen:	135,1	Ergebnis A 20 in Niedersachsen:	138,3
A 20 länderübergreifend (Elbtunnel)			
A20-G10-NI-SH-T8-NI A 20 AK A20/A26 - Trog (Drochtersen)	2,5	BA 8 Drochtersen- LGr. NI/SH (Elbmitte) ("A 20 Küstenautobahn") und	6,75
A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH Drochtersen (Trog Süd) - Glückstadt (B 431)	8,2	BA 8 Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte) ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	3,99
Ergebnis A 20 länderübergreifend:	10,7	Ergebnis A 20 länderübergreifend:	10,74
A 20 in Schleswig-Holstein			
A20-G10-NI-SH-T10-SH Glückstadt (B 431) - Hohenfelde (A 23)	15,2	BA 7 A 23 – Glückstadt ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	15,2
Ergebnis A 20 in Schleswig-Holstein:	15,2	Ergebnis A 20 in Schleswig-Holstein:	15,2
Gesamtergebnis:	161,0		164,3

**A 20: Zuordnung der BA aus BT-Drs. 19/15996 zu den Projekten des BVWP 2030
Projekt A20-G10-SH von der A 23 (SH) bis zur A 7 (SH)**

Quellen (Abruf: 3.2.2020):

BVWP 2030, S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile
 PRINS: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html>
 BT-Drs., S. 7: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf>

PRINS: Hauptprojekt A 20-G10-SH (BVWP 2030, August 2016)	Streckenlänge in km lt. PRINS	BT.-Drs. 19/15996 (Dezember 2019)	Streckenlänge in km lt. PRINS
Teilprojekte		Bauabschnitte	
A20-G10-SH-T1-SH Hohenfelde (A 23) - L 114	10,2	BA 6 L 114 – A 23 ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	10,2
A20-G10-SH-T2-SH L 114 - AK A 20/A 7	13,2	BA 5 A 7 – L 114 ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	13,2
Gesamtergebnis:	23,4		23,4

**A 20: Zuordnung der BA aus BT-Drs. 19/15996 zu den Projekten des BVWP 2030
Projekt A20-IP10-SH-IP von der A 7 (SH) bis Weede (SH)**

Quellen (Abruf: 3.2.2020):

BVWP 2030, S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile
 PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html
 BT-Drs., S. 7: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf>

PRINS: Hauptprojekt A20-IP10-SH-IP	Streckenlänge in km lt. BVWP 2030, S. 148	BT.-Drs. 19/15996	Streckenlänge in km lt. BVWP 2030, S. 148
		Bauabschnitte	
A20-IP10-SH-IP Weede - A 7	29,6	BA 4 Wittenborn – A 7 ("A 20 Nordwestumfahrung HH") BA 3 Weede – Wittenborn ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	
Gesamtergebnis:	29,6		29,6

4 DER PLANUNGSSTAND DER A 20 LAUT BT-DRS. 19/15996 (DEZEMBER 2019)

In BT-Drs. 19/15996 informiert die Bundesregierung über den Planungsstand, den voraussichtlichen Baubeginn sowie die voraussichtliche Inbetriebnahme der Bauabschnitte der A 20. Außerdem antwortet sie auf die Frage, ob der Planfeststellungsbeschluss eines Bauabschnittes – soweit vorhanden – beklagt worden ist bzw. beklagt wird.

Die Angaben zu den Planungsständen sowie zum voraussichtlichen Planungsabschluss (Baurechtserlangung) beruhen laut Bundesregierung „auf aktuellen Informationen der Länder, welche im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes zur Zeit für die Planung der Projekte

zuständig sind.“ Die folgenden Tabellen stellen die Angaben der Bundesregierung zur A 20 zusammen:²⁶

Planungsstand der A 20 (Projekt A20-G10-NI-SH) laut BT-Drs. 19/15996 (Dez. 2019)						
Quelle: BT-Drs. 19/15996, S. 6f. (http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf ; Abruf: 3.2.2020)						
Projekt-Nr. im PRINS	BT-Drs. 19/15996	Planungsstand	Baurechts- erlangung	PFB beklagt?	Bau- beginn	Inbetrieb- nahme
A 20 in Niedersachsen						
A20-G10-NI-SH-T1-NI Westerstede (A 28) - Jaderberg (A29)	BA 1 Westerstede – Jaderberg ("A 20 Küstenautobahn")	Planfeststellungsbeschluss	nach 2019	ja	offen	offen
A20-G10-NI-SH-T2-NI Jaderberg (A 29) - Schwei (B 437)	BA 2 Jaderberg – Schwei ("A 20 Küstenautobahn")	im Planfeststellungsverfahren	nach 2019	(-)	offen	offen
A20-G10-NI-SH-T3-NI Schwei (B 437) - ö Weserquerung (L 121)	BA 3 Schwei – Weserquerung ("A 20 Küstenautobahn")	vor Einleitung Planfeststellung	offen	(-)	offen	offen
A20-G10-NI-SH-T4-NI A 20 ö Weserquerung (L 121) - Heerstedt (B 71)	BA 4 Weserquerung – Heerstedt ("A 20 Küstenautobahn")	vor Einleitung Planfeststellung	offen	(-)	offen	offen
A20-G10-NI-SH-T5-NI Heerstedt (B 71) - Bremervörde (B 495)	BA 5 Heerstedt – Bremervörde ("A 20 Küstenautobahn")	Entwurfsplanung	offen	(-)	offen	offen
A20-G10-NI-SH-T6-NI Bremervörde (B 495) - Elm (L 114)	BA 6 Bremervörde – Elm ("A 20 Küstenautobahn")	im Planfeststellungsverfahren	nach 2019	(-)	offen	offen
A20-G10-NI-SH-T7-NI Elm (L 114) - AD A 20/A 26 (ö Drochtersen)	BA 7 Elm – AK Drochtersen ("A 20 Küstenautobahn")	vor Einleitung Planfeststellung	offen	(-)	offen	offen
A20-G10-NI-SH-T11-NI A 26 Drochtersen (K 28) - Drochtersen (K 28) - Stade	BA 5 Kehdingen – Stade ("A 26 Stade - Hamburg")	im Planfeststellungsverfahren	nach 2019	(-)	offen	offen
A 20 länderübergreifend (Elbtunnel)						
A20-G10-NI-SH-T8-NI A 20 AK A20/A26 - Trog (Drochtersen)	BA 8 Drochtersen- LGr. NI/SH (Elbmitte) ("A 20 Küstenautobahn") und	Planfeststellungsbeschluss	2015	war beklagt	offen	offen
A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH Drochtersen (Trog Süd) - Glückstadt (B 431)	BA 8 Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte) ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	Planfeststellungsbeschluss	nach 2019	ja	offen	offen
A 20 in Schleswig-Holstein						
A20-G10-NI-SH-T10-SH Glückstadt (B 431) - Hohenfelde (A 23)	BA 7 A 23 – Glückstadt ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	im Planfeststellungsverfahren	nach 2020	(-)	offen	offen

Planungsstand der A 20 (Projekt A20-G10-SH) laut BT-Drs. 19/15996 (Dez. 2019)						
Quelle: BT-Drs. 19/15996, S. 7 (http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf ; Abruf: 3.2.2020)						
Projekt-Nr. im PRINS	BT-Drs. 19/15996	Planungsstand	Baurechts- erlangung	PFB beklagt?	Bau- beginn	Inbetrieb- nahme
A 20 in Schleswig-Holstein						
A20-G10-SH-T1-SH Hohenfelde (A 23) - L 114	BA 6 L 114 – A 23 ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	im Planfeststellungsverfahren	nach 2020	(-)	offen	offen
A20-G10-SH-T2-SH L 114 - AK A 20/A 7	BA 5 A 7 – L 114 ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	im Planfeststellungsverfahren	nach 2020	(-)	offen	offen

Planungsstand der A 20 (Projekt A20-IP10-SH-IP) laut BT-Drs. 19/15996 (Dez. 2019)						
Quelle: BT-Drs. 19/15996, S. 7 (http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf ; Abruf: 3.2.2020)						
Projekt-Nr. im PRINS	BT-Drs. 19/15996	Planungsstand	Baurechts- erlangung	PFB beklagt?	Bau- beginn	Inbetrieb- nahme
A 20 in Schleswig-Holstein						
A20-IP10-SH-IP Weede - A 7	BA 4 Wittenborn – A 7 ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	Planfeststellungsbeschluss	nach 2019	ja	offen	offen
	BA 3 Weede – Wittenborn ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	im Planergänzungsverfahren	nach 2019	ja	offen	offen

4.1 PLANUNGSSTAND / KLAGEN

Für zehn von insgesamt 15 Bauabschnitten der gesamten A 20 liegen bislang keine Planfeststellungsbeschlüsse vor.

Für einen Bauabschnitt liegt ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Mit dem Bau dieses Abschnittes darf indes nicht begonnen werden:

- Bauabschnitt 8 der „A 20 – Küstenautobahn“ – also der niedersächsische Teil des Elbtunnels – wurde beklagt. Das BVerwG hat die Klage am 10.11.2016 abgewiesen. Der Planfeststellungsbeschluss steht allerdings unter dem Vorbehalt, „dass die mit dem

²⁶ BT-Drs. 19/15996, S. 6f. (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf>; Abruf: 29.2.2020)

Prozesswasser verbundenen wasserrechtlichen Probleme auf schleswig-holsteinischer Seite bewältigt und geregelt werden“.²⁷ Im Urteil des BVerwG heißt es:

*Jedoch hat die Beklagte [die NLStBV] mit ihrer Protokollerklärung vom 25. Oktober 2016 die Zulassung des Vorhabens unter den Vorbehalt gestellt, dass die Entnahme und die Einleitung des für den Tunnelvortrieb auf niedersächsischer Seite benötigten Prozesswassers durch den Planfeststellungsbeschluss und die wasserrechtlichen Erlaubnisse im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses auf der schleswig-holsteinischen Seite bewältigt und geregelt werden. Darüber hinaus darf danach mit dem Bau erst begonnen werden, wenn in dem Planfeststellungsbeschluss einschließlich der wasserrechtlichen Entscheidungen auf der schleswig-holsteinischen Seite eine korrespondierende Regelung getroffen wird, die insoweit eine Verklammerung beider Vorhaben sicherstellt.*²⁸

Der Baubeginn des niedersächsischen Elbtunnel-Abschnittes ist also abhängig von der Planung bzw. der Planfeststellung des schleswig-holsteinischen Tunnelabschnitts (siehe unten: BA 8 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“).

Für vier Bauabschnitte liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor. Alle Planfeststellungsbeschlüsse wurden beklagt. Drei Planfeststellungsbeschlüsse erklärte das BVerwG für rechtswidrig und nicht vollziehbar. In einem Fall wurde das Verfahren vor dem BVerwG auf Antrag der Planungsbehörde ausgesetzt:

- Bauabschnitt 8 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“:

Dieser Bauabschnitt bezeichnet den schleswig-holsteinischen Abschnitt des Elbtunnels. Das BVerwG hat den Planfeststellungsbeschluss am 28.4.2016 für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt.²⁹

Überdies ist der Baubeginn des schleswig-holsteinischen Tunnelabschnitts von den Planungen bzw. Planfeststellungen anderer Bauabschnitte der A 20 abhängig. Im Urteil des BVerwG heißt es:

Mit Beschluss vom 30. Dezember 2014 stellte der Beklagte [der LBVSH] den Plan für den Neubau der A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Abschnitt von der Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-Holstein bis B 431 fest. Im Laufe der mündlichen Verhandlung hat der Beklagte den Plan durch mehrere Protokollerklärungen geändert. In der geänderten Fassung darf das Vorhaben erst verwirklicht werden, "wenn für den südwestlichen anschließenden Abschnitt auf niedersächsischem Gebiet und einen sich daran anschließenden Abschnitt, der die Anbindung an das Straßennetz sicherstellt", sowie für den in nordöstlicher Richtung auf schleswig-holsteinischem Gebiet anschließenden Planungsabschnitt 7 (A 20 - Abschnitt B 431 bis A 23) vollziehbare Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen und gegen deren Vollziehbarkeit keine Anträge auf Anordnung der aufschiebenden

²⁷ BVerwG: Pressemitteilung Nr. 93/2016, 10.11.2016 (<https://www.bverwg.de/de/pm/2016/93>; Abruf: 29.2.2020)

²⁸ BVerwG: 9 A 18.15, Urteil vom 10.11.2016, RN 121 (<https://www.bverwg.de/de/101116U9A18.15.0>; Abruf: 29.2.2020)

²⁹ BVerwG: Pressemitteilung Nr. 35/2016, 28.4.2016 (<https://www.bverwg.de/de/pm/2016/35>; Abruf: 29.2.2020)

Wirkung gestellt oder entsprechende Anträge im gerichtlichen Verfahren zurückgewiesen worden sind.³⁰

- Bauabschnitt 4 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“:

Das BVerwG hat den Planfeststellungsbeschluss am 27.11.2018 für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt.³¹

- Bauabschnitt 3 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“:

Das BVerwG hat den Planfeststellungsbeschluss am 6.11.2013 für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt.³²

- Bauabschnitt 1 der „A 20 – Küstenautobahn“:

Der Planfeststellungsbeschluss datiert auf den 16.4.2018. Er wurde Mitte Juni 2018 beklagt. Nach dem Urteil des BVerwG zur A 39 vom 11. Juni 2019 wurde das Verfahren auf Antrag der NLStBV ausgesetzt, die für September 2019 anberaumte mündliche Verhandlung wurde abgesagt. Das BVerwG hatte den Planfeststellungsbeschluss zur A 39 für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt, u. a. wegen Mängeln hinsichtlich des Wasserrechts.³³ Bei der Planung der A 20 sind der NLStBV die gleichen Fehler unterlaufen, die sie vor der Fortsetzung des Gerichtsverfahren heilen will.³⁴ Bislang ist das Verfahren nicht wieder aufgenommen worden.

4.2 BAURECHTSERLANGUNG

Für einen von insgesamt 15 Bauabschnitten der gesamten A 20 liegt Baurecht vor, der Planfeststellungsbeschluss ist allerdings nicht vollziehbar (siehe oben BA 8 der „A 20 – Küstenautobahn“).

Für sieben Bauabschnitte rechnen die Planungsbehörden mit einer Baurechtserlangung „nach 2019“.

Für drei Bauabschnitte rechnen die Planungsbehörden mit einer Baurechtserlangung „nach 2020“.

Für vier Bauabschnitte ist die Baurechtserlangung laut Planungsbehörden „offen“.

4.3 BAUBEGINN / INBETRIEBNAHME

Für alle 15 Bauabschnitte der gesamten A 20 sind sowohl der Baubeginn als auch die Inbetriebnahme „offen“.

³⁰ BVerwG: 9 A 9.15, Urteil vom 28.4.2016, RN 7 (<https://www.bverwg.de/280416U9A9.15.0>; Abruf: 29.2.2020)

³¹ BVerwG: Pressemitteilung Nr. 82/2018, 27.11.2018 (<https://www.bverwg.de/pm/2018/82>; Abruf: 29.2.2020)

³² BVerwG: Pressemitteilung Nr. 77/2013, 6.11.2013 (<https://www.bverwg.de/pm/2013/77>; Abruf: 29.2.2020)

³³ BVerwG: Pressemitteilung Nr. 55/2019, 11.7.2019 (<https://www.bverwg.de/de/pm/2019/55>; Abruf: 29.2.2020)

³⁴ „A 20: Baubeginn verschiebt sich weiter“, in: Friesländer Bote 34/2019, 24.8.2019, S. 18; „A20 verzögert sich um ein Jahr“, in: NWZ online, 30.11.2019 (https://www.nwzonline.de/plus/oldenburg-leipzig-bekhausen-dringenburg-kuestenaubahn-plaene-muessen-neu-ausgelegt-werden-a20-verzoegert-sich_a_50,6,2022874090.html); Abruf: 29.2.2020)

4.4 FAZIT ZUM PLANUNGSSTAND

Mit einem baldigen Baubeginn der A 20 ist realistischerweise nicht zu rechnen.

Lediglich für fünf von insgesamt 15 Bauabschnitten liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor, die ausnahmslos beklagt worden sind. Nur für einen Bauabschnitt – den niedersächsischen Teil des Elbtunnels – ist der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig. Die Vollziehbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses hängt allerdings von der Rechtskraft bzw. Vollziehbarkeit weiterer Planfeststellungsbeschlüsse ab, die bislang nicht gegeben sind. Die vier weiteren vorliegenden Planfeststellungsbeschlüsse befinden sich in Fehlerheilungsverfahren.

Sowohl der Baubeginn als auch die Inbetriebnahme aller 15 Bauabschnitte der A 20 sind laut BT-Drs. 19/15996 offen.

5 DIE KOSTEN DER A 20 NACH ANGABEN DES BMVI (2016) UND DER BUNDESREGIERUNG (2019)

5.1 DIE KOSTEN DER A 20 IM BVWP 2030 (AUGUST 2016)

5.1.1 Preisstand der Kosten im BVWP 2030

Der BVWP 2030 ermittelt die Investitionskosten für Straßenprojekte anhand des Preisstandes 2014.³⁵

5.1.2 Aus-/Neubaukosten und haushaltsrelevante Projektkosten im BVWP 2030

In den Projektlisten im Anhang des BVWP 2030 wird bei den Angaben zu den Investitionen zwischen Gesamtkosten, Aus-/Neubaukosten, Erhaltungs-/Ersatzkosten und Kosten Dritter unterschieden.

Auch im PRINS finden sich diese Kostenpositionen wieder, außerdem werden dort noch die haushaltsrelevanten Projektkosten ausgewiesen.

Die Aus-/Neubaukosten in den Projektlisten des BVWP 2030 entsprechen nicht den Aus-/Neubaukosten im PRINS.

Die Projektlisten des BVWP 2030 geben unter der Position „Aus-/Neubaukosten“ vielmehr diejenigen Kosten wieder, die im PRINS als „haushaltsrelevante Projektkosten“ geführt werden.

5.2 DIE KOSTEN DER A 20 IN DER BT-DRS. 19/15996 (DEZEMBER 2019)

5.2.1 Preisstand der Kosten in der BT-Drs. 19/15996

Die Bundesregierung macht keine Angaben zum Preisstand der in Anlage 1 der BT-Drs. angegebenen Kosten.

³⁵ vgl. PTV Planung Transport Verkehr AG/ PTV Transport Consult GmbH/ TCI Röhling – Transport Consulting International: Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfassung. 8.3.2016, S. 59 (= PDF-S. 61)

5.2.2 Veraltete Kostenangaben in der BT-Drs. 19/15996

Bei fünf von insgesamt 15 Bauabschnitten der gesamten A 20 entspricht die Kostenangabe in der BT-Drs. offensichtlich den haushaltsrelevanten Projektkosten, die im PRINS veranschlagt worden sind (BA 2, 3, 5 und 6 der „A 20 – Küstenautobahn“, BA 6 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“).

Des Weiteren sind auch die Kostenangaben zum Elbtunnel in der BT-Drs. nahezu mit den Angaben des BVWP 2030 identisch und mithin nicht aktuell (BA 8 der „A 20 – Küstenautobahn“ sowie BA 8 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“, siehe dazu Ziff. 5.4.1.2, Ziff. 6, und Ziff. 7).

Die Angaben der Bundesregierung aus Dezember 2019 beruhen also nicht durchgängig auf aktuellen Preisständen bzw. Kostenschätzungen. Für knapp die Hälfte der Bauabschnitte – in sieben³⁶ von 15 Fällen – greift die Bundesregierung auf die Kostangaben im BVWP 2030 und damit auf den Preisstand 2014 zurück.

Zudem entspricht die Angabe der Bundesregierung zu einem Bauabschnitt den Aus-/Neubaukosten, die im PRINS veranschlagt worden sind (BA 7 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“ bzw. Teilprojekt T10 des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH). In diesem Fall ist es möglich, dass in der BT-Drs. ein Irrtum vorliegt: Die Kosten Dritter sind nicht von den im PRINS angegebenen Aus-/Neubaukosten abgezogen worden, um so die Summe der haushaltsrelevanten Projektkosten zu erhalten.³⁷ In diesem Fall würde auch diese Angabe der Bundesregierung auf dem Preisstand 2014 des BVWP 2030 beruhen.

Sicher ist, dass die Kostenangabe für diesen Bauabschnitt in der BT-Drs. 19/15996 nicht den Preisstand 2019 widerspiegelt, denn bereits in der BT-Drs. 18/13309 vom 11.8.2017 werden die Kosten des BA 7 (A 20 von Glückstadt bis Hohenfelde, SH) mit ebenderselben Summe beziffert,³⁸ die auch in der aktuellen BT-Drs. 19/15996 angegeben wird.

Zur Veranschaulichung verweisen wir auf die Tabellen unter Ziff. 5.4.

5.3 DER BUNDESRECHNUNGSHOF ZU DEN DURCHSCHNITTLICHEN KOSTEN EINES AUTOBAHNKILOMETERS

In der vom Präsidenten des BRH herausgegebenen Publikation „Bundesfernstraßen - Planen, Bauen und Betreiben“ (2. Auflage 2018) heißt es:

Während sich die durchschnittlichen Kosten für einen Kilometer oberirdisch geführter Bundesautobahnen auf 6 bis 10 Mio. Euro belaufen, betragen diese bei einem zweiröhriigen Bundesautobahn-Tunnel je nach Bauweise und Untergrund- bzw. Gebirgsbeschaffenheit etwa das Fünf- bis Zehnfache. Daher ist es notwendig, den Bau von Straßentunneln sorgfältig abzuwägen.³⁹

³⁶ BA 2, 3, 5, 6 und 8 der „A 20 – Küstenautobahn“, BA 6 und 8 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“

³⁷ PRINS: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T10-SH/A20-G10-NI-SH-T10-SH.html>; Abruf: 3.2.2020

³⁸ BT-Drs. 18/13309, 11.8.2017, S. 15 (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/133/1813309.pdf>; Abruf: 11.3.2020)

³⁹ Der Präsident des Bundesrechnungshofes als Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung (Hrsg.): Bundesfernstraßen – Planen, Bauen und Betreiben. 2., überarb. Aufl. 2018, S. 54f.

5.4 VERGLEICH DER KOSTEN UND DER KOSTEN PRO KILOMETER: BVWP 2030 UND BT-DRS. 19/15996

In den folgenden Tabellen werden die Kostenangaben aus der BT-Drs. 19/15996 mit den Kostenangaben aus dem BVWP 2030 verglichen. Dabei werden sowohl die Gesamtkosten als auch die Kosten pro Kilometer erfasst bzw. berechnet.

5.4.1 Projekt A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23 inkl. Abschnitt der A 26)

A 20: Vergleich der Kosten sowie der Kosten pro Kilometer / Projekt A20-G10-NI-SH von der A 28 (NI) bis zur A 23 (SH) inkl. Abschnitt der A 26 laut BVWP 2030 (Aug. 2016) bzw. PRINS und laut BT-Drs. 19/15996 (Dez. 2019) Quellen (Abruf: 3.2.2020): BVWP 2030, S. 114: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile PRINS: https://www.bwvp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html BT-Drs., S. 6f.: http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf												
PRINS: Hauptprojekt A 20-G10-NI-SH (BVWP 2030, August 2016)	haushalts-relevante Projekt-kosten in Mio. €	Strecken-länge in km lt. PRINS	Kosten pro km in Mio. €	BT.-Drs. 19/15996 (Dezember 2019)	Anteil Bund Mio. €	Strecken-länge in km lt. NLStBV, LBVSH, PRINS	Kosten pro km in Mio. €	Kosten Differenz BT.-Drs./ PRINS in Mio. €	Kosten Differenz BT.-Drs./ PRINS in Prozent	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ PRINS in Mio. €	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ PRINS in Prozent	
Teilprojekte				Bauabschnitte								
A 20 in Niedersachsen												
A20-G10-NI-SH-T1-NI Westerstede (A 28) - Jaderberg (A29)	161,0	13,0	12,4	BA 1 Westerstede – Jaderberg ("A 20 Küstenautobahn")	189,5	13,0	14,6	28,5	17,7	2,2	17,7	
A20-G10-NI-SH-T2-NI Jaderberg (A 29) - Schwei (B 437)	406,7	22,5	18,1	BA 2 Jaderberg – Schwei ("A 20 Küstenautobahn")	406,7	22,5	18,1	0,0	0,0	0,0	0,2	
A20-G10-NI-SH-T3-NI Schwei (B 437) - ö Weserquerung (L 121)	133,1	10,2	13,0	BA 3 Schwei – Weserquerung ("A 20 Küstenautobahn")	133,1	10,4	12,8	0,0	0,0	-0,3	-1,9	
A20-G10-NI-SH-T4-NI A 20 ö Weserquerung (L 121) - Heerstedt (B 71)	259,5	24,0	10,8	BA 4 Weserquerung – Heerstedt ("A 20 Küstenautobahn")	346,5	25,2	13,8	87,0	33,5	2,9	27,2	
A20-G10-NI-SH-T5-NI Heerstedt (B 71) - Bremervörde (B 495)	192,1	19,2	10,0	BA 5 Heerstedt – Bremervörde ("A 20 Küstenautobahn")	192,1	20,5	9,4	0,0	0,0	-0,6	-6,3	
A20-G10-NI-SH-T6-NI Bremervörde (B 495) - Elm (L 114)	138,7	12,4	11,2	BA 6 Bremervörde – Elm ("A 20 Küstenautobahn")	138,7	12,4	11,2	0,0	0,0	0,0	0,0	
A20-G10-NI-SH-T7-NI Elm (L 114) - AD A 20/A 26 (ö Drochtersen)	299,2	18,6	16,1	BA 7 Elm – AK Drochtersen ("A 20 Küstenautobahn")	302,8	18,6	16,3	3,6	1,2	0,2	1,2	
A20-G10-NI-SH-T11-NI A 26 Drochtersen (K 28) - Drochtersen (K 28) - Stade	237,1	15,2	15,6	BA 5 Kehdingen – Stade ("A 26 Stade - Hamburg")	457,0	15,8	29,0	219,9	92,7	13,4	85,9	
Ergebnis A 20 in Niedersachsen:	1.827,4	135,1	13,5	Ergebnis A 20 in Niedersachsen:	2.166,4	138,3	15,7	339,0	18,6	2,1	15,8	
A 20 länderübergreifend (Elbtunnel)												
A20-G10-NI-SH-T8-NI A 20 AK A20/A26 - Trog (Drochtersen)	114,5	2,5	45,8	BA 8 Drochtersen- LGr. NI/SH (Elbmitte) ("A 20 Küstenautobahn")								
A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH: Anteil NI	642,3											
A 20-G10-NI-SH-T8-NI und A20-G10-NI-SH-T9-NI Summe NI	756,8				760,8	6,75	112,7	4,0				
A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH: Anteil SH	389,8			BA 8 Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte) ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	389,8	3,99	97,7	0,0				
A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH (Summe NI und SH)	1.032,1	8,2	125,9									
Ergebnis A 20 länderübergreifend (T8+T9 NI u. SH):	1.146,6	10,7	107,2	Ergebnis A 20 länderübergreifend:	1.150,6	10,74	107,1	4,0	0,3	-0,03	-0,02	
A 20 in Schleswig-Holstein												
A20-G10-NI-SH-T10-SH Glückstadt (B 431) - Hohenfelde (A 23)	205,4	15,2	13,5	BA 7 A 23 – Glückstadt ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	207,4	15,2	13,6	2,0	1,0	0,1	1,0	
Ergebnis A 20 in Schleswig-Holstein:	205,4	15,2	13,5	Ergebnis A 20 in Schleswig-Holstein:	207,4	15,2	13,6	2,0	1,0	0,1	1,0	
Gesamtergebnis:	3.179,4	161,0	19,7		3.524,4	164,3	21,5	345,0	10,9	1,7	8,7	

5.4.1.1 A 20 in Niedersachsen (inkl. Abschnitt der A 26, ohne Elbtunnel)

5.4.1.1.1 Kosten insgesamt

Der Vergleich der Kostenangaben im BVWP 2030 (August 2016, Preisstand 2014) mit den Kostenangaben der BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019) führt für die niedersächsische A 20 (T1 bis T7 und T11 des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH) insgesamt zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 1.827,4 Millionen Euro, also auf rund 1,8 Milliarden Euro.

Laut Auskunft der Bundesregierung haben sich diese Kosten inzwischen um 339 Millionen Euro auf 2.166,4 Millionen Euro – also auf rund 2,2 Milliarden Euro – erhöht.

Das entspricht einer Steigerung der Gesamtkosten um 18,6 Prozent in fünf Jahren.

- Die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer sind von 13,5 Millionen Euro im BVWP 2030 um mehr als 2 Millionen Euro auf 15,7 Millionen Euro in der BT-Drs. gestiegen.
- Diese Kostensteigerungen sind zu verzeichnen, obwohl die BT-Drs. in vier⁴⁰ von acht Fällen – also bei der Hälfte der hier betrachteten Bauabschnitte – auf die Angaben des BVWP 2030 und damit auf den Preisstand 2014 zurückgreift.
- Im BVWP 2030 bewegen sich drei von acht Teilprojekten in einem Kostenrahmen von 10 bis 11 Millionen Euro pro Kilometer (T4, T5, T6). In der BT-Drs. sind es nur noch zwei Teilprojekte bzw. Bauabschnitte (BA 5, BA 6), wobei die BT-Drs. in beiden Fällen die Kostenangaben aus dem BVWP 2030 (Preisstand 2014) übernimmt.

5.4.1.1.2 Kosten einzelner Teilprojekte bzw. Bauabschnitte

Für einzelne Teilprojekte bzw. Bauabschnitte der niedersächsischen A 20 kommt der Vergleich der Kostenangaben im BVWP 2030 (August 2016, Preisstand 2014) mit den Kostenangaben der BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019) zu folgenden Ergebnissen:

- Die größte Kostensteigerung liegt für das Teilprojekt T11 bzw. den BA 5 der „A 26 – Stade – Hamburg“ vor (A 26 von Drochtersen bis Stade). Hier haben sich die Kosten von rund 237 Millionen Euro um rund 220 Millionen Euro (= 92,7 Prozent) auf 457 Millionen Euro erhöht.

Die Kosten pro Kilometer liegen nunmehr bei 29 Millionen Euro.

Es ist zu bezweifeln, ob diese Steigerung auf die zusätzliche Planung des Autobahnkreuzes A 20/A 26 (Kreuz Kehdingen) zurückzuführen ist, denn zum einen ist unklar, ob – und wenn ja: in welchem Bauabschnitt – das Kreuz in der BT-Drs. enthalten ist. Zum anderen ist das Kreuz Kehdingen im BVWP 2030 Bestandteil des Teilprojektes T8, muss also in die Kostenberechnungen des BVWP 2030 bereits eingegangen sein.

- Für das Teilprojekt T4 bzw. den BA 4 der „A 20 - Küstenautobahn“ (A 20 von der Weserquerung Ost bis Heerstedt) sind die Kosten von 259,5 Millionen Euro um 87 Millionen Euro (= 33,5 Prozent) auf 346,5 Millionen Euro gestiegen.

⁴⁰ BA 2, 3, 5 und 6 der „A 20 – Küstenautobahn“

Die Kosten pro Kilometer betragen nunmehr rund 14 Millionen Euro.

- Das Teilprojekt 1 bzw. der BA 1 der „A 20 – Küstenautobahn“ ist um rund 29 Millionen Euro (= 18 Prozent) teurer geworden: Während der BVWP 2030 die Kosten mit 161 Millionen Euro beziffert, werden in der BT-Drs. rund 190 Millionen Euro angegeben.

Ein Kilometer dieses Teilstücks der A 20 kostet laut Bundesregierung rund 15 Millionen Euro.

- Lediglich für das Teilprojekt T7 bzw. den BA 7 der „A 20 – Küstenautobahn“ (A 20 von Elm bis zum AK A 20/A 26) ist eine vergleichsweise geringe Kostensteigerung von rund 299 Millionen Euro um rund 4 Millionen Euro auf 303 Millionen Euro zu verzeichnen.

Die Kosten pro Kilometer liegen bei rund 16 Millionen Euro.

- Bei den anderen vier Teilprojekten übernimmt die BT-Drs. die Angaben aus dem BVWP 2030.

5.4.1.2 A 20 länderübergreifend (inkl. Elbtunnel)

5.4.1.2.1 Intransparenz der Kostenangaben zum Elbtunnel

Die vorliegenden Kostenangaben zum Elbtunnel sind intransparent, denn weder im BVWP 2030 noch in der BT-Drs. 19/15996 werden die Kosten für den Tunnel gesondert ausgewiesen. Das Tunnelbauwerk wird stets als Bestandteil von Streckenabschnitten betrachtet.

Zum Tunnelbauwerk macht die NLStBV folgende Angaben:⁴¹

- *Bauwerkslänge, gesamt (NI + SH): 6.507 m, davon:*
 - *Tunnellänge: 5.671 m (NI + SH),*
 - *Trogrampe Nord: 396 m (SH),*
 - *Trogrampe Süd: 440 m (NI).*

Der gesamte Tunnel ist demnach 6,5 Kilometer lang.

Im BVWP 2030 ist der gesamte Tunnel (NI und SH) Bestandteil des Teilprojektes T9 von Hauptprojekt A20-G10-NI-SH. Das Teilprojekt 9 ist 8,2 Kilometer lang, also 1,7 Kilometer länger als der Tunnel.

In der BT-Drs. ist der Tunnel jeweils bis zur Elbmitte Bestandteil des niedersächsischen bzw. des schleswig-holsteinischen Bauabschnittes BA 8.

Aus den Angaben der NLStBV ergibt sich für Niedersachsen eine Tunnellänge von 3.275,5 Metern, für Schleswig-Holstein eine Tunnellänge von 3.231,5 Metern.⁴² Der niedersächsische Bauabschnitt 8 ist 6,75 Kilometer lang, also rund 3,47 Kilometer länger als das niedersächsische Tunnelbauwerk. Der schleswig-holsteinische Bauabschnitt 8 ist 3,99 Kilometer lang, also rund 0,76 Kilometer länger als das schleswig-holsteinische Tunnelbauwerk.

Die BT-Drs. folgt nicht der Projekteinteilung des BVWP 2030, sondern der planerischen Aufteilung der A 20 in Bauabschnitte. Um die Angaben des BVWP 2030 und die Angaben der BT-Drs. miteinander

⁴¹ NLStBV: A 20: Elbquerung zwischen Drochtersen und Glückstadt (https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesautobahnen/a_20_a_26_projekt_kust_enaubahn/a_20_elbquerung/a-20-elbquerung-zwischen-drochtersen-und-glueckstadt-162571.html); Abruf: 2.3.2020)

⁴² Rechenweg: gesamte Tunnellänge = 5.671 m, halbe Tunnellänge (NI/SH) = 2.835,5 m; halbe Tunnellänge plus Trogrampe NI (440 m) = 3.275,5 m; halbe Tunnellänge plus Trogrampe SH (396 m) = 3.231,5 m.

vergleichen zu können, müssen die Teilprojekte T8 und T9 aus dem BVWP 2030 gemeinsam mit den beiden Bauabschnitten 8 (NI bzw. SH) der A 20 betrachtet werden.

5.4.1.2.2 Kosten insgesamt

Der Vergleich der Kostenangaben im BVWP 2030 (August 2016, Preisstand 2014) mit den Kostenangaben der BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019) führt für die länderübergreifende A 20 (T8 und T9 des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH) insgesamt zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 1.146,6 Millionen Euro, also auf rund 1,1 Milliarden Euro.

Laut Auskunft der Bundesregierung haben sich diese Kosten inzwischen um 4 Millionen Euro auf 1.150,6 Millionen Euro – also auf rund 1,2 Milliarden Euro – erhöht.

Das entspricht einer Steigerung der Gesamtkosten um 0,3 Prozent.

- Die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer sind von 107,2 Millionen Euro im BVWP 2030 um 0,03 Millionen Euro auf 107,1 Millionen Euro in der BT-Drs. gesunken.

Die Senkung der Kosten pro Kilometer ist allerdings auf die unterschiedlichen Streckenlängenangaben zurückzuführen (BVWP 2030: 10,7 km; BT-Drs.: 10,74 km). Setzt man für die BT-Drs. die Streckenlänge des BVWP 2030 an, kommt man zu dem Ergebnis, dass die Kosten pro Kilometer um 0,37 Millionen Euro gestiegen sind.

- Die Geringfügigkeit der Abweichungen zeigt, dass die Angaben der BT-Drs. nicht aktuell sind (siehe dazu Ziff. 6 und Ziff. 7).

5.4.1.3 A 20 in Schleswig-Holstein

Für das Teilprojekt T10 des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH (A 20 von Glückstadt bis zur A 23) kommt der Vergleich der Kostenangaben im BVWP 2030 (August 2016, Preisstand 2014) mit den Kostenangaben der BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019) zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten für das schleswig-holsteinische Teilprojekt T10 auf 205,4 Millionen Euro.

Laut Auskunft der Bundesregierung haben sich diese Kosten inzwischen um 2 Millionen Euro auf 207,4 Millionen Euro erhöht.

Das entspricht einer Steigerung der Gesamtkosten um 1,0 Prozent.

- Die Kosten pro Kilometer sind von 13,5 Millionen Euro im BVWP 2030 um 0,1 Millionen Euro auf 13,6 Millionen Euro in der BT-Drs. gestiegen.

- Es ist durchaus möglich, dass in der BT-Drs. ein Irrtum vorliegt, denn die Kostenangabe der Bundesregierung zu diesem Bauabschnitt entspricht zwar nicht den im PRINS ausgewiesenen haushaltsrelevanten Projektkosten, aber sie entspricht den dort ausgewiesenen Aus-/Neubaukosten. Es ist wahrscheinlich, dass die Kosten Dritter (2 Millionen Euro) nicht von den im PRINS veranschlagten Aus-/Neubaukosten abgezogen worden sind.⁴³ In diesem Fall

⁴³ PRINS: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T10-SH/A20-G10-NI-SH-T10-SH.html>; Abruf: 3.2.2020

würde die Angabe der Bundesregierung ebenfalls auf dem im BVWP 2030 angewendeten Preisstand 2014 beruhen.

Festzuhalten ist, dass die Kostenangabe für diesen Bauabschnitt in der BT-Drs. 19/15996 nicht den Preisstand 2019 widerspiegelt, denn bereits in der BT-Drs. 18/13309 vom 11.8.2017 werden die Kosten des BA 7 (A 20 von Glückstadt bis Hohenfelde, SH) mit ebenderselben Summe beziffert,⁴⁴ die auch in der aktuellen BT-Drs. 19/15996 angegeben wird.

5.4.1.4 *Gesamtes Projekt A20-G10-NI-SH*

Der Vergleich der Kostenangaben im BVWP 2030 (August 2016, Preisstand 2014) mit den Kostenangaben der BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019) führt für das gesamte Hauptprojekt A20-G10-NI-SH zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 3.179,4 Millionen Euro, also auf rund 3,2 Milliarden Euro.

Laut Auskunft der Bundesregierung haben sich diese Kosten inzwischen um 345 Millionen Euro auf 3.524,4 Millionen Euro – also auf rund 3,5 Milliarden Euro – erhöht.

Das entspricht einer Steigerung der Gesamtkosten um 10,9 Prozent in fünf Jahren.

- Die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer sind von 19,7 Millionen Euro im BVWP 2030 um rund 1,7 Millionen Euro auf 21,5 Millionen Euro in der BT-Drs. gestiegen.
- Diese Kostensteigerungen sind zu verzeichnen, obwohl die BT-Drs. bei sechs⁴⁵ von elf Bauabschnitten – also bei mehr als der Hälfte der hier insgesamt betrachteten Bauabschnitte – auf die Angaben des BVWP 2030 und damit auf den Preisstand 2014 zurückgreift.

⁴⁴ BT-Drs. 18/13309, 11.8.2017, S. 15 (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/133/1813309.pdf>; Abruf: 11.3.2020)

⁴⁵ BA 2, 3, 5, 6 und 8 der „A 20 – Küstenautobahn“, BA 8 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“

5.4.2 Projekt A20-G10-SH (A 20 von der A 23 bis zur A 7)

A 20: Vergleich der Kosten sowie der Kosten pro Kilometer / Projekt A20-G10-SH von der A 23 (SH) bis zur A 7 (SH) laut BVWP 2030 (Aug. 2016) bzw. PRINS und laut BT-Drs. 19/15996 (Dez. 2019) Quellen (Abruf: 3.2.2020): BVWP 2030, S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html BT-Drs., S. 7: http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf											
PRINS: Hauptprojekt A 20-G10-SH (BVWP 2030, August 2016)	haushalts- relevante Projekt- kosten in Mio. €	Strecken- länge in km lt. PRINS	Kosten pro km in Mio. €	BT.-Drs. 19/15996 (Dezember 2019)	Anteil Bund Mio. €	Strecken- länge in km lt. PRINS	Kosten pro km in Mio. €	Kosten Differenz BT.-Drs./ PRINS in Mio. €	Kosten Differenz BT.-Drs./ PRINS in Prozent	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ PRINS in Mio. €	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ PRINS in Prozent
Teilprojekte				Bauabschnitte							
A20-G10-SH-T1-SH Hohenfelde (A 23) - L 114	114,5	10,2	11,2	BA 6 L 114 – A 23 ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	114,5	10,2	11,2	0,0	0,0	0,0	0,0
A20-G10-SH-T2-SH L 114 - AK A 20/A 7	98,9	13,2	7,5	BA 5 A 7 – L 114 ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	127,5	13,2	9,7	28,6	28,9	2,2	28,9
Gesamtergebnis:	213,4	23,4	9,1		242,0	23,4	10,3	28,6	13,4	1,2	13,4

5.4.2.1 *Kosten insgesamt*

Für das aus zwei Teilprojekten bestehende Hauptprojekt A20-G10-SH (A 20 von der A 23 bis zur A 7) kommt der Vergleich der Kostenangaben im BVWP 2030 (August 2016, Preisstand 2014) mit den Kostenangaben der BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019) insgesamt zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 213,4 Millionen Euro.
Laut Auskunft der Bundesregierung haben sich diese Kosten inzwischen um 28,6 Millionen Euro auf 242,0 Millionen Euro erhöht.
Das entspricht einer Steigerung der Gesamtkosten um 13,4 Prozent in fünf Jahren.
- Die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer sind von 9,1 Millionen Euro im BVWP 2030 um 1,2 Millionen Euro auf 10,3 Millionen Euro in der BT-Drs. gestiegen.
- Diese Kostensteigerungen sind zu verzeichnen, obwohl die BT-Drs. in einem⁴⁶ von zwei Fällen – also bei der Hälfte der hier insgesamt betrachteten Bauabschnitte – auf die Angaben des BVWP 2030 und damit auf den Preisstand 2014 zurückgreift.

5.4.2.2 *Kosten einzelner Teilprojekte bzw. Bauabschnitte*

Der Vergleich der Kostenangaben im BVWP 2030 (August 2016, Preisstand 2014) mit den Kostenangaben der BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019) führt für die Teilprojekte des Hauptprojektes A20-G10-SH zu folgenden Ergebnissen:

- Für das Teilprojekt T1 ist keine Veränderung zu verzeichnen, denn die BT-Drs. übernimmt die Angaben des BVWP 2030.
Demnach kostet dieses Teilprojekt 114,5 Millionen Euro bzw. 11,2 Millionen Euro pro Kilometer (Preisstand 2014).
- Die Kosten für das Teilprojekt T2 haben sich von 98,9 Millionen Euro im BVWP 2030 um 28,6 Millionen Euro (= 28,9 Prozent) auf 127,5 Millionen Euro erhöht.
Die Kosten pro Kilometer stiegen von 7,5 Millionen Euro um 2,2 Millionen Euro auf 9,7 Millionen Euro.

⁴⁶ BA 6 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“

5.4.3 Projekt A20-IP10-SH-IP (A 20 von der A 7 bis Weede)

A 20: Vergleich der Kosten sowie der Kosten pro Kilometer / Projekt A20-IP10-SH-IP von der A 7 (SH) bis Weede (SH) laut BVWP 2030 (Aug. 2016) bzw. PRINS und laut BT-Drs. 19/15996 (Dez. 2019) Quellen (Abruf: 3.2.2020): BVWP 2030, S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html BT-Drs., S. 7: http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf											
PRINS: Hauptprojekt A20-IP10-SH-IP	haushalts- relevante Projekt- kosten in Mio. €	Strecken- länge in km lt. BVWP 2030, S. 148	Kosten pro km in Mio. €	BT.-Drs. 19/15996	Anteil Bund Mio. €	Strecken- länge in km lt. BVWP 2030, S. 148	Kosten pro km in Mio. €	Kosten Differenz BT.-Drs./ BVWP in Mio. €	Kosten Differenz BT.-Drs./ BVWP in Prozent	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ BVWP in Mio. €	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ BVWP in Prozent
				Bauabschnitte							
A20-IP10-SH-IP Weede - A 7	343,9	29,6	11,6	BA 4 Wittenborn – A 7 ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	173,7						
				BA 3 Weede – Wittenborn ("A 20 Nordwestumfahrung HH")	193,4						
Gesamtergebnis:	343,9	29,6	11,6		367,1	29,6	12,4	23,2	6,7	0,8	6,7

5.4.3.1 Vergleichbarkeit der Kostenangaben

Das Projekt A20-IP10-SH-IP wird im BVWP 2030 als ein Projekt geführt, Teilprojekte werden also nicht betrachtet.

In der BT-Drs. entspricht dieses Projekt den Bauabschnitten 3 und 4 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“.

Da der BVWP 2030 beide Bauabschnitte in einem Projekt zusammenfasst, kann kein nach Bauabschnitten differenzierter Vergleich, sondern nur ein Gesamtvergleich erfolgen.

5.4.3.1.1 Kosten insgesamt

Für das Hauptprojekt A20-IP10-SH-IP (A 20 von der A 7 bis Weede) kommt der Vergleich der Kostenangaben im BVWP 2030 (August 2016, Preisstand 2014) mit den Kostenangaben der BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019) insgesamt zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 343,9 Millionen Euro.

Laut Auskunft der Bundesregierung haben sich diese Kosten inzwischen um 23,2 Millionen Euro auf 367,1 Millionen Euro erhöht.

Das entspricht einer Steigerung der Gesamtkosten um 6,7 Prozent in fünf Jahren.

- Die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer sind von 11,6 Millionen Euro im BVWP 2030 um 0,8 Millionen Euro auf 12,4 Millionen Euro in der BT-Drs. gestiegen.

5.4.4 Projekte im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 (A 20 von der A 28 bis zur A 7)

A 20: Vergleich der Kosten sowie der Kosten pro Kilometer / Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH von der A 28 (NI) bis zur A 7 (SH) = VB laut BVWP 2030 (Aug. 2016) bzw. PRINS und laut BT-Drs. 19/15996 Quellen (Abruf: 3.2.2020): BVWP 2030; S. 114 u. S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html ; https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html BT-Drs.: http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf											
PRINS: Hauptprojekte (BVWP 2030, August 2016)	haushalts- relevante Projekt- kosten in Mio. €	Strecken- länge in km lt. PRINS	Kosten pro km in Mio. €	BT.-Drs. 19/15996 (Dezember 2019)	Anteil Bund Mio. €	Strecken- länge in km lt. NLStBV, LBVSH, PRINS	Kosten pro km in Mio. €	Kosten Differenz BT.-Drs./ PRINS in Mio. €	Kosten Differenz BT.-Drs./ PRINS in Prozent	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ PRINS in Mio. €	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ PRINS in Prozent
A20-G10-NI-SH	3.179,4	161,0	19,7	"A 20 Küstenautobahn" BA 1-8, "A 20 Nordwestumfahrung HH" BA 7+8, "A 26 Stade - Hamburg" BA 5	3.524,4	164,3	21,5	345,0	10,9	1,7	8,7
A20-G10-SH	213,4	23,4	9,1	"A 20 Nordwestumfahrung HH" BA 5+6	242,0	23,4	10,3	28,6	13,4	1,2	13,4
Gesamtergebnis:	3.392,8	184,4	18,4		3.766,4	187,7	20,1	373,6	11,0	1,7	9,1

Die Hauptprojekte A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23) und A20-G10-SH (A 20 von der A 23 bis zur A 7) stehen im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030.

Für die Projekte des VB kommt der Vergleich der Kostenangaben im BVWP 2030 (August 2016, Preisstand 2014) mit den Kostenangaben der BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019) zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 3.392,8 Millionen Euro, also auf rund 3,4 Milliarden Euro.

Laut Auskunft der Bundesregierung (Dezember 2019) haben sich diese Kosten inzwischen um 373,6 Millionen Euro auf 3.766,4 Millionen Euro – also auf rund 3,8 Milliarden Euro – erhöht.

Das entspricht einer Steigerung der Gesamtkosten um 11,0 Prozent in fünf Jahren.

- Die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer sind von 18,4 Millionen Euro im BVWP 2030 um rund 1,7 Millionen Euro auf 20,1 Millionen Euro in der BT-Drs. gestiegen.
- Diese Kostensteigerungen sind zu verzeichnen, obwohl die BT-Drs. bei sieben⁴⁷ von 13 Bauabschnitten – also bei mehr als der Hälfte der hier insgesamt betrachteten Bauabschnitte – auf die Angaben des BVWP 2030 und damit auf den Preisstand 2014 zurückgreift.

⁴⁷ BA 2, 3, 5, 6 und 8 der „A 20 – Küstenautobahn“, BA 6 und 8 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“

5.4.5 Gesamte A 20 (A 20 von der A 28 bis Weede) – VB und FD

Gesamte A 20: Vergleich der Kosten sowie der Kosten pro Kilometer / Projekte A20-G10-NI-SH, A20-G10-SH und A20-IP10-SH-IP von der A 28 (NI) bis Weede (SH) = VB und FD laut BVWP 2030 (Aug. 2016) bzw. PRINS und laut BT-Drs. 19/15996 (Dez. 2019) Quellen (Abruf: 3.2.2020): BVWP 2030, S. 114 u. S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html ; https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html ; https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html BT-Drs, S. 6f.: http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf												
PRINS: Hauptprojekte (BVWP 2030, August 2016)	haushalts- relevante Projekt- kosten in Mio. €	Strecken- länge in km lt. PRINS/ BVWP	Kosten pro km in Mio. €	BT.-Drs. 19/15996 (Dezember 2019)	Anteil Bund Mio. €	Strecken- länge in km lt. NLStBV, LBVSH, PRINS, BVWP	Kosten pro km in Mio. €	Kosten Differenz BT.-Drs./ PRINS - BVWP in Mio. €	Kosten Differenz BT.-Drs./ PRINS - BVWP in Prozent	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ PRINS - BVWP in Mio. €	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ PRINS - BVWP in Prozent	
A20-G10-NI-SH	3.179,4	161,0	19,7	"A 20 Küstenautobahn" BA 1-8, "A 20 Nordwestumfahrung HH" BA 7+8, "A 26 Stade - Hamburg" BA 5	3.524,4	164,3	21,5	345,0	10,9	1,7	8,7	
A20-G10-SH	213,4	23,4	9,1	"A 20 Nordwestumfahrung HH" BA 5+6	242,0	23,4	10,3	28,6	13,4	1,2	13,4	
A20-IP10-SH-IP	343,9	29,6	11,6	"A 20 Nordwestumfahrung HH", BA 3+4	367,1	29,6	12,4	23,2	6,7	0,8	6,7	
Gesamtergebnis:	3.736,7	214,0	17,5		4.133,5	217,3	19,0	396,8	10,6	1,6	9,0	

Zur gesamten A 20 gehört neben den Projekten des VB auch das fest disponierte Projekt A20-IP10-SH-IP (A 20 von der A 7 bis Weede).

Für die gesamte A 20 kommt der Vergleich der Kostenangaben im BVWP 2030 (August 2016, Preisstand 2014) mit den Kostenangaben der BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019) zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 3.736,7 Millionen Euro, also auf rund 3,7 Milliarden Euro.

Laut Auskunft der Bundesregierung haben sich diese Kosten inzwischen um 396,8 Millionen Euro auf 4.133,5 Millionen Euro – also auf rund 4,1 Milliarden Euro – erhöht.

Das entspricht einer Steigerung der Gesamtkosten um 10,6 Prozent in fünf Jahren.

- Die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer sind von rund 17,5 Millionen Euro im BVWP 2030 um auf rund 19 Millionen Euro in der BT-Drs. gestiegen.
- Diese Kostensteigerungen sind zu verzeichnen, obwohl die BT-Drs. bei sieben⁴⁸ von 15 Bauabschnitten – also bei knapp der Hälfte aller Bauabschnitte der A 20 – auf die Angaben des BVWP 2030 und damit auf den Preisstand 2014 zurückgreift.

5.5 FAZIT ZU DEN KOSTEN DER A 20 NACH ANGABEN DES BMVI UND DER BUNDESREGIERUNG

Der Vergleich der Kostenangaben im BVWP 2030 (August 2016) mit den aktuellen Kostenangaben der Bundesregierung (Dezember 2019) zeigt, dass die Kosten der A 20 im BVWP 2030 erheblich zu niedrig angesetzt worden sind.

In den fünf Jahren zwischen 2016 und 2019 sind die Kosten der gesamten A 20 (A 28 in Niedersachsen bis Weede in Schleswig-Holstein) um 10,6 Prozent gestiegen.

Dabei ist zu beachten, dass die Bundesregierung in der BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019) für fast die Hälfte der insgesamt 15 Bauabschnitte der A 20 auf die Kostenangaben des BVWP 2030 zurückgreift, also nicht den aktuellen Preisstand, sondern den Preisstand 2014 in Anschlag bringt.

Durch diesen Rückgriff auf den veralteten Preisstand 2014 müssen auch die Kostenangaben in der BT-Drs. zwangsläufig zu niedrig sein.

Anders formuliert:

Realistischerweise liegen die Kosten der A 20 nicht nur erheblich über der Summe von 3,7 Milliarden Euro, die im BVWP 2030 veranschlagt wurden, sondern ebenso beträchtlich über der Summe von 4,1 Milliarden Euro, die in der aktuellen BT-Drs. angegeben werden.

Dies wird zum einen anhand der Kosten des Elbtunnels deutlich, die sowohl im BVWP 2030 als auch in der BT-Drs. unterschätzt worden sind (siehe dazu Ziff. 6 und Ziff. 7). Zum anderen zeigt die Entwicklung einiger grundlegender Kostenfaktoren des Autobahnbaus, dass die A 20 wesentlich teurer werden wird, als vom BMVI bzw. von der Bundesregierung kalkuliert (siehe dazu Ziff. 8).

⁴⁸ BA 2, 3, 5, 6 und 8 der „A 20 – Küstenautobahn“, BA 6 und 8 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“

6 FINANZIERUNG UND KOSTEN DES A 20-ELBTUNNELS

6.1 URSPRÜNGLICHE FINANZIERUNG: F-MODELL

6.1.1 BVWP 2003 und Eignungsabschätzung

Der „alte“ BVWP 2003 sah die Realisierung des Elbtunnels als F-Modell vor, also eine Finanzierung in Form einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP).

Das F-Modell lässt sich wie folgt beschreiben:

Beim F-Modell nach FStrPrivFinG baut, betreibt, erhält und finanziert der private Betreiber einen Streckenabschnitt. Zur Refinanzierung kann er von allen Nutzern selbst eine Maut erheben. Das F-Modell ist beschränkt auf Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Autobahnen und Bundesstraßen sowie auf mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr für Kfz.⁴⁹

Dann stellte das Bundesverkehrsministerium jedoch fest, „dass eine Realisierung als reines F-Modell aus wirtschaftlicher Sicht nicht Erfolg versprechend ist“. Das Ministerium gab eine Eignungsabschätzung in Auftrag, „um zunächst die Frage zu beantworten, welche ÖPP-Modellvariante für das Vorhaben grundsätzlich geeignet erscheint und zudem eine wirtschaftliche Tragfähigkeit erwarten lässt.“⁵⁰

Die Eignungsabschätzung untersucht neben anderen ÖPP-Modellen (A-Modell, V-Modell) und Mischmodellen erneut das F-Modell. Die ÖPP-Modelle werden zunächst einer quantitativen Analyse unterzogen, das F-Modell wird zusätzlich in einer Elastizitäts- bzw. Sensitivitätsanalyse vertieft betrachtet, in denen veränderte Modellparameter zur Anwendung kommen.⁵¹

In der quantitativen Analyse veranschlagt die Eignungsabschätzung die Baukosten für den Elbtunnel mit 1.100.766 T€, also mit rund 1,1 Mrd. € (Netto-Preisstand 2010, Streckenlänge: 9,44 km).⁵²

In der Sensitivitätsanalyse überprüft die Eignungsabschätzung u.a. die Wirtschaftlichkeit des Elbtunnels im Falle einer moderaten Erhöhung der Baukosten um rund 5 Prozent, also um rund 50

⁴⁹ Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft mbH / Investitionsbank Schleswig-Holstein: Eignungsabschätzung für das Projekt ‚Elbquerung‘ im Zuge der BAB A20 bei Glückstadt. Auftraggeber: BMVBS. Endfassung, ohne Datum, S. 11, Fußnote 1 (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/oepp-eignungsabschaetzung-elbquerung-lang.pdf?__blob=publicationFile; Abruf: 29.2.2020)

⁵⁰ Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft mbH / Investitionsbank Schleswig-Holstein: Eignungsabschätzung für das Projekt ‚Elbquerung‘ im Zuge der BAB A20 bei Glückstadt. Auftraggeber: BMVBS. Endfassung, ohne Datum, S. 11 (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/oepp-eignungsabschaetzung-elbquerung-lang.pdf?__blob=publicationFile; Abruf: 29.2.2020)

⁵¹ Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft mbH / Investitionsbank Schleswig-Holstein: Eignungsabschätzung für das Projekt ‚Elbquerung‘ im Zuge der BAB A20 bei Glückstadt. Auftraggeber: BMVBS. Endfassung, ohne Datum, S. 116, S. 127f. (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/oepp-eignungsabschaetzung-elbquerung-lang.pdf?__blob=publicationFile; Abruf: 29.2.2020)

⁵² Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft mbH / Investitionsbank Schleswig-Holstein: Eignungsabschätzung für das Projekt ‚Elbquerung‘ im Zuge der BAB A20 bei Glückstadt. Auftraggeber: BMVBS. Endfassung, ohne Datum, S. 73, vgl. auch S. 44f. (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/oepp-eignungsabschaetzung-elbquerung-lang.pdf?__blob=publicationFile; Abruf: 29.2.2020)

Millionen Euro auf 1,15 Millionen Euro (1.151.229 T€). Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die Wirtschaftlichkeit in diesem Fall „rein rechnerisch“ nicht mehr gegeben ist.⁵³

Insgesamt jedoch wird „die Entwicklung eines wirtschaftlich tragfähigen F-Modells bei Berücksichtigung einer maximalen Anschubfinanzierung von 50% der Baukosten“ in der Eignungsabschätzung als „grundsätzlich möglich und machbar“ angesehen.

Die Abschätzung präferiert dieses Finanzierungsmodell, hält aber fest, „dass wesentliche ergebnisbeeinflussende Parameter gewissen Unsicherheiten unterliegen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit daher gefährden können.“⁵⁴

Zur Begrenzung der wirtschaftlichen Risiken des F-Modells empfiehlt die Eignungsabschätzung u. a., „eine Projekt- und Risikostruktur zu erreichen, in der vom Betreiber stabile Zahlungsströme erwartet werden können und das Verkehrsmengenrisiko in gewissem Umfang abgedeckt wird.“⁵⁵

6.1.2 BVWP 2030: Intransparenz der Annahmen zur Finanzierung

Im BVWP 2030 steht die A 20-Elbquerung auf der Liste der ÖPP-Projekte der „Neuen Generation“. Dabei wird jedoch auf das FStrPrivFinG hingewiesen, also auf die Finanzierung nach dem F-Modell:⁵⁶

A 20, Elbquerung
(Neubau, vorgesehen als Modell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz)

So vermittelt der BVWP 2030 den Eindruck, bei der Bewertung des Elbtunnels bzw. des betreffenden Teilprojektes T9 (Hauptprojekt A20-G10-NI-SH) prinzipiell davon auszugehen, dass Bau, Betrieb und Erhaltung von einem privaten Investor getragen würden. Im Bundeshaushalt schläge der Elbtunnel dann durch die Anschubfinanzierung und ggf. noch durch weitere Maßnahmen zu Buche, die in der Eignungsabschätzung zur Minimierung des wirtschaftlichen Risikos des privaten Betreibers erörtert werden. Bei den im PRINS ausgewiesenen haushaltsrelevanten Projektkosten – 1.032,1 Millionen Euro – handelte es sich dann nicht um die Gesamtkosten, sondern nur um den Anteil des Bundes an den Gesamtkosten des Elbtunnel-Abschnittes.

Dieser vom BVWP 2030 vermittelte Eindruck ist jedoch irreführend, denn der BVWP 2030 nimmt die konventionelle Finanzierung des Elbtunnels an.

⁵³ Schübler Plan Ingenieurgesellschaft mbH / Investitionsbank Schleswig-Holstein: Eignungsabschätzung für das Projekt ‚Elbquerung‘ im Zuge der BAB A20 bei Glückstadt. Auftraggeber: BMVBS. Endfassung, ohne Datum, S. 128f. (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/oepp-eignungsabschaetzung-elbquerung-lang.pdf?blob=publicationFile>; Abruf: 29.2.2020)

⁵⁴ Schübler Plan Ingenieurgesellschaft mbH / Investitionsbank Schleswig-Holstein: Eignungsabschätzung für das Projekt ‚Elbquerung‘ im Zuge der BAB A20 bei Glückstadt. Auftraggeber: BMVBS. Endfassung, ohne Datum, S. 141 (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/oepp-eignungsabschaetzung-elbquerung-lang.pdf?blob=publicationFile>; Abruf: 29.2.2020)

⁵⁵ Schübler Plan Ingenieurgesellschaft mbH / Investitionsbank Schleswig-Holstein: Eignungsabschätzung für das Projekt ‚Elbquerung‘ im Zuge der BAB A20 bei Glückstadt. Auftraggeber: BMVBS. Endfassung, ohne Datum, S. 141 (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/oepp-eignungsabschaetzung-elbquerung-lang.pdf?blob=publicationFile>; Abruf: 29.2.2020)

⁵⁶ BMVI: Bundesverkehrswegeplan 2030. August 2016, S. 5; vgl. auch S. 5, Fußnote 3 (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>; Abruf: 29.2.2020) – Siehe dazu auch: BT-Drs. 18/6301, 9.10.2015 (neu), Frage Nr. 71-73, S. 50f. (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/063/1806301.pdf>; Abruf: 10.3.2020)

Diese Information ist allerdings weder dem BVWP 2030 noch dem PRINS klar zu entnehmen.

In einer Antwort auf eine „Kleine Anfrage“ vom 18.7.2016 jedoch konstatiert die Bundesregierung:

Die Kostenangabe von 1,0321 Mrd. Euro für den Bau der Elbquerung geht von einer konventionellen Umsetzung aus.⁵⁷

6.1.3 Aktuelle Finanzierung: Konventionell

Die Finanzierung des Elbtunnels war Gegenstand der Verhandlung über den schleswig-holsteinischen Abschnitt des Elbtunnels vor dem BVerwG.

Im Urteil vom 28.4.2016 folgte das Gericht der Klägerargumentation insoweit, als die Finanzierung des Tunnels mittels des F-Modells angesichts der vom BRH im Jahr 2014 berechneten Kosten „nicht darstellbar“ ist (siehe dazu Ziff. 6.2).

Der Beklagte – also der seinerzeit noch für die Planung des Tunnels zuständige LBVSH – legte jedoch

mit Schriftsatz vom 26. Februar 2016 eine Erklärung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 12. Januar 2016 vor[...], wonach das Vorhaben, falls es nicht als F-Modell verwirklicht werden kann, nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel konventionell finanziert werde.⁵⁸

Aktuell bekundet ein Vertreter des BMVI, dass der Elbtunnel konventionell – also ohne die Beteiligung eines privaten Investors – finanziert werden soll. Als Begründung werden „grundsätzliche Zweifel“ an der Wirtschaftlichkeit des Elbtunnels genannt, wie die „Nordsee-Zeitung“ am 12.2.2020 berichtete:

Auf Nachfrage unserer Zeitung hat der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), die Entscheidung seines Ministeriums zur Umkehr bestätigt. „Bezüglich der potenziellen Wirtschaftlichkeit bestehen aufgrund des sich deutlich abzeichnenden äußerst hohen Bauvolumens grundsätzliche Zweifel“, begründete der Staatssekretär. „Der Neubau“, so Ferlemann, „soll daher konventionell realisiert werden.“⁵⁹

6.2 DER BUNDESRECHNUNGSHOF ZU DEN KOSTEN DES A 20-ELBTUNNELS

Im Jahr 2014 hat der BRH die Herstellungskosten des A 20-Elbtunnels auf der Grundlage der Kosten der vierten A 7-Elbtunnelröhre abgeschätzt.

Die Berechnungen des BRH betreffen ausschließlich das 6.507 m lange A 20-Tunnelbauwerk (inkl. Trogbauwerke),⁶⁰ also keine zusätzlichen Streckenabschnitte der A 20.

⁵⁷ BT-Drs. 18/9205, 18.7.2016, S. 7 (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/092/1809205.pdf>; Abruf: 1.2.2020)

⁵⁸ BVerwG: 9 A 9.15, Urteil vom 28.4.2018, RN 59 und 60 (<https://www.bverwg.de/280416U9A9.15.0>; Abruf: 9.3.2020)

⁵⁹ Stephan, Wolfgang: Keine Maut für A 20-Elbtunnel, in: Nordsee-Zeitung, 12.2.2020

⁶⁰ BRH: Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO über den Investitionsbedarf für den geplanten Elbtunnel der Bundesautobahn A 20 bei Glückstadt. Gz: V 4-2013 -5651, Potsdam, 16.07.2014, S. 8

(<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/langfassungen/langfassungen-2014/2014-bericht-Investitionsbedarf-fuer-den-geplanten-elbtunnel-der-bundesautobahn-a-20-bei-glueckstadt>; Abruf: 2.2.2020)

Der BRH kommt zu folgenden Ergebnissen:

- *Der Bauwerksentwurf der Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein wies für den Elbtunnel Herstellungskosten von 813 Mio. Euro aus (Preisstand 2008). Unterstellt man eine jährliche Baupreiserhöhung von 2,5 %, kostet der Elbtunnel heute 942 Mio. Euro (Preisstand 2014).*
- *[...] die Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein [hat] die Herstellungskosten für den geplanten Elbtunnel [...] um fast 60 % unterschätzt.*
- *Der Bundesrechnungshof hält aus heutiger Sicht Herstellungskosten von mindestens 1,5 Mrd. Euro für wahrscheinlich (Preisstand 2014).⁶¹*

Der BRH fasst seine Kostenschätzung für den A 20-Elbtunnel in folgender Tabelle zusammen:⁶²

Tabelle 2: Kostenschätzung des Bundesrechnungshofes - Preisstand 2014

Bauteile	Baulänge [m]	Kosten [Mio. Euro brutto]
Trogbauwerk Süd	440	106
Offene Bauweise Tunnel Süd	190	
maschineller Vortrieb (zwei Röhren à)	5 343,5	1 282
Offene Bauweise Tunnel Nord	137,5	92
Trogbauwerk Nord	396	
Gesamt	6 507	1 480

Aus der Summe der Herstellungskosten (1.480 Millionen Euro) und der Streckenlänge des Tunnelbauwerks (6,507 Kilometer) ergibt sich, dass ein Kilometer des Tunnels rund 227,4 Millionen Euro kostet.

Der BRH fordert das BMVI dazu auf, die Berechnungen in den BVWP 2030 einfließen zu lassen:

Diese Kosten sollte das BMVI in die Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses bei der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) einspeisen, denn Haushaltsklarheit und Haushaltswahrheit

⁶¹ BRH: Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO über den Investitionsbedarf für den geplanten Elbtunnel der Bundesautobahn A 20 bei Glückstadt. Gz: V 4-2013 -5651, Potsdam, 16.07.2014, S. 3
<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/langfassungen/langfassungen-2014/2014-bericht-Investitionsbedarf-fuer-den-geplanten-elbtunnel-der-bundesautobahn-a-20-bei-glueckstadt>; Abruf: 2.2.2020)

⁶² BRH: Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO über den Investitionsbedarf für den geplanten Elbtunnel der Bundesautobahn A 20 bei Glückstadt. Gz: V 4-2013 -5651, Potsdam, 16.07.2014, S. 18
<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/langfassungen/langfassungen-2014/2014-bericht-Investitionsbedarf-fuer-den-geplanten-elbtunnel-der-bundesautobahn-a-20-bei-glueckstadt>; Abruf: 2.2.2020)

*erfordern, dass die Kosten von Großprojekten möglichst frühzeitig zutreffend ermittelt und in der Haushaltsplanung berücksichtigt werden.*⁶³

6.3 FAZIT ZUR FINANZIERUNG UND ZU DEN KOSTEN DES A 20-ELBTUNNELS

Zunächst ist festzuhalten, dass der BVWP 2030 keine transparenten Informationen zur Finanzierung des A 20-Elbtunnels enthält: Im BVWP 2030 wird der Tunnel auf der Liste der ÖPP-Projekte geführt und als F-Modell gekennzeichnet. So wäre anzunehmen, dass die im BVWP 2030 ausgewiesene Kostensumme für den Elbtunnel-Abschnitt der A 20 dem Anteil des Bundes (Anschubfinanzierung) an einem ansonsten privat finanzierten Projekt entspricht.

Dies ist aber nicht der Fall: Die im BVWP 2030 ausgewiesene Kostensumme beruht auf der Annahme der konventionellen Finanzierung des Elbtunnels, wie aus BT-Drs. 18/9205 vom 18.7.2016 zu entnehmen ist.

Somit liegt es auf der Hand, dass der BVWP 2030 der Aufforderung des BRH, die Prinzipien der Haushaltsklarheit und Haushaltswahrheit zu befolgen, nicht nachgekommen ist:

Während der BRH die Kosten für den Elbtunnel – und zwar ausschließlich für das rund 6,5 Kilometer lange Tunnelbauwerk – auf rund 1,5 Milliarden Euro schätzt, veranschlagt der BVWP 2030 für das 8,2 Kilometer Teilprojekt A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH, das den Tunnel beinhaltet, lediglich rund 1 Milliarde Euro. Die Kosten des A 20-Elbtunnels sind im BVWP 2030 offenkundig gravierend unterschätzt worden.

Aus aktuellen Äußerungen eines Vertreters des BMVI geht hervor, dass im Ministerium selbst grundsätzliche Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Tunnels gehegt werden. Dennoch wird an diesem Projekt festgehalten.

7 NEUBERECHNUNG DER KOSTEN DER A 20 (PREISSTAND 2014)

Die erhebliche Unterschätzung der Kosten des A 20-Elbtunnels im BVWP 2030 wirken sich auf die Kosten des gesamten A 20-Projektes aus. Somit ist es angebracht, die im BVWP 2030 ausgewiesenen Kosten der A 20 unter Einbeziehung der Berechnungen des BRH zum Elbtunnel neu zu berechnen.

Die Kostenangabe des BRH zum Elbtunnel kann unmittelbar in die Berechnungen einbezogen werden, denn sie beruht – ebenso wie die Kostenangaben im BVWP 2030 – auf dem Brutto-Preisstand 2014.⁶⁴

⁶³ BRH: Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO über den Investitionsbedarf für den geplanten Elbtunnel der Bundesautobahn A 20 bei Glückstadt. Gz: V 4-2013 -5651, Potsdam, 16.07.2014, S. 3
(<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/langfassungen/langfassungen-2014/2014-bericht-Investitionsbedarf-fuer-den-geplanten-elbtunnel-der-bundesautobahn-a-20-bei-glueckstadt>; Abruf: 2.2.2020)

⁶⁴ BRH: Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO über den Investitionsbedarf für den geplanten Elbtunnel der Bundesautobahn A 20 bei Glückstadt. Gz: V 4-2013 -5651, Potsdam, 16.07.2014, S. 3 und S. 11
(<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/langfassungen/langfassungen-2014/2014-bericht-Investitionsbedarf-fuer-den-geplanten-elbtunnel-der-bundesautobahn-a-20-bei-glueckstadt>; Abruf: 2.2.2020)

7.1 PROJEKT A20-G10-NI-SH (A 20 VON DER A 28 BIS ZUR A 23 INKL. ABSCHNITT DER A 26)

A 20: Vergleich der Kosten sowie der Kosten pro Kilometer / Projekt A20-G10-NI-SH von der A 28 (NI) bis zur A 23 (SH) inkl. Abschnitt der A 26 laut BVWP 2030 (Aug. 2016) bzw. PRINS und laut Bundesrechnungshof, Elbtunnel, 16.7.2014 Quellen (Abruf: 3.2.2020): BVWP 2030, S. 114: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html BRH: https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/langfassungen/langfassungen-2014/2014-bericht-Investitionsbedarf-fuer-den-geplanten-elbtunnel-der-bundesautobahn-a-20-bei-glueckstadt											
PRINS: Hauptprojekt A 20-G10-NI-SH (BVWP 2030, August 2016)	haushaltsrelevante Projektkosten in Mio. €	Streckenlänge in km lt. PRINS	Kosten pro km in Mio. €	Prins plus BRH, Elbtunnel, 16.7.2014	Anteil Bund Mio. €	Streckenlänge in km lt. PRINS u. BRH, S. 8	Kosten pro km in Mio. €	Kosten Differenz mit/ ohne BRH in Mio. €	Kosten Differenz mit/ ohne BRH in %	Kosten Differenz mit/ ohne BRH in Mio. €	Kosten Differenz mit/ ohne BRH in Mio. €
Teilprojekte	Teilprojekte										
A 20 in Niedersachsen											
A20-G10-NI-SH-T1-NI Westerstede (A 28) - Jaderberg (A29)	161,0	13,0	12,4	siehe 1. Spalte	161,0	13,0	12,4				
A20-G10-NI-SH-T2-NI Jaderberg (A 29) - Schwei (B 437)	406,7	22,5	18,1	siehe 1. Spalte	406,7	22,5	18,1				
A20-G10-NI-SH-T3-NI Schwei (B 437) - ö Weserquerung (L 121)	133,1	10,2	13,0	siehe 1. Spalte	133,1	10,2	13,0				
A20-G10-NI-SH-T4-NI A 20 ö Weserquerung (L 121) - Heerstedt (B 71)	259,5	24,0	10,8	siehe 1. Spalte	259,5	24,0	10,8				
A20-G10-NI-SH-T5-NI Heerstedt (B 71) - Bremervörde (B 495)	192,1	19,2	10,0	siehe 1. Spalte	192,1	19,2	10,0				
A20-G10-NI-SH-T6-NI Bremervörde (B 495) - Elm (L 114)	138,7	12,4	11,2	siehe 1. Spalte	138,7	12,4	11,2				
A20-G10-NI-SH-T7-NI Elm (L 114) - AD A 20/A 26 (ö Drochtersen)	299,2	18,6	16,1	siehe 1. Spalte	299,2	18,6	16,1				
A20-G10-NI-SH-T11-NI A 26 Drochtersen (K 28) - Drochtersen (K 28) - Stade	237,1	15,2	15,6	siehe 1. Spalte	237,1	15,2	15,6				
Ergebnis A 20 in Niedersachsen:	1.827,4	135,1	13,5	Ergebnis A 20 in Niedersachsen:	1.827,4	135,1	13,5	0,0	0,0	0,0	0,0
A 20 länderübergreifend (Elbtunnel)											
A20-G10-NI-SH-T8-NI A 20 AK A20/A26 - Trog (Drochtersen)	114,5	2,5	45,8	A20-G10-NI-SH-T8-NI A 20 AK A20/A26 - Trog (Drochtersen)	114,5	2,5	45,8				
A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH: Anteil NI	642,3										
A 20-G10-NI-SH-T8-NI und A20-G10-NI-SH-T9-NI Summe NI	756,8										
A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH: Anteil SH	389,8										
A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH (Summe NI und SH)	1.032,1	8,2	125,9	A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH (Summe NI Kosten Elbtunnel lt. BRH 2014	1.032,1	8,2	125,9	1.480,0	6,507	227,4	
				Differenz BRH 2014 (1.480 Mio. €) / BVWP 2030, T9 (1.032,1 Mio. €):	447,9						
Ergebnis A 20 länderübergreifend (T8+T9 NI u. SH):	1.146,6	10,7	107,2	Ergebnis A 20 länderübergreifend:	1.594,5	10,7	149,0	447,9	39,1	41,9	39,1
A 20 in Schleswig-Holstein											
A20-G10-NI-SH-T10-SH Glückstadt (B 431) - Hohenfelde (A 23)	205,4	15,2	13,5	siehe 1. Spalte	205,4	15,2	13,5				
Ergebnis A 20 in Schleswig-Holstein:	205,4	15,2	13,5	Ergebnis A 20 in Schleswig-Holstein:	205,4	15,2	13,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamtergebnis:	3.179,4	161,0	19,7		3.627,3	161,0	22,5	447,9	14,1	2,8	14,1

7.1.1 A 20 länderübergreifend (inkl. Elbtunnel)

Im BVWP 2030 werden die Kosten für den A 20-Elbtunnel nicht gesondert ausgewiesen, sondern der gesamte Tunnel (NI und SH) ist Bestandteil des Teilprojektes T9 von Hauptprojekt A20-G10-NI-SH.

Um die Kostenangaben des BVWP 2030 und die Kosten unter Berücksichtigung der Berechnungen des BRH miteinander vergleichen zu können, muss erneut das Teilprojekt T8 aus dem BVWP 2030 mit einbezogen werden.

Zur Erinnerung: Die Teilprojekte T8 und T9 aus dem BVWP 2030 entsprechen gemeinsam den planerischen Bauabschnitten BA 8 der niedersächsischen A 20 („A 20 – Küstenautobahn“) und BA 8 der schleswig-holsteinischen A 20 („A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“). Die Teilprojekte T8 und T9 aus dem BVWP 2030 bezeichnen also zusammen die länderübergreifende Planung der A 20.

Die Neuberechnung der Kosten der länderübergreifenden Abschnitte der A 20 (T8 und T9) unter Berücksichtigung der Berechnungen des BRH zum Elbtunnel kommt zu folgenden Ergebnissen (alle Angaben Preisstand 2014):

- Die Teilprojekte T8 und T9 schlagen nicht, wie im BVWP angesetzt, mit rund 1,1 Milliarden Euro, sondern mit rund 1,6 Milliarden Euro zu Buche.
- Die Kosten der länderübergreifenden A 20 liegen um 447,9 Millionen Euro bzw. um rund 39 Prozent über der Summe, die im BVWP 2030 veranschlagt worden ist.
- Die Kosten pro Kilometer steigen von 107,2 Millionen Euro um rund 42 Millionen Euro auf 149 Millionen Euro.

7.1.2 Gesamtes Projekt A20-G10-NI-SH

Die Neuberechnung der Kosten des gesamten Hauptprojektes A-G10-NI-SH unter Berücksichtigung der Berechnungen des BRH zum Elbtunnel kommt zu folgenden Ergebnissen (alle Angaben Preisstand 2014):

- Die Kosten des Hauptprojekts steigen von rund 3,2 Milliarden Euro auf rund 3,6 Milliarden Euro.
- Die Kosten des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH liegen um 447,9 Millionen Euro bzw. um rund 14 Prozent über der Summe, die im BVWP 2030 veranschlagt worden ist.
- Die Kosten pro Kilometer steigen von 19,7 Millionen Euro auf 22,5 Millionen Euro.

7.2 PROJEKTE IM VORDRINGLICHEN BEDARF DES BVWP 2030 (A 20 VON DER A 28 BIS ZUR A 7)

**A 20: Vergleich der Kosten sowie der Kosten pro Kilometer / Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH von der A 28 (NI) bis zur A 7 (SH) = VB
laut BVWP 2030 (Aug. 2016) bzw. PRINS und laut Bundesrechnungshof, Elbtunnel, 16.7.2014**

Quellen (Abruf: 3.2.2020):

BVWP 2030, S. 114 u. S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile

PRINS: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html>; <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html>; https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html

BRH: <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/langfassungen/langfassungen-2014/2014-bericht-Investitionsbedarf-fuer-den-geplanten-elbtunnel-der-bundesautobahn-a-20-bei-glueckstadt>

PRINS: Hauptprojekte (BVWP 2030, August 2016)	haushalts- relevante Projekt- kosten in Mio. €	Strecken- länge in km lt. PRINS	Kosten pro km in Mio. €	Prins plus BRH, Elbtunnel, 16.7.2014	Anteil Bund Mio. €	Strecken- länge in km lt. PRINS	Kosten pro km in Mio. €	Kosten Differenz mit/ ohne BRH in Mio. €	Kosten Differenz mit/ ohne BRH in %	Kosten pro km Differenz mit/ ohne BRH in Mio. €	Kosten pro km Differenz mit/ ohne BRH in Mio. €
A20-G10-NI-SH	3.179,4	161,0	19,7	A20-G10-NI-SH	3.627,3	161,0	22,5	447,9	14,1	2,8	14,1
A20-G10-SH	213,4	23,4	9,1	A20-G10-SH	213,4	23,4	9,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamtergebnis:	3.392,8	184,4	18,4		3.840,7	184,4	20,8	447,9	13,2	2,4	13,2

Die Neuberechnung der Kosten der Projekte im VB des BVWP 2030 (Hauptprojekte A-G10-NI-SH und A20-G10-SH) unter Berücksichtigung der Berechnungen des BRH zum Elbtunnel kommt zu folgenden Ergebnissen (alle Angaben Preisstand 2014):

- Die Kosten der VB-Projekte steigen von rund 3,4 Milliarden Euro auf rund 3,8 Milliarden Euro.
- Die gemeinsamen Kosten dieser Projekte liegen um 447,9 Millionen Euro bzw. um rund 13 Prozent über der Summe, die im BVWP 2030 veranschlagt worden ist.
- Die Kosten pro Kilometer steigen von 18,4 Millionen Euro auf 20,8 Millionen Euro.

7.3 GESAMTE A 20 (A 20 VON DER A 28 BIS WEEDE) – VB UND FD

**Gesamte A 20: Vergleich der Kosten sowie der Kosten pro Kilometer / Projekte A20-G10-NI-SH, A20-G10-SH und A20-IP10-SH-IP von der A 28 (NI) bis Weede (SH) = VB und FD
laut BVWP 2030 (Aug. 2016) bzw. PRINS und laut Bundesrechnungshof, Elbtunnel, 16.7.2014**

Quellen (Abruf: 3.2.2020):

BVWP 2030, S. 114 u. S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile

PRINS: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html>; <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html>; https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html

BRH: <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/langfassungen/langfassungen-2014/2014-bericht-Investitionsbedarf-fuer-den-geplanten-elbtunnel-der-bundesautobahn-a-20-bei-glueckstadt>

PRINS: Hauptprojekte (BVWP 2030, August 2016)	haushalts- relevante Projekt- kosten in Mio. €	Strecken- länge in km lt. PRINS/ BVWP	Kosten pro km in Mio. €	Prins plus BRH, Elbtunnel, 16.7.2014	Anteil Bund Mio. €	Strecken- länge in km lt. PRINS/ BVWP	Kosten pro km in Mio. €	Kosten Differenz mit/ ohne BRH in Mio. €	Kosten Differenz mit/ ohne BRH in %	Kosten pro km Differenz mit/ ohne BRH in Mio. €	Kosten pro km Differenz mit/ ohne BRH in Mio. €
A20-G10-NI-SH	3.179,4	161,0	19,7	A20-G10-NI-SH	3.627,3	161,0	22,5	447,9	14,1	2,8	14,1
A20-G10-SH	213,4	23,4	9,1	A20-G10-SH	213,4	23,4	9,1	0,0	0,0	0,0	0,0
A20-IP10-SH-IP	343,9	29,6	11,6	A20-IP10-SH-IP	343,9	29,6	11,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamtergebnis:	3.736,7	214,0	17,5		4.184,6	214,0	19,6	447,9	12,0	2,1	12,0

Zur gesamten A 20 gehört neben den Projekten des VB auch das fest disponierte Projekt A20-IP10-SH-IP.

Die Neuberechnung der Kosten der gesamten A 20 (Hauptprojekte A-G10-NI-SH, A20-G10-SH und A20-IP10-SH-IP) unter Berücksichtigung der Berechnungen des BRH zum Elbtunnel kommt zu folgenden Ergebnissen (alle Angaben Preisstand 2014):

- Die Kosten der gesamten A 20 steigen von rund 3,7 Milliarden Euro auf rund 4,2 Milliarden Euro.
- Die gemeinsamen Kosten aller drei A 20-Hauptprojekte liegen 447,9 Millionen Euro bzw. um 12 Prozent über der Summe, die im BVWP 2030 veranschlagt worden ist.
- Die Kosten pro Kilometer steigen von 17,5 Millionen Euro auf 19,6 Millionen Euro.

7.4 FAZIT DER NEUBERECHNUNG DER A 20 (PREISSTAND 2014)

Unter Berücksichtigung der Kosten, die der BRH 2014 für den Elbtunnel berechnet hat, ist die A 20 schon mit dem Preisstand 2014 um rund 448 Millionen teurer als im BVWP 2030 veranschlagt. Die Kosten für die Teilprojekte, die den Elbtunnel beinhalten, wurden im BVWP 2030 um rund 39 Prozent unterschätzt. Die gesamte A 20 schlägt nicht mit 3,7 Milliarden Euro, sondern mit 4,2 Milliarden Euro zu Buche.

Zudem ist die gesamte A 20 bereits mit dem Preisstand 2014 um rund 51 Millionen Euro teurer als von der Bundesregierung in der aktuellen BT-Drs. 19/15996 im Dezember 2019 angegeben (4.133,5 Mio. € / 4.184,6 Mio. €). Hierzu verweisen wir auf die Tabelle im Anhang, Ziff. 11.3.

Realistischerweise liegen die Kosten der A 20 erheblich über den bislang genannten Summen, wie die folgenden Ausführungen zeigen.

8 KOSTENFAKTOREN DES AUTOBAHNBAUS UND PREISENTWICKLUNGEN SOWIE BESONDERHEITEN DER A 20

Der im Auftrag des BMVI im Zuge der Aufstellung des BVWP 2030 vorgelegte Schlussbericht zur „Entwicklung eines Verfahrens zu Plausibilisierung von Investitionskosten“ listet eine Fülle von Faktoren auf, die bei ex-post-analysierten Straßenbauprojekten zu Kostensteigerungen geführt haben:⁶⁵

- Verkehrsführung, Baustraßen
- Umweltschutzmaßnahmen
- Lärmschutz: Preiserhöhung, Mengen
- Ausschreibung: Mehr-/Minderkosten durch Vergabe, Wettbewerbssituation
- passive Schutzeinrichtungen: Preisindex, Mengen
- Leiteinrichtungen, Markierungen

⁶⁵ vgl. AVISO GmbH / BUNG Beratende Ingenieure: Entwicklung eines Verfahrens zur Plausibilisierung von Investitionskosten von angemeldeten Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (Los 1). Schlussbericht. Projekt-Nr. 24.0015/2011 (Los 1). Im Auftrag des BMVI, April 2014, S. 21f. (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2015-abschlussbericht-los-1.pdf?__blob=publicationFile; Abruf: 1.3.2020)

- Beschilderung u. Verkehrszeichen
- Schutzzaun
- Erdbau: Verbesserung/Austausch von Untergrund/Unterbau, Massen
- Grunderwerb: Schlussvermessung, m²-Preis, sonstige Entschädigungen
- Entwässerung: Mehrkosten durch Änderung d. Vorschriften, Mengen, zus. o. geänderte Entwässerungsarbeiten
- Deckenaufbau: Material/Betriebskosten
- Änderung Fachvorschriften/Technik
- öffentliche Belange
- Verkehrslenkungsmaßnahmen u.-einrichtungen
- Böschungssicherungsmaßnahmen
- Erschließen und Abräumen
- Baupreientwicklung/Baupreisindex
- Mengenänderung
- Sonstige besondere Kosten
- Verlegung, Änderung u. Sicherung von vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen
- Oberbaumaßnahmen: Ausbau, Mengen
- Landesdenkmalschutz: Archäologische Ausgrabungen, Denkmalpflege
- Erstellen von baulichen Anlagen des folgenden Abschnitts
- Bepflanzung im Bereich des Straßenkörpers
- Kampfmittelbeseitigung
- Nachträge: Bauverzögerung, Vorhaltung Personal u. Gerät, Schlechtwetter etc.
- Mehrkosten durch Material-, Personal- u. Betriebsmittel
- Planungsänderung z.B. zusätzliches Bauwerk, Bauwerks-Verlängerung etc.
- Entsorgung/Austausch belasteter Schichten
- Lichtsignalanlagen
- zusätzliche Verlegung von Leitungen: Ver- u. Entsorgung
- zusätzliche Kosten: Teilentsiegelung, Rückbau
- Ausstattung Tunnel

Einige wenige dieser Kostenfaktoren werden im Folgenden näher betrachtet, wobei auch auf spezifische Besonderheiten der A 20 eingegangen wird.

8.1 GRUNDERWERBSKOSTEN UND FLÄCHENBEDARF DER A 20

8.1.1 Entwicklung der Grunderwerbskosten seit 2014

Laut Methodenhandbuch zum BVWP 2030 zählen die Grunderwerbskosten zu den Aus- und Neubaukosten eines Projekts.⁶⁶

⁶⁶ PTV Planung Transport Verkehr AG/ PTV Transport Consult GmbH/ TCI Röhling – Transport Consulting International: Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfssfassung. 8.3.2016, S. 251 (= PDF-S. 253) (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile; Abruf: 1.2.2020)

Für die A 20 sind die Preise für landwirtschaftliche Flächen von besonderer Bedeutung, da sie über weite Strecken solche Flächen in Anspruch nimmt.⁶⁷

Den Angaben des Statistischen Bundesamtes zufolge sind die Preise für landwirtschaftliche Flächen in Schleswig-Holstein von 2014 bis 2018 um 9,3 Prozent, in Niedersachsen sogar um 26,6 Prozent gestiegen.⁶⁸

Statistisches Bundesamt - Durchschnittlicher Kaufwert je Hektar veräußerter Flächen der landwirtschaftlichen Nutzung in EUR						
Quelle: https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Preise/Baupreise-Immobilienpreisindex/Publikationen/Downloads-Bau-und-Immobilienpreisindex/kaufwerte-landwirtschaftliche-grundstuecke-2030240187004.pdf?__blob=publicationFile , S. 14f.						
Jahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Schleswig-Holstein	25.013 €	26.311 €	26.494 €	27.101 €	26.875 €	28.763
SH - Veränderung in Prozent p.a.*		5,2	0,7	2,3	-0,8	7,0
SH -Veränderung in Prozent 2014 bis 2018*		9,3				
Niedersachsen	25.181 €	28.856 €	30.713 €	32.012 €	33.497 €	36.518
NI -Veränderung in Prozent p.a. *		14,6	6,4	4,2	4,6	9,0
NI -Veränderung in Prozent 2014 bis 2018*		26,6				

* Berechnung der prozentualen Veränderungen: Verf.

8.1.2 Flächenbedarf der A 20

Laut PRINS werden 870,9 ha Fläche vom Hauptprojekt A 20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 in Niedersachsen bis zur A 23 in Schleswig-Holstein inkl. Abschnitt der A 26) in Anspruch genommen.⁶⁹

Ausweislich der BT-Drs. 18/9205 vom 18.7.2016 liegt der Flächenverbrauch der A 20 (A 20 von der A 28 in Niedersachsen bis zur A 23 in Schleswig-Holstein ohne Abschnitt der A 26) deutlich höher, nämlich bei rund 1.952 ha:

Entsprechend der Planungsstände kann zum jetzigen Zeitpunkt für den Neubau der A 20 zwischen Westerstede – Hohenfelde davon ausgegangen werden, dass rd. 1 952 ha Fläche durch die Trasse und das Baufeld dauerhaft in Anspruch genommen werden.⁷⁰

Der tatsächliche Flächenbedarf der A 20 liegt also um mindestens 124 Prozent (!) über den Angaben im PRINS.

⁶⁷ Vgl. z. B.: NLStBV: Neubau der A 20 von Westerstede bis Drochtersen. Darstellung möglicher Bauverfahren in Bereichen mit gering tragfähigem Baugrund (Marschbereiche). 4.2.2013, S. 3 (unter dem Titel „Informationen zum Baugrund“ abrufbar unter:

https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesautobahnen/a_20_a_26_projekt_kuste_nautobahn/a_20_westerstede_bis_drochtersen/abschnitt_2_jaderberg_a_29_bis_schwei_b_437/abschnitt-2-von-der-a-29-bei-jaderberg-bis-zur-b-437-bei-schwei-162625.html; Abruf: 1.2.2020)

⁶⁸ Destatis/Statistisches Bundesamt: Land- und Forstwirtschaft, Fischerei. Kaufwerte für landwirtschaftliche Grundstücke 2018, 13.8.2019 (= Fachserie 3, Reihe 2.4), S. 14f.

(https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Preise/Baupreise-Immobilienpreisindex/Publikationen/Downloads-Bau-und-Immobilienpreisindex/kaufwerte-landwirtschaftliche-grundstuecke-2030240187004.pdf?__blob=publicationFile; Abruf: 1.2.2020)

⁶⁹ Hauptprojekt A 20-G10-NI-SH, Umweltbeitrag Teil 2, Ziff. 2.5 (<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html>); Abruf: 1.2.2020)

⁷⁰ BT-Drs. 18/9205, 18.7.2016, S. 2 (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/092/1809205.pdf>; Abruf: 1.2.2020)

Hinzu kommen 2.794 ha Fläche für Kompensationsmaßnahmen, wie die Bundesregierung in der eben zitierten Drucksache angibt.⁷¹

8.2 STRAßEN- SOWIE BRÜCKENBAUKOSTEN UND INGENIEURBAUWERKE DER A 20

8.2.1 Entwicklung der Straßen- sowie Brückenbaukosten seit 2014

Auch bei den Straßen- bzw. Brückenbaukosten ist eine eklatante Steigerung zu verzeichnen, wie aus den Preisindizes des Statistischen Bundesamtes hervorgeht.

Von 2017 bis 2018 stiegen die Preise im Straßenbau sprunghaft um 7,1 Prozent, von 2018 bis 2019 um weitere 4,6 Prozent an. Im Brückenbau sind Preissteigerungen um 6,2 Prozent bzw. um 3,7 Prozent zu verzeichnen.

Insgesamt sind die Preise für den Straßenbau im Zeitraum von 2014 bis 2019 um 19,5 Prozent, für den Brückenbau um 18,2 Prozent gestiegen:⁷²

Statistisches Bundesamt - Preisindizes für die Bauwirtschaft 2014 bis 2019 Straßenbau und Brücken im Straßenbau					
abrufbar unter: https://www.destatis.de/GPStatistik/receive/DESerie_serie_00000174?list=all					
Zeitraum	Nov. 2014 - Nov. 2015	Nov. 2015 - Nov. 2016	Nov. 2016 - Nov. 2017	Nov. 2017 - Nov. 2018	Nov. 2018 - Nov. 2019
Straßenbau insgesamt Veränderungen in Prozent	0,7	1,3	4,6	7,1	4,6
Veränderungen in Prozent 2014 bis 2019*	19,5				
Brücken im Straßenbau insgesamt Veränderungen in Prozent	0,7	1,7	4,8	6,2	3,7
Veränderungen in Prozent 2014 bis 2019*	18,2				

* Berechnung: Verf.

8.2.2 Ingenieurbauwerke der „A 20 - Küstenautobahn“

Allein die „A 20 - Küstenautobahn“ (A 20 in Niedersachsen inkl. Elbtunnel und BA 5 der A 26) schlägt mit zahlreichen Ingenieurbauwerken – darunter 145 Brücken – zu Buche, wie die folgende Tabelle zeigt, die die technischen Angaben der NLStBV zu den einzelnen Bauabschnitten des „Projekts Küstenautobahn“ zusammenstellt:⁷³

⁷¹ BT-Drs. 18/9205, 18.7.2016, S. 3 (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/092/1809205.pdf>; Abruf: 1.2.2020)

⁷² Destatis/Statistisches Bundesamt: Preisindizes für die Bauwirtschaft (= Fachserie 17, Reihe 4), jeweils Ausgabe 04, Ziff. 1.4 Ingenieurbau; abrufbar unter: https://www.destatis.de/GPStatistik/receive/DESerie_serie_00000174?list=all; Abruf: 1.2.2020)

⁷³ NLStBV: A 20 / A 26: Projekt Küstenautobahn (https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesautobahnen/a_20_a_26_projekt_kust_enaubahn/; Abruf: 3.2.2020)

Zusammenstellung der technischen Angaben der NLStBV zur "A 20 - Küstenautobahn" inkl. Elbtunnel (NI und SH), AK A 20/A 26 und BA 5 der A 26									
Quelle: https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesautobahnen/a_20_a_26_projekt_kuestenautobahn/ ; Abruf: 3.2.2020									
	Länge in km	Anschluss- stellen	Autobahn- dreiecke / -kreuze	Brücken*	Tunnel- strecke in m	Trog- strecke in m	PWC- Anlagen	Tank- u. Rastanl.	sonstige Großbau- werke
Abschnitt 1 A 28 bis A 29	13,0	1	1	19			1		
Abschnitt 2 A 29 bis B 437	22,5	2		35			1		
Abschnitt 3** B 437 bis L 121	10,4	2			1.645	691			
Abschnitt 4a L 121 bis A 27	8,7	1		10					
Abschnitt 4 A 27 bis B 71	16,5	3	1						
Abschnitt 5 B 71 bis B 495	20,5	1					1	1	
Abschnitt 6 B 495 bis L 114	12,4	2		20					
Abschnitt 7 L 114 bis A 26	18,6	1		21			1		
A 20 Elbtunnel*** (NI und SH)	6,8				5.671	836			
A 20/A 26 Kreuz Kehdingen****	7,9	1	1	6					
A 26, AB 5a K 28 bis L 111	10,1	1		17					
A 26, AB 5b***** L 111 bis Stade-Ost	5,7	1		17					1
Summen	153,0	16	3	145	7.316	1.527	4	1	1

* Brücken für die A 20, für querende Straßen bzw. Wege und Faunabrücken

** A 20, BA 3: Länge: 10,4 km, davon: 5,5 km Neubaustrecke, 1.645 Tunnelstrecke und 691 m Trogstrecke (vorhandener Wesertunnel B 437), 1.475 m Ausbaustrecke, 1.080 m Verlegung und Teilrückbau

*** Elbtunnel: Abschnittslänge A 20 (Niedersachsen): 6.750 m, Bauwerkslänge gesamt (NI + SH): 6.507 m, davon: Tunnellänge: 5.671 m (NI + SH), Trogrampe Nord: 396 m (SH), Trogrampe Süd: 440 m (NI)

**** Kreuz Kehdingen: Längen: A 20: 1.554 m, A 26: 2.200 m, Zubringer K 27: 1.042 m, Zubringer L 111: 3.095 m

***** A 26, BA 5b: Großbauwerk Schwingequerung der A 26: Überführung der Bundeswasserstraße Schwinge in einem Trog über die Autobahn A 26

8.3 ERDBAUKOSTEN UND BAUGRUND, MASSEBILANZ SOWIE BAUZEIT DER A 20

8.3.1 Entwicklung der Erdbaukosten seit 2014

Die aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes zeigen, dass die Kosten für Erdbauarbeiten in den letzten Jahren gravierend zugenommen haben: Von 2014 bis 2019 stiegen die Erdbaupreise im Straßenbau um 24,1 Prozent, die Erdbaupreise im Brückenbau um 25,2 Prozent:⁷⁴

⁷⁴ Destatis/Statistisches Bundesamt: Preisindizes für die Bauwirtschaft (= Fachserie 17, Reihe 4), jeweils Ausgabe 04, Ziff. 1.4 Ingenieurbau; abrufbar unter: https://www.destatis.de/GPStatistik/receive/DESerie_serie_00000174?list=all; Abruf: 1.2.2020)

Statistisches Bundesamt - Preisindizes für die Bauwirtschaft 2014 bis 2019
Erdarbeiten

abrufbar unter:

https://www.destatis.de/GPStatistik/receive/DESerie_serie_00000174?list=all

Zeitraum	Nov. 2014 - Nov. 2015	Nov. 2015 - Nov. 2016	Nov. 2016 - Nov. 2017	Nov. 2017 - Nov. 2018	Nov. 2018 - Nov. 2019
Straßenbau - Erdarbeiten Veränderungen in Prozent	2,4	2,4	5,3	7,7	4,4
Veränderungen in Prozent 2014 bis 2019*	24,1				
Brücken im Straßenbau - Erdarbeiten Veränderungen in Prozent	2,7	2,8	5,5	7,4	4,7
Veränderungen in Prozent 2014 bis 2019*	25,2				

* Berechnung: Verf.

Im Zuge der Vorbereitung des BVWP 2030 hat das BMVI die Erdbaukosten bei unterschiedlichen Baugrundtypen abgeschätzt bzw. abschätzen lassen:⁷⁵

Baugrundtyp	Baugrundtyp-Klartext	Bodenart	Baumaßnahme	Geschätzte Baukosten Erdbau (RQ 31)
0	Wasser	Wasser		
1	gut tragfähige Böden	Sand, Kies, Festgestein nicht wasserlöslich	keine	ca. 2 Mio. €/km
2	mäßig tragfähige Böden und Fels	Ton, Schluff (Konsistenz: mindestens steif), Sand mit hohem Feinkornanteil und/oder humosen Bestandteilen; Geschiebelehm-/mergel, Löss	Bodenaustausch (0,3 - 0,5 m), Bodenverbesserung durch Kalk- oder Zementzugabe	ca. 2,7 Mio. €/km
3	gering tragfähige Böden mit Mächtigkeit < 2 m und Fels mit wasserlöslichen Einlagerungen	Torf, Mudde, Schluff, Ton (Konsistenz: weich, breiig); Mischwatt, Schlickwatt, Klei (z.B. Moore, Marschgebiete, ggf. Flussniederungen), Ton-/Schluff-/Mergelstein mit Gipseinlagerungen	vollständiger Bodenaustausch, Maßnahmen zur Bodenverbesserung, ggf. besondere Baumaßnahmen	ca. 4 Mio. €/km
4	gering tragfähige Böden mit Mächtigkeit > 2 m	Torf, Mudde, Schluff, Ton (Konsistenz: weich, breiig); Mischwatt, Schlickwatt, Klei (z.B. Moore, Marschgebiete, ggf. Flussniederungen)	Bodenaustausch in größerem Umfang, Herstellung von Vorbelastungsdämmen, aufgeständerte Gründungspolster, Maßnahmen zur Bodenverbesserung	ca. 6 Mio. €/km
5	Wasserlösliche Festgesteine, weniger als 2 m Überdeckung	Gips, Anhydrit	Gebiete möglichst nicht bebauen!	

Tabelle 5: Baugrundtypeneinteilung BMVI mit geschätzten Kosten der HG 2

Aus diesen Angaben geht hervor, dass die Erdbaukosten auf gering tragfähigen Böden des Baugrundtyps 3 (Mächtigkeit < 2 m) um 100 Prozent, die Erdbaukosten auf gering tragfähigen Böden des Baugrundtyps 4 (Mächtigkeit > 2 m) um 200 Prozent über den Erdbaukosten auf gut tragfähigen Böden liegen.

Rechnet man die hier angesetzten Erdbaukosten anhand der Preisindizes des Statistischen Bundesamtes für die Erdarbeiten im Straßenbau auf das Jahr 2019 hoch (plus 24,1 Prozent), so erhält man folgende Ergebnisse:

- Baugrundtyp 1
gut tragfähige Böden rund 2,5 Mio. €/km
(plus 0,5 Mio. €/km)
- Baugrundtyp 2
Mäßig tragfähige Böden rund 3,4 Mio. €/km
(plus 0,7 Mio. €/km)

⁷⁵ AVISO GmbH / BUNG Beratende Ingenieure: Entwicklung eines Verfahrens zur Plausibilisierung von Investitionskosten von angemeldeten Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (Los 1). Schlussbericht. Projekt-Nr. 24.0015/2011 (Los 1). Im Auftrag des BMVI, April 2014, S. 33 (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2015-abschlussbericht-los-1.pdf?__blob=publicationFile; Abruf: 1.3.2020)

Die geplante Küstenautobahn A 20 verläuft in Niedersachsen [...] durch Bereiche mit unterschiedlichen Bodenbeschaffenheiten. In den Geestbereichen bilden die oberflächennahen Bodenschichten einen stabilen Untergrund [...]. Im Einzugsbereich von Weser, Jade und Elbe quert die geplante A 20 dagegen auch größere Bereiche von Marschböden, die sich durch nachsteinzeitliche Weichschichten auszeichnen. In diesen Bereichen sind gering tragfähige Böden mit bis zu 20 m Mächtigkeit vorhanden, die über eiszeitlichen Sanden liegen und sich aus Klei und Torf zusammensetzen.⁷⁸

8.3.3 Massebilanz der „A 20 – Küstenautobahn“

Zur exemplarischen Illustration der problematischen Baugrundverhältnisse werden die Angaben der NLStBV zum Erdbau in Bauabschnitt 1 und Bauabschnitt 2 der „A 20 – Küstenautobahn“ im Folgenden zusammengefasst.

Aus der Massebilanz der beiden Bauabschnitte geht hervor, dass allein für diese rund 35 Kilometer lange Autobahnstrecke (BA 1: 13,0 km, BA 2: 22,45 km) über 16,5 Millionen Kubikmeter Böden bewegt werden müssen (BA 1: rd. 4 Mio. m³, BA 2: rd. 12,5 Mio. m³).⁷⁹ Im Hinblick auf das Überschüttverfahren auf dem größten Teil der Strecke in Abschnitt 2 ist anzumerken, dass die geplanten Vorbelastungsdämme stellenweise die Höhe von 18 Metern erreichen:⁸⁰

Erdbauverfahren im Abschnitt 1 der A 20 (von der A 28 bei Westerstede bis zur A 29 bei Jaderberg) Quelle: NLStBV: Feststellungsentwurf für den Neubau der A 20, von Westerstede bis Drochtersen. Abschnitt 1 [...]. Erläuterungsbericht. 28.4.2015, S. 93f.						
Bereich	Ia	Ib	IIa	IIb	IIc	IId
Länge in km	4,2	1,7	4,6	2,3	0,9	1,0
Gründung	Abtrag bzw. Bodenaustausch, lokal bis ca. 4 m	Abtrag bzw. Bodenaustausch, lokal bis ca. 2 m	Abtrag bzw. Bodenaustausch, lokal bis ca. 3 m	Abtrag bzw. Bodenaustausch, lokal bis ca. 1 m	Abtrag bzw. Bodenaustausch, lokal bis ca. 1 m	Abtrag bzw. Bodenaustausch, lokal bis ca. 2 m
Massebilanz im Abschnitt 1 der A 20 (von der A 28 bei Westerstede bis zur A 29 bei Jaderberg) Quelle: NLStBV: Feststellungsentwurf für den Neubau der A 20, von Westerstede bis Drochtersen. Abschnitt 1 [...]. Erläuterungsbericht. 28.4.2015, S. 97						
Oberboden abtragen, seitlich lagern und andecken (in m ³)						89.780
Oberboden abtragen und beseitigen (in m ³)						391.430
Boden der Bodenklasse 2 lösen und abfahren (Torf) (in m ³)						384.510
Boden (schluffarme Sande) liefern und einbauen (in m ³)						3.152.590
Summe (in m³)						4.018.310

⁷⁸ Niedersächsischer Landtag, Drs. 18/75, 14.12.2017, S. 6f. (abrufbar unter: https://www.nilas.niedersachsen.de/starweb/NILAS/servlet.starweb?path=NILAS/lisshfl.web&id=NILASWEBFA_STLINK&search=ID%3DV-405706&format=WEBLANGFLNE; Abruf: 2.2.2010)

⁷⁹ NLStBV: Feststellungsentwurf für den Neubau der A 20, von Westerstede bis Drochtersen. Abschnitt 1 von der A 28 bei Westerstede bis zur A 29 bei Jaderberg. Erläuterungsbericht, 28.4.2015, S. 93f. und S. 97f.; NLStBV: Feststellungsentwurf für den Neubau der A 20, von Westerstede bis Drochtersen. Abschnitt 2 von der A 29 bei Jaderberg bis zur B 437 bei Schwei. Erläuterungsbericht, 31.7.2017, S. 143-145 und S. 148

⁸⁰ So bei Bauwerk BW 2-12, Brücke im Zuge der K 210 über die A 20, siehe NLStBV: Planunterlagen, Höhenpläne kreuzende Straßen und Wege, Unterlage 6.4, Blatt 6_02, 31.7.2017

Erdbauverfahren im Abschnitt 2 der A 20 (von der A 29 bei Jaderberg bis zur B 437 bei Schwei)					
Quelle: NLStBV: Feststellungsentwurf für den Neubau der A 20, von Westerstede bis Drochtersen. Abschnitt 2 [...]. Erläuterungsbericht. 31.7.2017, S. 143-145					
Bereich	la	lb	lc	II	III
Länge in km	0,5	0,6	2,1	3,8	15,6
Gründung	ggf. Teilbodenaustausch, Bindemittel			Bodenvoll- austausch gegen Sand	Überschütt- verfahren mit Vertikaldrains
Massebilanz im Abschnitt 2 der A 20 (von der A 29 bei Jaderberg bis zur B 437 bei Schwei)					
Quelle: NLStBV: Feststellungsentwurf für den Neubau der A 20, von Westerstede bis Drochtersen. Abschnitt 2 [...]. Erläuterungsbericht. 31.7.2017, S. 148					
Oberboden abtragen, seitlich lagern und andecken (in m ³)					169.000
Oberboden abtragen und beseitigen (in m ³)					58.500
Boden der Bodenklasse 2 lösen und abfahren (Torf) (in m ³)					1.275.000
Boden (grobkörnig, als Arbeitsebene) liefern u. einbauen (in m ³)					1.396.000
Boden (schluffarme Sande) liefern und einbauen (in m ³)					6.145.000
Boden (Sande aus Überschüttung) lösen u. in Baustelle einbauen (in m ³)					1.593.000
Boden (Sande aus Überschüttung) lösen u. im AB 3 einbauen (in m ³)					1.895.000
Summe (in m³)					12.531.500

8.3.4 Bauzeit der „A 20 – Küstenautobahn“

Die problematischen Baugrundverhältnisse wirken sich auch auf die Bauzeit der A 20 aus.

So veranschlagt die NLStBV für die niedersächsische A 20 eine Bauzeit von zwölf bis 15 Jahren:

Der Bau der Autobahn 20 [...] wird zwischen zwölf und 15 Jahre dauern. Das teilte die Landesstraßenbaubehörde mit Sitz in Oldenburg mit. Denn die Autobahn wird in großen Teilen auf Marschgebiet gebaut. Schwieriger Baugrund, der besonders vorbereitet werden muss. [...] Die Autobahn soll nach Auskunft der Behörde daher im sogenannten Überschüttverfahren gebaut werden. [...]. Bis zu zwei Jahren muss der Sand pro Bauabschnitt liegen bleiben [...].⁸¹

8.4 ERHALTUNGSKOSTEN UND NUTZUNGSDAUER DER A 20

8.4.1 Nutzungsdauer des Straßenoberbaus im BVWP 2030

In der Projektbewertung des BVWP 2030 wird für den Straßenoberbau eine Nutzungsdauer von 25 Jahren angesetzt.⁸²

⁸¹ Schwerdtfeger, Tobias: Bau der A 20 dauert bis zu 15 Jahre, in: NWZ online, 17.5.2018 (<https://www.nwzonline.de/wirtschaft/oldenburg-kuestenautobahn-bau-der-a20-dauert-bis-zu-15-jahre-a-50,1,2595870830.html>); Abruf: 27.2.2020)

⁸² PTV Planung Transport Verkehr AG/ PTV Transport Consult GmbH/ TCI Röhling – Transport Consulting International: Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015.

Eine kürzere Nutzungsdauer bzw. eine hohe Reparaturanfälligkeit führen zwangsläufig zu einer Steigerung der Erhaltungskosten.

8.4.2 Nutzungsdauer des Straßenoberbaus der „A 20 – Küstenautobahn“

Wegen des problematischen Baugrundes der A 20 ist die Nutzungsdauer deutlich kürzer als im BVWP 2030 veranschlagt – sie liegt bei maximal zehn Jahren:

Zuständige Ingenieure haben auf Veranstaltungen der Straßenbehörde nur eine Lebensdauer von maximal zehn Jahren garantiert [...].⁸³

8.4.3 Sanierungszyklen und Erhaltungskosten von Straßen im Planungsgebiet der A 20

Die Sanierungszyklen sowie die Erhaltungskosten der vorhandenen Straßen im unmittelbaren Planungsgebiet der A 20 liefern ernstzunehmende Hinweise auf die erwartbar hohe Reparaturanfälligkeit der geplanten Autobahn.

Ein Artikel von Kirsten Erwentraut in der „Waterkant“ gibt einen exemplarischen Überblick über den katastrophalen Zustand der Moorstraßen im Planungsgebiet der „A 20 – Küstenautobahn“. In dem Artikel aus März 2019 heißt es:

Spätestens seit dem Sommer 2018 kann man in den Mooregebieten, die von der geplanten A 20 durchschnitten werden, wortwörtlich erfahren, was eine Straßenführung über kaum tragfähigen Baugrund bedeutet; so zum Beispiel in der Wesermarsch: Dort sind viele Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen nur noch eingeschränkt befahrbar, denn tiefe Risse und Bodenwellen bestimmen das Bild. Die Klüfte im Asphalt sind mit „normalen“ Schlaglöchern nicht vergleichbar. Manche Risse sind so tief, dass ein zwei Meter langer Zollstock komplett darin versinkt. Während der anhaltend trockenen Sommermonate konnte man von Tag zu Tag dabei zusehen, wie die Straßen zusammenbrachen. Die Geschwindigkeit wurde auf 70, auf 50, auf 30 und stellenweise auf zehn Stundenkilometer herabgesetzt. Manche Strecken wurden für Radfahrer oder sogar für den gesamten Verkehr voll gesperrt.

Von exemplarischer Bedeutung sind die Kreisstraße K 210, die von der B 211 Höhe Oldenbrok nach Südbollenhagen führt, sowie die Landesstraße L 864, die von der B 211 über Jaderlangstraße und Jaderkreuzmoor bis zur L 862 bei Jade / Jaderberg verläuft. Beide Straßen treffen in Südbollenhagen, einem Ortsteil der Gemeinde Jade, aufeinander. Hier liegen beide Straßen im unmittelbaren Planungsgebiet der A 20. Und genau hier ist ein Abschnitt der K 210 – die Oldenbroker Straße – seit Oktober 2018 für den gesamten Verkehr gesperrt. Diese Straße weist so breite und tiefe Risse auf, dass für Fahrradfahrer Lebensgefahr besteht. Die Jaderlangstraße – das Teilstück der L 864, das von der A 20 durchschnitten werden soll – wurde zwar im August 2016 saniert, doch bereits im Sommer 2018 bildeten sich erneut gefährliche Bodenwellen, die ausgeflickt werden mussten. Eine Fahrt auf der Kreuzmoorstraße – dem anschließenden und damals nicht sanierten Abschnitt der L 864 – gleicht heute selbst dann einem Wellenritt, wenn man sich an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern hält.⁸⁴

Entwurfssfassung. 8.3.2016, S. 54 (= PDF-S. 56) (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile; Abruf: 1.2.2020)

⁸³ Niedersächsischer Landtag, Drs. 18/1265, 11.7.2018, S. 2

⁸⁴ Erwentraut, Kirsten: Der Sommer, das Moor – und das Geld, in: Waterkant, März 2019, Heft 133, S. 27f., hier S. 27; vgl. auch Böning, Wolfgang: Katastrophale Straßenverhältnisse in Jader Mooregebieten, in: NWZ online, 10.10.2018 (https://www.nwzonline.de/wesermarsch/blaulicht/jade-fahrverbote-fuer-fahrradfahrer-katastrophale-strassenverhaeltnisse-in-jader-mooregebieten_a_50,2,3116424667.html; Abruf: 3.2.2020); Bokelmann, Hans-Carl: Bürgermeister von Jade ruft Minister um Hilfe, in: NWZ online, 9.11.2018

Die im zitierten Text benannten Straßen sind in kurzen Zeitabständen sanierungsbedürftig und kostspielig, wie folgende Zusammenstellung zeigt:

- K 210, Oldenbroker Straße:
 - Im Oktober 2018 Vollsperrung aufgrund der Risse (siehe oben)
 - Die Vollsperrung dauerte fast ein Jahr.
 - Sanierung im August 2019, Kosten: 600.000 Euro⁸⁵

- L 864, Jaderlangstraße:
 - Sanierung im August/September 2016⁸⁶
 - Sommer 2018: Die Straße wurde stellenweise bereits wieder „ausgeflickt“ (siehe oben)
 - Gegenwärtig (März 2019) ist die Geschwindigkeit aufgrund der Fahrbahnversackungen wieder auf 70 bzw. 50, teilweise auf 30 Stundenkilometer begrenzt.

- L 864, Kreuzmoorstraße
 - Sanierung im Sommer 2012; Kosten: 430.000 Euro⁸⁷
 - Sanierung Im Juli 2019; Kosten: 680.000 Euro⁸⁸
 - Bereits zwei Monate nach der letzten Sanierung traten erneut daumenbreite Risse in der Fahrbahndecke auf.⁸⁹

8.4.4 Erhaltungskosten der A 20 in Mecklenburg-Vorpommern

Die A 20 in Mecklenburg-Vorpommern geriet durch den kompletten Zusammenbruch eines Autobahnabschnitts bei Tribsees in die Schlagzeilen.

Doch auch unabhängig von diesem Desaster verursachte die „Ostsee-Autobahn“ immense Zusatzkosten, wie die „Schweriner Volkszeitung“ berichtet:

Risse im Straßenbelag, Löcher in Auffahrten, Mängel an Brücken: Nur zwölf Jahre nach der Fertigstellung der Ostseeautobahn A 20 muss der Bund für hohe Reparaturkosten für das größte Straßenverkehrsprojekt nach der deutschen Einheit aufkommen. Bisher seien insgesamt Zusatzausgaben von 71 Millionen Euro angefallen, ergab eine für unsere Zeitung erstellte Kostenanalyse des Verkehrsministeriums. Nach der vollständigen Inbetriebnahme

(https://www.nwzonline.de/wesermarsch/wirtschaft/jade-hannover-enorme-strassenschaeden-buergermeister-von-jade-ruft-minister-um-hilfe-um-hilfe_a_50,3,491834158.html; Abruf: 3.2.2020)

⁸⁵ Böning, Wolfgang: Moorstraße wird aufgebrochen, in: NWZ online, 20.8.2019

(https://www.nwzonline.de/wesermarsch/wirtschaft/oldenbrok-jade-sanierung-zwischen-oldenbrok-und-jade-moorstrasse-wird-aufgebrochen_a_50,5,2588225720.html; Abruf: 3.2.2020)

⁸⁶ Landesstraße 864 wird ab Montag saniert, in: NWZ online. 4.8.2016

(https://www.nwzonline.de/wesermarsch/wirtschaft/landesstrasse-864-wird-ab-montag-saniert_a_31,0,3352385262.html; Abruf: 3.2.2020)

⁸⁷ wboe: Aus Buckelpiste wird wieder eine Straße, in: NWZ online, 11.8.2012

(https://www.nwzonline.de/wirtschaft/weser-ems/aus-buckelpiste-wird-wieder-eine-strasse_a_1,0,1562229884.html; Abruf: 3.2.2020)

⁸⁸ Böning, Wolfgang: So schnell brechen Moorstraßen auf, in: NWZ online, 13.9.2019

(https://www.nwzonline.de/wesermarsch/jaderkreuzmoor-verkehr-in-der-wesermarsch-so-schnell-brechen-moorstrassen-auf_a_50,5,3550269529.html; Abruf: 3.2.2020)

⁸⁹ Böning, Wolfgang: So schnell brechen Moorstraßen auf, in: NWZ online, 13.9.2019

(https://www.nwzonline.de/wesermarsch/jaderkreuzmoor-verkehr-in-der-wesermarsch-so-schnell-brechen-moorstrassen-auf_a_50,5,3550269529.html; Abruf: 3.2.2020)

sind bereits 40 Prozent der knapp 300 Kilometer langen und 1,6 Milliarden Euro teuren neuen Autobahn instandgesetzt worden. So seien im Rahmen des sogenannten ersten Erhaltungszyklus 65 Millionen Euro allein in die Erneuerung der Fahrbahndecke gesteckt worden.⁹⁰

8.5 PLANUNGSKOSTEN

Die Planungskosten sind ein Kostenfaktor, der von den Baukosten abhängt: Wenn die Baukosten steigen, dann steigen auch die Planungskosten.

So führt das Methodenhandbuch zum BVWP 2030 aus:⁹¹

Für die Verkehrsträger Straße und Schiene werden Planungskosten generell in Höhe von 18 % der Baukosten angesetzt. [...]

Beim Verkehrsträger Straße teilen sich die Planungskosten wie in Tabelle 121 dargestellt auf die Planungsstufen 1 bis 4 auf. Vor Durchführung der Bewertung wird der aktuelle Planungsstand des Projektes festgestellt und die Planungskosten unter zur Hilfenahme der genannten Tabelle bestimmt. Innerhalb der jeweiligen Planungsstufe werden die anteiligen Planungskosten der Stufe gleichmäßig auf den Zeitraum der Planungsstufe aufgeteilt.

Tabelle 121: Aufteilung der Planungskosten für den Verkehrsträger Straße nach Planungsstufe

Planungsstufen ¹³³	Durchschnittlicher Planungskostensatz
Stufe 1: bis Ende Voruntersuchung (bis Abschluss Linienbestimmung/ROV)	2,0 %
Stufe 2: nach Stufe 1 bis Vorlage Vorentwurf bzw. Ende Entwurfsplanung	5,0 %
Stufe 3: nach Stufe 2 bis Abschluss des Planfeststellungsverfahrens	1,5 %
Stufe 4: Nach Stufe 3 bis Projektfertigstellung	9,5 %
Summe Planungskosten	18,0 %

Die Planungskosten werden in den Angaben im BVWP 2030 bzw. im PRINS zu den haushaltsrelevanten Projektkosten nicht berücksichtigt. Dies wird am Beispiel des PRINS-Dossiers zum Hauptprojekt A20-G20-NI-SH deutlich. Die Gesamtprojektkosten bilden die Basis der

⁹⁰ Roth, Torsten: Pannen-Autobahn kostet Millionen, in: SVZ.de, 23.10.2017 (<https://www.svz.de/regionales/mecklenburg-vorpommern/pannen-autobahn-kostet-millionen-id18144951.html>); Abruf: 3.2.2020)

⁹¹ PTV Planung Transport Verkehr AG/ PTV Transport Consult GmbH/ TCI Röhling – Transport Consulting International: Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030. FE-Projekt-Nr.: 97.358/2015. Entwurfsfassung. 8.3.2016, S. 250f. (= PDF-S. 252f.) (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile); Abruf: 1.2.2020); Alfen Consult GmbH/ AVISO GmbH/ BUNG Ingenieure AG: Berechnung der Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz sowie der externen Kosten nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2018 bis 2022. Endbericht. 5.3.2018, S. 51 (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/wegekostengutachten-2018-2022-endbericht.pdf?__blob=publicationFile); Abruf: 1.2.2020)

Berechnung der haushaltsrelevanten Projektkosten. In diesen Gesamtprojektkosten sind die Planungskosten nicht enthalten:⁹²

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	3.186,1	-	-
Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	3.181,4	davon	
		Länder	1,5
		Kommunen	0,0
		Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,5
		Summe Dritter	2,0
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	4,7	-	-
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	3.179,4	-	-
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 ²⁾)	3.145,7	-	-

2) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.
Die Angabe entspricht den Kosten aller der Bewertung zugrunde gelegten Projekte (siehe Hinweis in Abbildung 1).

8.6 FAZIT ZU DEN KOSTENFAKTOREN UND ZUR PREISENTWICKLUNG

Schon allein anhand der hier dargestellten Auswahl von Kostenfaktoren des Autobahnbaus sowie der spezifischen Besonderheiten der A 20 wird deutlich, dass die aktuellen Kosten für die A 20 ganz erheblich über den im BVWP 2030 veranschlagten Kosten liegen müssen.

So sind die Grunderwerbskosten, die Straßen- und Brückenbaupreise insgesamt sowie die Preise für Erdarbeiten im Straßen- Brückenbau in den letzten Jahren eklatant gestiegen. Aufgrund der extrem schwierigen Bodenverhältnisse in weiten Teilen des Planungsgebietes der A 20 schlagen die Kosten für Erdarbeiten überproportional zu Buche. Hinzu kommen hohe Erhaltungskosten, die ebenfalls durch den problematischen Baugrund bedingt sind. Höhere Baukosten bedingen schließlich auch höhere Planungskosten.

9 REALISTISCHE KOSTENSCHÄTZUNG DER A 20 (PREISSTAND 2019)

Die bisherigen Ausführungen machen deutlich, dass die Kosten der A 20 sowohl im BVWP 2030 als auch in der aktuellen BT-Drs. 19/15996 erheblich unterschätzt worden sind.

Um ein realistisches Bild von den Kosten der A 20 zu erhalten, werden die zur Verfügung stehenden Kostenangaben nunmehr auf das Jahr 2019 hochgerechnet und mit den Angaben im BVWP 2030 verglichen.

⁹² PRINS: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html> (Abruf: 12.3.2020); rote Markierungen: Verf.

9.1 VORGEHENSWEISE DER HOCHRECHNUNG AUF DAS JAHR 2019

Im ersten Schritt werden die im BVWP 2030 bzw. im PRINS ausgewiesenen haushaltsrelevanten Projektkosten anhand bestimmter Prozentsätze auf das Jahr 2019 hochgerechnet

Im zweiten Schritt werden die Planungskosten zu den ermittelten Kosten (Preisstand 2019) hinzuaddiert.

Die Details der Hochrechnung werden in den folgenden Ausführungen erläutert.

9.1.1 Projekt A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23 inkl. Abschnitt der A 26)

9.1.1.1 A 20 in Niedersachsen (inkl. Abschnitt der A 26, ohne Elbtunnel)

Die BT-Drs. 19/15996 von Dezember 2019 greift bei vier der insgesamt acht Bauabschnitte der niedersächsischen A 20 offensichtlich auf die Angaben des BVWP 2030 und damit auf den Preisstand 2014 zurück (BA 2,3,5 und 6 der „A 20 – Küstenautobahn“ bzw. T2, T3, T5 und T6 des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH).

Bei den anderen vier Bauabschnitten (BA 1, 4 und 7 der „A 20 – Küstenautobahn“ bzw. T1, T4, T7 sowie BA 5 der „A 26 – Stade – Hamburg“ bzw. T11) weichen die Kostenangaben in der BT-Drs. von den Angaben im BVWP 2030 ab. In diesen Fällen weist die BT-Drs. Kostensteigerungen aus (siehe Ziff. 5.2.1 und Ziff. 5.4.1.1).

Zunächst wurde die durchschnittliche Kostensteigerung der niedersächsischen A 20-Bauabschnitte anhand der Fälle berechnet, in denen die BT-Drs. im Vergleich mit dem BVWP 2030 Kostensteigerungen verzeichnet (siehe die Tabelle im Anhang, Ziff. 11.4).

Die durchschnittliche Kostensteigerung beträgt 35,4 Prozent.

Bei der Hochrechnung der Kosten der A 20 auf den Preisstand 2019 wurde die durchschnittliche Kostensteigerung von 35,4 Prozent sodann auf die vier Abschnitte der A 20 in Niedersachsen angewendet, in denen die BT-Drs. 19/15996 auf den BVWP 2030 und damit auf den Preisstand 2014 zurückgreift. Bei den anderen vier Abschnitten wurden die Kostenangaben aus der BT-Drs. übernommen.

Eine Kostensteigerung von rund 35 Prozent oder mehr ist z. B. in Anbetracht der extrem schwierigen Baugrundverhältnisse im weitaus überwiegenden Teil der A 20-Abschnitte realistisch (siehe dazu Ziff. 8.3).

9.1.1.2 A 20 länderübergreifend (inkl. Elbtunnel)

Die BT-Drs. 19/15996 verzeichnet für die länderübergreifenden Bauabschnitte der A 20 – also für die Streckenabschnitte, die den Elbtunnel beinhalten (BA 8 der „A 20 – Küstenautobahn“ und BA 8 der „A 20- Nordwestumfahrung Hamburg“ bzw. T8 und T9) – im Vergleich mit dem BVWP 2030 eine Kostensteigerung um 4 Millionen Euro. Das entspricht einer Zunahme der Kosten um 0,3 Prozent (siehe Ziff. 5.4.1.2.2).

Die bisherigen Ausführungen und Berechnungen zum Elbtunnel zeigen, dass diese Kostensteigerung die tatsächlichen Kosten des Elbtunnels nicht annähernd realistisch abbildet, da die vom BRH 2014 berechneten Kosten des Tunnels in Anschlag zu bringen sind. So liegen die Kosten der Elbtunnel-Abschnitte der A 20 schon mit dem Preisstand 2014 um 447,9 Millionen Euro bzw. 39,1 Prozent über den Kosten, die im BVWP 2030 angegeben werden sind (siehe Ziff. 6 und Ziff. 7).

Deshalb werden zunächst die Angaben des BRH 2014 in die Hochrechnung der Kosten der Elbtunnel-Abschnitte einbezogen. Sodann werden die auf diese Weise ermittelten Kosten 2014 anhand der Preissteigerung im Straßenbau von 2014 bis 2019 auf das Jahr 2019 hochgerechnet. Die Preissteigerung im Straßenbau wurde anhand der Preisindizes des Statistischen Bundesamtes ermittelt (siehe Ziff. 8.2.1). Dabei ist zu bedenken, dass die Preissteigerungen im Tunnelbau vermutlich höher liegen, doch dazu konnten keine aktuellen Daten ermittelt werden.

Die Preise im Straßenbau sind von 2014 bis 2019 um 19,5 Prozent gestiegen.

9.1.1.3 A 20 in Schleswig-Holstein

Für den schleswig-holsteinischen Abschnitt des Projektes A20-G10-NI-SH (BA 7 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“ bzw. T10) macht die BT-Drs. 19/15996 eine Kostenangabe, die möglicherweise auf einem Irrtum bei der Lektüre des PRINS beruht. Sicher ist aber, dass die Kostenangabe zu diesem Abschnitt der A 20 nicht den aktuellen Preisstand widerspiegelt, denn ebendieselbe Kostenangabe findet sich bereits in BT-Drs. 18/13309 vom 11.8.2017 (siehe Ziff. 5.2.2).

Deshalb werden die Kosten 2014 aus dem BVWP 2030 auch in diesem Fall anhand der Preissteigerung im Straßenbau 2014 bis 2019 laut Statistischem Bundesamt auf das Jahr 2019 hochgerechnet (19,5 Prozent, siehe oben).

9.1.2 Projekt A20-G10-SH (A 20 von der A 23 bis zur A 7)

Für die beiden Bauabschnitte der schleswig-holsteinischen A 20 (BA 5 und BA 6 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“), die im BVWP 2030 das Hauptprojekt A20-G10-SH ausmachen, weist die BT-Drs. 19/15996 in einem Fall eine Kostensteigerung aus (BA 5 bzw. T2), im anderen Fall greift sie auf die Angabe im BVWP 2030 – also auf den Preisstand 2014 zurück (siehe Ziff. 5.4.2).

Anhand nur eines Falles mit einer Kostendifferenz zwischen dem BVWP 2030 und der BT-Drs. lassen sich – anders als bei der niedersächsischen A 20 – keine Durchschnittswerte der Kostenabweichung ermitteln.

Deshalb werden die Kosten 2014 aus dem BVWP 2030 für den BA 6 bzw. das Teilprojekt T1 anhand der Preissteigerung im Straßenbau 2014 bis 2019 laut Statistischem Bundesamt auf das Jahr 2019 hochgerechnet (19,5 Prozent, siehe oben). Die Kosten für den BA 5 bzw. das Teilprojekt T2 werden aus der BT-Drs. übernommen.

9.1.3 Projekt A20-IP10-SH-IP (A 20 von der A 7 bis Weede)

Für die zwei Bauabschnitte der schleswig-holsteinischen A 20 (BA 3 und BA 4 der „A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg“), die im BVWP 2030 im Hauptprojekt A20-IP10-SH-IP zusammengefasst werden, sind in BT-Drs. 19/15996 Kosten ausgewiesen, die vom BVWP 2030 abweichen.

Diese Kostenangaben werden in die Hochrechnung der Kosten der A 20 auf das Jahr 2019 übernommen.

9.1.4 Hochrechnung auf den Preisstand 2019 unter Berücksichtigung der Planungskosten

Die Planungskosten sind in den haushaltsrelevanten Projektkosten, die im BVWP 2030 bzw. im PRINS ausgewiesen werden, nicht enthalten.

Sie werden gemäß Methodenhandbuch zum BVWP 2030 mit 18 Prozent der Baukosten angesetzt. Im Methodenhandbuch werden diese Planungskosten dann anhand eines bestimmten Schlüssels auf die vier Planungsstufen eines Projekts verteilt.

Die vorliegenden Berechnungen folgen dieser Methode.

Die Planungsstufe der Projekte bzw. Teilprojekte wurden BT-Drs. 19/15996 entnommen. Dann wurden die Planungskosten gemäß der vorliegenden Planungsstufe bzw. den noch ausstehenden Planungsstufen auf der Grundlage der Kosten 2019 berechnet.

Die Ausführungen des Methodenhandbuchs zu den Planungskosten finden sich unter Ziff. 8.5, der Planungsstand der Projekte bzw. Teilprojekte laut BT-Drs. 19/15996 unter Ziff. 4. Die Berechnung der Planungskosten ist in der Tabelle im Anhang, Ziff. 11.5., wiedergegeben.

9.2 HOCHRECHNUNG AUF DEN PREISSTAND 2019

9.2.1 Projekt A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23 inkl. Abschnitt der A 26)

A 20: Kostenberechnung Preisstand 2019 / Projekt A20-G10-NI-SH von der A 28 (NI) bis zur A 23 (SH) inkl. Abschnitt der A 26 Grundlagen der Berechnung 2019: BT-Drs. 19/15996 (Dez. 2019); Destatis: Preisindizes für den Straßenbau 2014 bis 2019; BRH: Bericht A 20-Elbtunnel, 16.7.2014												
Quellen (Abruf: 4.3.2020): BVWP 2030, S. 114: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile ; PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html ; BT-Drs., S. 6f.: http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf ; Destatis: https://www.destatis.de/GPStatistik/receive/DESerie_serie_00000174?list=all ; BRH, S. 18: https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/langfassungen/langfassungen-2014/2014-bericht-investitionsbedarf-fuer-den-geplanten-elbtunnel-der-bundesautobahn-a-20-bei-glueckstadt												
BVWP 2030 bzw. PRINS Preisstand 2014				BRH Elb- tunnel 2014	Preisstand 2019							
					Kostensteigerung Straßenbau 2014-2019 lt. Destatis in %:							19,5
					Ø-Kostensteigerung A 20 in Niedersachsen, BT-Drs. 19/15996, in %:							35,4
PRINS: Hauptprojekt A 20-G10-NI-SH (BVWP 2030, August 2016)	haushalts- relevante Projekt- kosten in Mio. €	Strecken- länge in km lt. PRINS	Kosten pro km in Mio. €	Anteil Bund Mio. €	Anteil Bund Mio. € (BVWP 2030 inkl. BRH + 35,4% oder + 19,5% bzw. BT-Drs.)	Strecken- länge in km lt. PRINS	Kosten pro km in Mio. €	Kosten Differenz 2019 / 2014 in Mio. €	Kosten Differenz 2019 / 2014 in Prozent	Kosten pro km Differenz 2019 / 2014 in Mio. €	Kosten pro km Differenz 2019 / 2014 in Prozent	
Teilprojekte												
A 20 in Niedersachsen												
A20-G10-NI-SH-T1-NI Westerstede (A 28) - Jaderberg (A29) = NI, BA 1	161,0	13,0	12,4	161,0	189,5	13,0	14,6	28,5	17,7	2,2	17,7	
A20-G10-NI-SH-T2-NI Jaderberg (A 29) - Schwei (B 437) = NI, BA 2	406,7	22,5	18,1	406,7	550,7	22,5	24,5	144,0	35,4	6,5	35,7	
A20-G10-NI-SH-T3-NI Schwei (B 437) - ö Weserquerung (L 121) = NI, BA 3	133,1	10,2	13,0	133,1	180,2	10,4	17,3	47,1	35,4	4,3	32,8	
A20-G10-NI-SH-T4-NI A 20 ö Weserquerung (L 121) - Heerstedt (B 71) = NI, BA 4	259,5	24,0	10,8	259,5	346,5	25,2	13,8	87,0	33,5	2,9	27,2	
A20-G10-NI-SH-T5-NI Heerstedt (B 71) - Bremervörde (B 495) = NI, BA 5	192,1	19,2	10,0	192,1	260,1	20,5	12,7	68,0	35,4	2,7	26,8	
A20-G10-NI-SH-T6-NI Bremervörde (B 495) - Elm (L 114) = NI, BA 6	138,7	12,4	11,2	138,7	187,8	12,4	15,1	49,1	35,4	4,0	35,4	
A20-G10-NI-SH-T7-NI Elm (L 114) - AD A 20/A 26 (ö Drochtersen) = NI, BA 7	299,2	18,6	16,1	299,2	302,8	18,6	16,3	3,6	1,2	0,2	1,2	
A20-G10-NI-SH-T11-NI A 26 Drochtersen (K 28) - Drochtersen (K 28) - Stade = NI, A 26, BA 5	237,1	15,2	15,6	237,1	457,0	15,8	29,0	219,9	92,7	13,4	85,9	
Ergebnis A 20 in Niedersachsen:	1.827,4	135,1	13,5	1.827,4	2.474,6	138,3	17,9	647,2	35,4	4,4	32,3	
A 20 länderübergreifend (Elbtunnel)												
A20-G10-NI-SH-T8-NI A 20 AK A20/A26 - Trog (Drochtersen) = Teil von NI, BA 8	114,5	2,5	45,8	114,5	136,8	2,5			19,5			
A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH = NI, Teil von BA 8, und SH, gesamter BA 8	1.032,1	8,2	125,9	1.032,1	1.233,4	8,2			19,5			
<i>Kosten Elbtunnel lt. BRH 2014</i>				1.480,0	1.768,6				19,5			
Differenz BRH 2014 / BVWP 2030:				447,9	535,2				19,5			
Ergebnis A 20 länderübergreifend:	1.146,6	10,7	107,2	1.594,5	1.905,4	10,7	178,1	758,8	66,2	70,9	66,2	
A 20 in Schleswig-Holstein												
A20-G10-NI-SH-T10-SH Glückstadt (B 431) - Hohenfelde (A 23) = SH, BA 7	205,4	15,2	13,5	205,4	245,5	15,2	16,1	40,1	19,5	2,6	19,5	
Ergebnis A 20 in Schleswig-Holstein:	205,4	15,2	13,5	205,4	245,5	15,2	16,1	40,1	19,5	2,6	19,5	
Gesamtergebnis:	3.179,4	161,0	19,7	3.627,3	4.625,5	164,2	28,2	1.446,1	45,5	8,4	42,6	

9.2.1.1 A 20 in Niedersachsen (inkl. Abschnitt der A 26, ohne Elbtunnel)

Die Hochrechnung der Kostenangaben im BVWP 2030 (Preisstand 2014) auf das Jahr 2019 führt für die niedersächsische A 20 (T1 bis T7 und T11 des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH) zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 1.827,4 Millionen Euro, also auf rund 1,8 Milliarden Euro.

Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten um 647,2 Millionen Euro auf 2.474,6 Millionen Euro – also auf rund 2,5 Milliarden Euro – erhöht.

- Die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer sind von 13,5 Millionen Euro im BVWP 2030 auf 17,9 Millionen Euro gestiegen.

9.2.1.2 A 20 länderübergreifend (inkl. Elbtunnel)

Die Hochrechnung der Kostenangaben im BVWP 2030 (Preisstand 2014) auf das Jahr 2019 führt für die länderübergreifenden Abschnitte der A 20 – also für die Streckenabschnitte, die den Elbtunnel beinhalten (T8 und T9 des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH) – zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 1.146,6 Millionen Euro, also auf rund 1,1 Milliarden Euro.

Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten um 758,8 Millionen Euro auf 1.905,4 Millionen Euro – also auf rund 1,9 Milliarden Euro – erhöht.

- Die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer sind von 107,2 Millionen Euro im BVWP 2030 auf 178,1 Millionen Euro gestiegen.

9.2.1.3 A 20 in Schleswig-Holstein

Die Hochrechnung der Kostenangaben im BVWP 2030 (Preisstand 2014) auf das Jahr 2019 führt für den schleswig-holsteinischen Abschnitt des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH (T10) zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 205,4 Millionen Euro.

Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten um 40,1 Millionen Euro auf 245,5 Millionen Euro erhöht.

- Die Kosten pro Kilometer sind von 13,5 Millionen Euro im BVWP 2030 auf 16,1 Millionen Euro gestiegen.

9.2.1.4 Gesamtes Projekt A20-G10-NI-SH

Die Hochrechnung der Kostenangaben im BVWP 2030 (Preisstand 2014) auf das Jahr 2019 führt für das gesamte Hauptprojekt A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 in Niedersachsen bis zur A 23 in Schleswig-Holstein inkl. Abschnitt der A 26) zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 3.179,4 Millionen Euro, also auf rund 3,2 Milliarden Euro.

Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten um 1.446,1 Millionen Euro auf 4.625,5 Millionen Euro – also auf rund 4,6 Milliarden Euro – erhöht.

Das entspricht einer Kostensteigerung um 45,5 Prozent.

- Die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer sind von 19,7 Millionen Euro auf 28,2 Millionen Euro gestiegen.

9.2.2 Projekt A20-G10-SH (A 20 von der A 23 bis zur A 7)

A 20: Kostenberechnung Preisstand 2019 / Projekt A20-G10-SH von der A 23 (SH) bis zur A 7 (SH) Grundlagen der Berechnung 2019: BT-Drs. 19/15996 (Dez. 2019); Destatis: Preisindizes für den Straßenbau 2014 bis 2019 Quellen (Abruf: 4.3.2020): BVWP 2030, S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile ; PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html ; BT-Drs., S. 7: http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf ; Destatis: https://www.destatis.de/GPStatistik/receive/DESeries_serie_00000174?list=all											
BVWP 2030 bzw. PRINS Preisstand 2014				Preisstand 2019							
				Kostensteigerung Straßenbau 2014-2019 lt. Destatis in %:							19,5
PRINS: Hauptprojekt A 20-G10-SH (BVWP 2030, August 2016)	haushalts- relevante Projekt- kosten in Mio. €	Strecken- länge in km lt. PRINS	Kosten pro km in Mio. €	Anteil Bund Mio. € (BVWP 2030 + 19,5% bzw. BT-Drs.)	Strecken- länge in km lt. PRINS	Kosten pro km in Mio. €	Kosten Differenz 2019 / 2014 in Mio. €	Kosten Differenz 2019 / 2014 in Prozent	Kosten pro km Differenz 2019 / 2014 in Mio. €	Kosten pro km Differenz 2019 / 2014 in Prozent	
Teilprojekte											
A20-G10-SH-T1-SH Hohenfelde (A 23) - L 114 = SH, BA 6	114,5	10,2	11,2	136,8	10,2	13,4	22,3	19,5	2,2	19,5	
A20-G10-SH-T2-SH L 114 - AK A 20/A 7 = SH, BA 5	98,9	13,2	7,5	127,5	13,2	9,7	28,6	28,9	2,2	28,9	
Gesamtergebnis:	213,4	23,4	9,1	264,3	23,4	11,3	50,9	23,9	2,2	23,9	

Die Hochrechnung der Kostenangaben im BVWP 2030 (Preisstand 2014) auf das Jahr 2019 führt für das gesamte Hauptprojekt A20-G10-SH (A 20 von der A 23 bis zur A 7 in Schleswig-Holstein) zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 213,4 Millionen Euro.

Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten um 50,9 Millionen Euro auf 264,3 Millionen Euro erhöht.

Das entspricht einer Kostensteigerung um 23,9 Prozent.

- Die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer sind von 9,1 Millionen Euro auf 11,3 Millionen Euro gestiegen.

9.2.3 Projekt A20-IP10-SH-IP (A 20 von der A 7 bis Weede)

A 20: Kostenberechnung Preisstand 2019 / Projekt A20-IP10-SH-IP von der A 7 (SH) bis Weede (SH) Grundlagen der Angabe 2019: BT-Drs. 19/15996 (Dez. 2019)											
<small>Quellen (Abruf: 4.3.2020): BVWP 2030, S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile; PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html; BT-Drs., S. 7: http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf </small>											
BVWP 2030 bzw. PRINS Preisstand 2014				Preisstand 2019*							
				Kostensteigerung Straßenbau 2014-2019 lt. Destatis in %:*							19,5
PRINS: Hauptprojekt A20-IP10-SH-IP	haushalts- relevante Projekt- kosten in Mio. €	Strecken- länge in km lt. BVWP 2030, S. 148	Kosten pro km in Mio. €	Anteil Bund Mio. € (BT-Drs.)	Strecken- länge in km lt. BVWP 2030, S. 148	Kosten pro km in Mio. €	Kosten Differenz BT.-Drs./ BVWP in Mio. €	Kosten Differenz BT.-Drs./ BVWP in Prozent	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ BVWP in Mio. €	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ BVWP in Prozent	
A20-IP10-SH-IP Weede - A 7 = SH, BA 4 u. SH, BA 3	343,9	29,6	11,6	173,7							
				193,4							
Gesamtergebnis:	343,9	29,6	11,6	367,1	29,6	12,4	23,2	6,7	0,8	6,7	

*hier nicht angewendet, da BT-Drs. 19/15996 bereits vom BVWP 2030 abweicht, also eine Kostensteigerung verzeichnet

Das Hauptprojekt A20-IP10-SH-IP (A 20 von der A 7 bis Weede in Schleswig-Holstein) wurde nicht auf das Jahr 2019 hochgerechnet, da die Kostenangaben in BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019) bereits von der Kostenangabe im BVWP 2030 (Preisstand 2014) abweichen. Der Kostenvergleich kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 343,9 Millionen Euro.
Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten nach Angaben der Bundesregierung um 23,2 Millionen Euro auf 367,1 Millionen Euro erhöht.
Das entspricht einer Kostensteigerung um 6,7 Prozent.
- Die Kosten pro Kilometer sind von 11,6 Millionen Euro auf 12,4 Millionen Euro gestiegen.

9.2.4 Projekte im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 (A 20 von der A 28 bis zur A 7)

A 20: Kostenberechnung Preisstand 2019 / Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH von der A 28 (NI) bis zur A 7 (SH) = VB Grundlagen der Berechnung 2019: BT-Drs. 19/15996 (Dez. 2019); Destatis: Preisindizes für den Straßenbau 2014 bis 2019, BRH: Bericht A 20-Elbtunnel, 16.7.2014 Quellen (Abruf: 4.3.2020): BVWP 2030, S. 114 u. S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile ; PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html ; https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html ; BT-Drs., S. 6f.: http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf ; Destatis: https://www.destatis.de/GPStatistik/receive/DESerie_serie_00000174?list=all ; BRH, S. 18: https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/langfassungen/langfassungen-2014/2014-bericht-Investitionsbedarf-fuer-den-geplanten-elbtunnel-der-bundesautobahn-a-20-bei-glueckstadt												
BVWP 2030 bzw. PRINS Preisstand 2014				Preisstand 2019								
				Kostensteigerung Straßenbau 2014-2019 lt. Destatis in %:								19,5
PRINS: Hauptprojekte (BVWP 2030, August 2016)				haushalts- relevante Projekt- kosten in Mio. €	Strecken- länge in km lt. PRINS	Kosten pro km in Mio. €	Anteil Bund Mio. € (BVWP 2030 inkl. BRH + 35,4% oder + 19,5% bzw. BT-Drs.)	Strecken- länge in km lt. NLSStBV, LBVSH, PRINS	Kosten pro km in Mio. €	Ø-Kostensteigerung A 20 in Niedersachsen, BT-Drs. 19/15996, in %:		35,4
										Kosten Differenz 2019 / 2014 in Mio. €	Kosten Differenz 2019 / 2014 in Prozent	Kosten pro km Differenz 2019 / 2014 in Mio. €
A20-G10-NI-SH	3.179,4	161,0	19,7	4.625,5	164,2	28,2	1.446,1	45,5	8,4	42,6		
A20-G10-SH	213,4	23,4	9,1	264,3	23,4	11,3	50,9	23,9	2,2	23,9		
Gesamtergebnis:	3.392,8	184,4	18,4	4.889,8	187,6	26,1	1.497,0	44,1	7,7	41,7		

Die Hauptprojekte A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23 inkl. Abschnitt der A 26) und A20-G10-SH (A 20 von der A 23 bis zur A 7) stehen im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030.

Die Hochrechnung der Kostenangaben im BVWP 2030 (Preisstand 2014) auf das Jahr 2019 führt für die Projekte im VB zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 3.392,8 Millionen Euro, also auf rund 3,4 Milliarden Euro.

Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten um 1.497 Millionen Euro auf 4.889,8 Millionen Euro – also auf rund 4,9 Milliarden Euro – erhöht.

Das entspricht einer Kostensteigerung um 44,1 Prozent.

- Die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer sind von 18,4 Millionen Euro auf 26,1 Millionen Euro gestiegen.

9.2.5 Gesamte A 20 (A 20 von der A 28 bis Weede) – VB und FD

Gesamte A 20: Kostenberechnung Preisstand 2019 / Projekte A20-G10-NI-SH, A20-G10-SH u. A20-IP10-SH-IP von der A 28 (NI) bis Weede (SH) = VB und FD Grundlagen der Berechnung 2019: BT-Drs. 19/15996 (Dez. 2019); Destatis: Preisindizes für den Straßenbau 2014 bis 2019, BRH: Bericht A 20-Elbtunnel, 16.7.2014												
Quellen (Abruf: 4.3.2020): BVWP 2030, S. 114 u. S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile ; PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html ; https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html ; https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html ; BT-Drs., S. 6f.: http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf ; Destatis: https://www.destatis.de/GPStatistik/receive/DESerie_serie_00000174?list=all ; BRH, S. 18: https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/langfassungen/langfassungen-2014/2014-bericht-investitionsbedarf-fuer-den-geplanten-elbtunnel-der-bundesautobahn-a-20-bei-glueckstadt												
BVWP 2030 bzw. PRINS Preisstand 2014				Preisstand 2019								
				Kostensteigerung Straßenbau 2014-2019 lt. Destatis in %:								19,5
PRINS: Hauptprojekte (BVWP 2030, August 2016)				haushalts- relevante Projekt- kosten in Mio. €	Strecken- länge in km lt. PRINS	Kosten pro km in Mio. €	Anteil Bund Mio. € (BVWP 2030 inkl. BRH + 35,4% oder + 19,5% bzw. BT-Drs.)	Strecken- länge in km lt. NLSStBV, LBVSH, PRINS	Kosten pro km in Mio. €	Ø-Kostensteigerung A 20 in Niedersachsen, BT-Drs. 19/15996, in %:		35,4
										Kosten Differenz 2019 / 2014 in Mio. €	Kosten Differenz 2019 / 2014 in Prozent	Kosten pro km Differenz 2019 / 2014 in Mio. €
A20-G10-NI-SH	3.179,4	161,0	19,7	4.625,5	164,2	28,2	1.446,1	45,5	8,4	42,6		
A20-G10-SH	213,4	23,4	9,1	264,3	23,4	11,3	50,9	23,9	2,2	23,9		
A20-IP10-SH-IP	343,9	29,6	11,6	367,1	29,6	12,4	23,2	6,7	0,8	6,7		
Gesamtergebnis:	3.736,7	214,0	17,5	5.256,9	217,2	24,2	1.520,2	40,7	6,7	38,6		

Zur gesamten A 20 gehört neben den Projekten des VB auch das fest disponierte Projekt A20-IP10-SH-IP (A 20 von der A 7 bis Weede).

Die Hochrechnung der Kostenangaben im BVWP 2030 (Preisstand 2014) auf das Jahr 2019 führt für die gesamte A 20 zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 3.736,7 Millionen Euro, also auf rund 3,7 Milliarden Euro.

Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten um 1.520,2 Millionen Euro auf 5.256,9 Millionen Euro – also auf rund 5,3 Milliarden Euro – erhöht.

Das entspricht einer Kostensteigerung um 40,7 Prozent.

- Die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer sind von 17,5 Millionen Euro auf 24,2 Millionen Euro gestiegen.

9.3 HOCHRECHNUNG AUF DEN PREISSTAND 2019 UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER PLANUNGSKOSTEN

Vergleich der Kosten der A 20 inkl. Planungskosten (Preisstand 2019) mit den Kostenangaben im BVWP 2030 bzw. im PRINS (Preisstand 2014)						
Quellen (Abruf 12.3.2020): BVWP 2030, S. 114 u. S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile ; PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html ; https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html ; https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html ; eigene Berechnungen (Preisstand 2019)						
Projekt-Nr. im PRINS	haushalts- relevante Projektkosten BVWP 2030 bzw. PRINS (Preisstand 2014) in Mio. €	Kosten 2019 in Mio. €	Planungs- kosten 2019 in Mio. €	Summe Kosten 2019 in Mio. €	Differenz Summe Kosten 2019/ BVWP bzw. PRINS in Mio. €	Differenz Summe Kosten 2019/ BVWP bzw. PRINS in %
A20-G10-NI-SH						
A 20 in Niedersachsen						
A20-G10-NI-SH-T1-NI Westerstede (A 28) - Jaderberg (A29) = NI, BA 1	161,0	189,5	18,0	207,5	46,5	28,9
A20-G10-NI-SH-T2-NI Jaderberg (A 29) - Schwei (B 437) = NI, BA 2	406,7	550,7	60,6	611,2	204,5	50,3
A20-G10-NI-SH-T3-NI Schwei (B 437) - ö Weserquerung (L 121) = NI, BA 3	133,1	180,2	19,8	200,0	66,9	50,3
A20-G10-NI-SH-T4-NI A 20 ö Weserquerung (L 121) - Heerstedt (B 71) = NI, BA 4	259,5	346,5	38,1	384,6	125,1	48,2
A20-G10-NI-SH-T5-NI Heerstedt (B 71) - Bremervörde (B 495) = NI, BA 5	192,1	260,1	41,6	301,7	109,6	57,1
A20-G10-NI-SH-T6-NI Bremervörde (B 495) - Elm (L 114) = NI, BA 6	138,7	187,8	20,7	208,5	69,8	50,3
A20-G10-NI-SH-T7-NI Elm (L 114) - AD A 20/A 26 (ö Drochtersen) = NI, BA 7	299,2	302,8	33,3	336,1	36,9	12,3
A20-G10-NI-SH-T11-NI A 26 Drochtersen (K 28) - Drochtersen (K 28) - Stade = NI, A 26, BA 5	237,1	457,0	50,3	507,3	270,2	113,9
Ergebnis A 20 in Niedersachsen:	1.827,4	2.474,6	282,4	2.757,0	929,6	50,9
A20-G10-NI-SH						
A 20 länderübergreifend (Elbtunnel)						
A20-G10-NI-SH-T8-NI A 20 AK A20/A26 - Trog (Drochtersen) = Teil von NI, BA 8 und A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH = NI, Teil von BA 8, und SH, gesamter BA 8	1.146,6	1.905,4	181,0	2.086,4	939,8	82,0
Ergebnis A 20 länderübergreifend:	1.146,6	1.905,4	181,0	2.086,4	939,8	82,0
A20-G10-NI-SH						
A 20 in Schleswig-Holstein						
A20-G10-NI-SH-T10-SH Glückstadt (B 431) - Hohenfelde (A 23) = SH, BA 7	205,4	245,5	27,0	272,5	67,1	32,6
Ergebnis A 20 in Schleswig-Holstein:	205,4	245,5	27,0	272,5	67,1	32,6
Gesamtergebnis A20-G10-NI-SH:	3.179,4	4.625,5	490,4	5.115,9	1.936,5	60,9
A20-G10-SH						
A20-G10-SH-T1-SH Hohenfelde (A 23) - L 114 = SH, BA 6	114,5	136,8	15,1	151,9	37,4	32,6
A20-G10-SH-T2-SH L 114 - AK A 20/A 7 = SH, BA 5	98,9	127,5	14,0	141,5	42,6	43,1
Gesamtergebnis A20-G10-SH:	213,4	264,3	29,1	293,4	80,0	37,5
A20-IP10-SH-IP						
A20-IP10-SH-IP Weede - A 7 = SH, BA 4 u. SH, BA 3	343,9	173,7	16,5	190,2		
		193,4	18,4	211,8		
Ergebnis A20-IP10-SH-IP:	343,9	367,1	34,9	402,0	58,1	16,9

9.3.1 Projekt A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23 inkl. Abschnitt der A 26)

9.3.1.1 A 20 in Niedersachsen (inkl. Abschnitt der A 26, ohne Elbtunnel)

Die Hochrechnung der Kostenangaben im BVWP 2030 (Preisstand 2014) auf das Jahr 2019 inklusive der Planungskosten führt für die niedersächsische A 20 (T1 bis T7 und T11 des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH) zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 1.827,4 Millionen Euro, also auf rund 1,8 Milliarden Euro.
Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten auf 2.474,6 Millionen Euro – also auf rund 2,5 Milliarden Euro – erhöht.
- Die Planungskosten belaufen sich auf 282,4 Millionen Euro.
- Inklusive der Planungskosten beträgt die Kostensumme 2.757 Millionen Euro, also rund 2,8 Milliarden Euro.
- Die Kosten übersteigen die Angabe im BVWP 2030 um 929,6 Millionen Euro bzw. um 50,9 Prozent.

9.3.1.2 A 20 länderübergreifend (inkl. Elbtunnel)

Die Hochrechnung der Kostenangaben im BVWP 2030 (Preisstand 2014) auf das Jahr 2019 inklusive der Planungskosten führt für die länderübergreifenden Abschnitte der A 20 – also für die Streckenabschnitte, die den Elbtunnel beinhalten (T8 und T9 des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH) – zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 1.146,6 Millionen Euro, also auf rund 1,1 Milliarden Euro.
Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten um 758,8 Millionen Euro auf 1.905,4 Millionen Euro – also auf rund 1,9 Milliarden Euro – erhöht.
- Die Planungskosten belaufen sich auf 181 Millionen Euro.
- Inklusive der Planungskosten beträgt die Kostensumme 2.086,4 Millionen Euro, also rund 2,1 Milliarden Euro.
- Die Kosten übersteigen die Angabe im BVWP 2030 um 939,8 Millionen Euro bzw. um 82 Prozent.

9.3.1.3 A 20 in Schleswig-Holstein

Die Hochrechnung der Kostenangaben im BVWP 2030 (Preisstand 2014) auf das Jahr 2019 inklusive der Planungskosten führt für den schleswig-holsteinischen Abschnitt des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH (T10) zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 205,4 Millionen Euro.
Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten um 40,1 Millionen Euro auf 245,5 Millionen Euro erhöht.

- Die Planungskosten belaufen sich auf 27 Millionen Euro.
- Inklusive der Planungskosten beträgt die Kostensumme 272,5 Millionen Euro.
- Die Kosten übersteigen die Angabe im BVWP 2030 um 67,1 Millionen Euro bzw. um 32,6 Prozent.

9.3.1.4 Gesamtes Projekt A20-G10-NI-SH

Die Hochrechnung der Kostenangaben im BVWP 2030 (Preisstand 2014) auf das Jahr 2019 inklusive der Planungskosten führt für das gesamte Hauptprojekt A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 in Niedersachsen bis zur A 23 in Schleswig-Holstein inkl. Abschnitt der A 26) zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 3.179,4 Millionen Euro, also auf rund 3,2 Milliarden Euro.
Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten um 1.446,1 Millionen Euro auf 4.625,5 Millionen Euro – also auf rund 4,6 Milliarden Euro – erhöht.
- Die Planungskosten belaufen sich auf 490,4 Millionen Euro.
- Inklusive der Planungskosten beträgt die Kostensumme 5.115,9 Millionen Euro, also rund 5,1 Milliarden Euro.
- Die Kosten übersteigen die Angabe im BVWP 2030 um 1.936,5 Millionen Euro – also um rund 1,9 Milliarden Euro – bzw. um 60,9 Prozent.

9.3.2 Projekt A20-G10-SH (A 20 von der A 23 bis zur A 7)

Die Hochrechnung der Kostenangaben im BVWP 2030 (Preisstand 2014) auf das Jahr 2019 inklusive der Planungskosten führt für das gesamte Hauptprojekt A20-G10-SH (A 20 von der A 23 bis zur A 7 in Schleswig-Holstein) zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 213,4 Millionen Euro.
Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten um 50,9 Millionen Euro auf 264,3 Millionen Euro erhöht.
- Die Planungskosten belaufen sich auf 29,1 Millionen Euro.
- Inklusive der Planungskosten beträgt die Kostensumme 293,4 Millionen Euro.
- Die Kosten übersteigen die Angabe im BVWP 2030 um 80 Millionen Euro bzw. um 37,5 Prozent.

9.3.3 Projekt A20-IP10-SH-IP (A 20 von der A 7 bis Weede)

Das Hauptprojekt A20-IP10-SH-IP (A 20 von der A 7 bis Weede in Schleswig-Holstein) wurde nicht auf das Jahr 2019 hochgerechnet, da die Kostenangaben in BT-Drs. 19/15996 (Dezember 2019) bereits von der Kostenangabe im BVWP 2030 (Preisstand 2014) abweichen. Unter Berücksichtigung der Planungskosten kommt der Kostenvergleich zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 343,9 Millionen Euro.

Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten nach Angaben der Bundesregierung um 23,2 Millionen Euro auf 367,1 Millionen Euro erhöht.

- Die Planungskosten belaufen sich auf 34,9 Millionen Euro.
- Inklusive der Planungskosten beträgt die Kostensumme 402 Millionen Euro.
- Die Kosten übersteigen die Angabe im BVWP 2030 um 58,1 Millionen Euro bzw. um 16,9 Prozent.

9.3.4 Projekte im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 (A 20 von der A 28 bis zur A 7)

Vergleich der Kosten der A 20 inkl. Planungskosten (Preisstand 2019) mit den Kostenangaben im BVWP 2030 bzw. im PRINS (Preisstand 2014) Projekte A20-G10-NI-SH und A20-G10-SH von der A 28 (NI) bis zur A 7 (SH) = VB						
<small>Quellen (Abruf 12.3.2020): BVWP 2030, S. 114 u. S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile; PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html; https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html; eigene Berechnungen (Preisstand 2019)</small>						
Projekt-Nr. im PRINS	haushalts- relevante Projektkosten BVWP 2030 bzw. PRINS (Preisstand 2014) in Mio. €	Kosten 2019 in Mio. €	Planungs- kosten 2019 in Mio. €	Summe Kosten 2019 in Mio. €	Differenz Summe Kosten 2019/ BVWP bzw. PRINS in Mio. €	Differenz Summe Kosten 2019/ BVWP bzw. PRINS in %
A20-G10-NI-SH	3.179,4	4.625,5	490,4	5.115,9	1.936,5	60,9
A20-G10-SH	213,4	264,3	29,1	293,4	80,0	37,5
Gesamtergebnis:	3.392,8	4.889,8	519,5	5.409,3	2.016,5	59,4

Die Hauptprojekte A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23 inkl. Abschnitt der A 26) und A20-G10-SH (A 20 von der A 23 bis zur A 7) stehen im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030.

Die Hochrechnung der Kostenangaben im BVWP 2030 (Preisstand 2014) auf das Jahr 2019 inklusive der Planungskosten führt für die Projekte im VB zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 3.392,8 Millionen Euro, also auf rund 3,4 Milliarden Euro.

Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten um 1.497 Millionen Euro auf 4.889,8 Millionen Euro – also auf rund 4,9 Milliarden Euro – erhöht.

- Die Planungskosten belaufen sich auf 519,5 Millionen Euro.
- Inklusive der Planungskosten beträgt die Kostensumme 5.409,3 Millionen Euro, also rund 5,4 Milliarden Euro.
- Die Kosten übersteigen die Angabe im BVWP 2030 um 2.016,5 Millionen Euro – also um rund 2 Milliarden Euro – bzw. um 59,4 Prozent.

9.3.5 Gesamte A 20 (A 20 von der A 28 bis Weede) – VB und FD

Vergleich der Kosten der gesamten A 20 inkl. Planungskosten (Preisstand 2019) mit den Kostenangaben im BVWP 2030 bzw. im PRINS (Preisstand 2014) Projekte A20-G10-NI-SH, A20-G10-SH und A20-IP10-SH-IP von der A 28 (NI) bis Weede (SH) = VB und FD						
<small>Quellen (Abruf 12.3.2020): BVWP 2030, S. 114 u. S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile; PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html; https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html; https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html; eigene Berechnungen (Preisstand 2019)</small>						
Projekt-Nr. im PRINS	haushalts- relevante Projektkosten BVWP 2030 bzw. PRINS (Preisstand 2014) in Mio. €	Kosten 2019 in Mio. €	Planungs- kosten 2019 in Mio. €	Summe Kosten 2019 in Mio. €	Differenz Summe Kosten 2019/ BVWP bzw. PRINS in Mio. €	Differenz Summe Kosten 2019/ BVWP bzw. PRINS in %
A20-G10-NI-SH	3.179,4	4.625,5	490,4	5.115,9	1.936,5	60,9
A20-G10-SH	213,4	264,3	29,1	293,4	80,0	37,5
A20-IP10-SH-IP	343,9	367,1	34,9	402,0	58,1	16,9
Gesamtergebnis:	3.736,7	5.256,9	554,3	5.811,2	2.074,5	55,5

Zur gesamten A 20 gehört neben den Projekten des VB auch das fest disponierte Projekt A20-IP10-SH-IP (A 20 von der A 7 bis Weede).

Die Hochrechnung der Kostenangaben im BVWP 2030 (Preisstand 2014) auf das Jahr 2019 inklusive der Planungskosten führt für die gesamte A 20 zu folgenden Ergebnissen:

- Der BVWP 2030 veranschlagt die Kosten auf 3.736,7 Millionen Euro, also auf rund 3,7 Milliarden Euro.
Im Jahr 2019 haben sich diese Kosten um 1.520,2 Millionen Euro auf 5.256,9 Millionen Euro – also auf rund 5,3 Milliarden Euro – erhöht.
- Die Planungskosten belaufen sich auf 554,3 Millionen Euro.
- Inklusive der Planungskosten beträgt die Kostensumme 5.811,2 Millionen Euro, also rund 5,8 Milliarden Euro.
- Die Kosten übersteigen die Angabe im BVWP 2030 um 2.074,5 Millionen Euro – also um rund 2,1 Milliarden Euro – bzw. um 55,5 Prozent.

9.4 FAZIT ZUR HOCHRECHNUNG AUF DEN PREISSTAND 2019

Die Kosten der A 20 sind im BVWP 2030 auf gravierende Art und Weise unterschätzt worden.

Realistischerweise schlägt die gesamte A 20 (A 20 von der A 28 in Niedersachsen bis Weede in Schleswig-Holstein) nicht, wie im BVWP 2030 angegeben, mit 3,7 Millionen Euro, sondern vielmehr mit mindestens 5,8 Milliarden Euro zu Buche. Die Kosten für die gesamte A 20 liegen um über 2 Milliarden Euro oder um fast 56 Prozent über den Angaben im BVWP 2030.

Besonders eklatant ist die Unterschätzung der Kosten im Falle des Hauptprojektes A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23), das den Elbtunnel enthält.

Das gesamte Projekt A20-G10-NI-SH kostet nicht, wie im BVWP 2030 kalkuliert, 3,2 Milliarden Euro, sondern vielmehr mindestens 5,1 Milliarden Euro. Die Kosten sind im BVWP 2030 also um rund 1,9 Milliarden bzw. um fast 61 Prozent unterschätzt worden.

Die Kosten für die Elbtunnel-Teilprojekte T8 und T9 – diese entsprechen den planerischen Bauabschnitten BA 8 in Niedersachsen und BA 8 in Schleswig-Holstein – werden im BVWP 2030 um mindestens 82 Prozent bzw. um mindestens 940 Millionen Euro unterschätzt. Allein diese beiden Teilprojekte bzw. Bauabschnitte kosten rund 2,1 Milliarden Euro.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die vorliegende Hochrechnung längst nicht alle Kostenfaktoren einbezieht, die zu Preissteigerungen im Autobahnbau führen können und die in der Praxis zu Preissteigerungen geführt haben (siehe dazu Ziff. 8). Ferner ist zu berücksichtigen, dass in absehbarer Zeit nicht mit einem Baubeginn, geschweige denn mit der Inbetriebnahme der A 20 zu rechnen ist (siehe Ziff. 4).

Es muss mithin davon ausgegangen werden, dass die Kosten der A 20 die hier berechnete Summe von 5,8 Milliarden Euro noch deutlich übersteigen werden: Die A 20 wird mindestens 7 Milliarden Euro kosten.

10 FAZIT DER STUDIE

Schon allein vor dem Hintergrund der Mangelhaftigkeit der Wirtschaftlichkeitsberechnung von Bundesfernstraßenprojekten in der Bedarfsplanung, die eingangs anhand verschiedener Gutachten bzw. Berichte des BRH dargelegt wurde (siehe Ziff. 2), ist das im BVWP 2030 angegebene NKV der A 20 fragwürdig.

Der BVWP 2030 errechnete für die A 20 ein NKV von 1,9. Im Entwurf des BVWP 2030 von März 2016 war die A 20 mit einem NKV von 1,6 ausgewiesen.⁹³ Im BVWP 2030 wurde die gesamte A 20 (A 20 von der A 28 in Niedersachsen bis Weede in Schleswig-Holstein) mit Kosten in Höhe von 3,7 Milliarden Euro veranschlagt.

Die vorliegende Studie zeigt auf, dass die gesamte A 20 mit dem Preisstand 2019 mindestens 5,8 Milliarden Euro kostet, schlussendlich aber mindestens 7 Milliarden Euro kosten wird.

Setzt man den Preisstand 2019 an, so wurden die Kosten der gesamten A 20 im BVWP 2030 um rund 56 Prozent unterschätzt, die Kosten für das Hauptprojekt A20-G10-NI-SH (A 20 von der A 28 bis zur A 23 inkl. Elbtunnel und Abschnitt der A 26) um fast 61 Prozent, die Kosten für die Elbtunnel-Abschnitte der A 20 um mindestens 82 Prozent.

Die gravierende Kostenunterschätzung der A 20 muss zwangsläufig zu einer eklatanten Überschätzung ihres NKV führen. Daraus ist nur die Schlussfolgerung zu ziehen, dass das tatsächliche NKV der A 20 weit unter 1 liegt.

Anders formuliert:

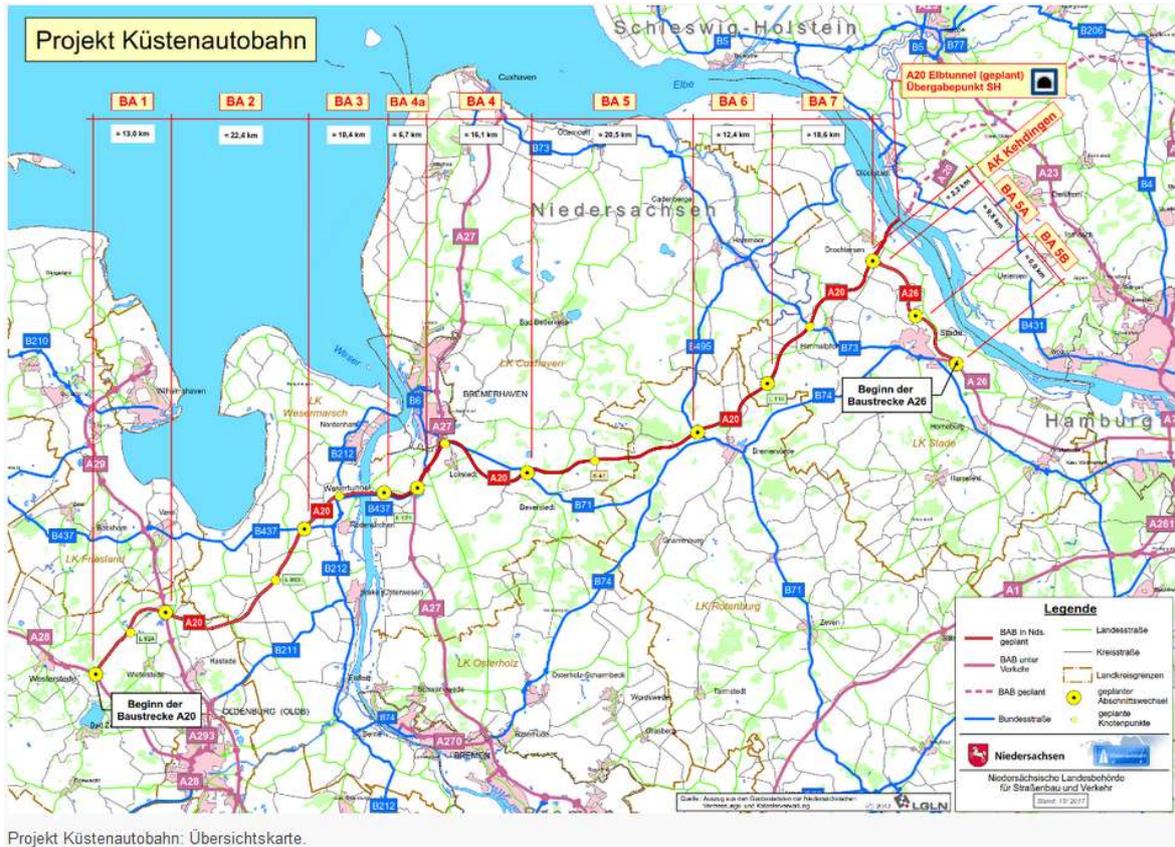
Die Kosten der A 20 überwiegen deren Nutzen, so dass die A 20 unwirtschaftlich und damit nicht bauwürdig ist.

Kirsten Erwentraut und Peter Schühle, 16.3.2020/15.10.2020

⁹³ BMVI: Bundesverkehrswegeplan 2030. Entwurf März 2016, S. 115 und S. 148
(https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile;
Abruf: 4.3.2020)

11 ANHANG

11.1 KARTE: A 20 IN NIEDERSACHSEN



Projekt Küstenautobahn: Übersichtskarte.

Quelle der Karte: NLStBV

(https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesautobahnen/a_20_a_26_projekt_kuestenautobahn/); Abruf: 29.2.2020)

11.2 KARTE: A 20 IN SCHLESWIG-HOLSTEIN



Quelle der Karte (Stand. 24.10.2017): Schleswig-Holsteinischer Landtag, Drs. 19/1009, 23.10.2018, S. 9 (<http://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl19/drucks/01000/drucksache-19-01009.pdf>; Abruf: 29.2.2020)

11.3 KOSTENVERGLEICH GESAMTE A 20: BVWP 2030 INKL. BRH (2014) UND BT-DRS. 19/15996

Zu Ziff. 7.4

Gesamte A 20: Vergleich der Kosten sowie der Kosten pro Kilometer Projekte A20-G10-NI-SH, A20-G10-SH und A20-IP10-SH-IP von der A 28 (NI) bis Weede (SH) = VB und FD laut BVWP 2030 bzw. PRINS inkl. BRH Elbtunnel (Preisstand 2014) und laut BT-Drs. 19/15996 (Dez. 2019)												
Quellen (Abruf: 12.3.2020): BVWP 2030, S. 114 u. S. 148: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html ; https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-SH/A20-G10-SH.html ; https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html BRH: https://www.bundesrechnungshof.de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/langfassungen/langfassungen-2014/2014-bericht-investitionsbedarf-fuer-den-geplanten-elbtunnel-der-bundesautobahn-a-20-bei-glueckstadt BT-Drs, S. 6f.: http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf												
Hauptprojekte BVWP 2030 inkl. BRH Elbtunnel Preisstand 2014	haushalts- relevante Projekt- kosten in Mio. €	Strecken- länge in km lt. PRINS/ BVWP	Kosten pro km in Mio. €	Angaben der Bundesregierung BT.-Drs. 19/15996 Dezember 2019	Anteil Bund Mio. €	Strecken- länge in km lt. NLSStBV, LBVSH, PRINS, BVWP	Kosten pro km in Mio. €	Kosten Differenz BT.-Drs./ PRINS - BVWP in Mio. €	Kosten Differenz BT-Drs./ PRINS - BVWP in Prozent	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ PRINS - BVWP in Mio. €	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ PRINS - BVWP in Prozent	
A20-G10-NI-SH	3.627,3	161,0	22,5	"A 20 Küstenautobahn" BA 1-8, "A 20 Nordwestumfahrung HH" BA 7+8, "A 26 Stade - Hamburg" BA 5	3.524,4	164,3	21,5	-102,9	-2,8	-1,1	-4,8	
A20-G10-SH	213,4	23,4	9,1	"A 20 Nordwestumfahrung HH" BA 5+6	242,0	23,4	10,3	28,6	13,4	1,2	13,4	
A20-IP10-SH-IP	343,9	29,6	11,6	"A 20 Nordwestumfahrung HH", BA 3+4	367,1	29,6	12,4	23,2	6,7	0,8	6,7	
Gesamtergebnis:	4.184,6	214,0	19,6		4.133,5	217,3	19,0	-51,1	-1,2	-0,5	-2,7	

11.4 BERECHNUNG DER DURCHSCHNITTLICHEN KOSTENSTEIGERUNG DER A 20 IN NIEDERSACHSEN

Zu Ziff. 9.1.1.1

A 20: Vergleich der Kosten sowie der Kosten pro Kilometer / Projekt A20-G10-NI-SH: Niedersächs. Teilprojekte, in denen die Kostenangaben differieren BVWP 2030 (Aug. 2016) bzw. PRINS und BT-Drs. 19/15996 (Dez. 2019) Quellen (Abruf: 3.2.2020): BVWP 2030, S. 114: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html BT-Drs., S. 6f.: http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf												
PRINS: Hauptprojekt A 20-G10-NI-SH (BVWP 2030, August 2016)	haushalts- relevante Projekt- kosten in Mio. €	Strecken- länge in km lt. PRINS	Kosten pro km in Mio. €	BT.-Drs. 19/15996 (Dezember 2019)	Anteil Bund Mio. €	Strecken- länge in km lt. NLStBV, LBVSH, PRINS	Kosten pro km in Mio. €	Kosten Differenz BT.-Drs./ PRINS in Mio. €	Kosten Differenz BT.-Drs./ PRINS in Prozent	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ PRINS in Mio. €	Kosten pro km Differenz BT.-Drs./ PRINS in Prozent	
Teilprojekte				Bauabschnitte								
A 20 in Niedersachsen												
A20-G10-NI-SH-T1-NI Westerstede (A 28) - Jaderberg (A29)	161,0	13,0	12,4	BA 1 Westerstede – Jaderberg ("A 20 Küstenautobahn")	189,5	13,0	14,6	28,5	17,7	2,2	17,7	
A20-G10-NI-SH-T4-NI A 20 ö Weserquerung (L 121) - Heerstedt (B 71)	259,5	24,0	10,8	BA 4 Weserquerung – Heerstedt ("A 20 Küstenautobahn")	346,5	25,2	13,8	87,0	33,5	2,9	27,2	
A20-G10-NI-SH-T7-NI Elm (L 114) - AD A 20/A 26 (ö Drochtersen)	299,2	18,6	16,1	BA 7 Elm – AK Drochtersen ("A 20 Küstenautobahn")	302,8	18,6	16,3	3,6	1,2	0,2	1,2	
A20-G10-NI-SH-T11-NI A 26 Drochtersen (K 28) - Drochtersen (K 28) - Stade	237,1	15,2	15,6	BA 5 Kehdingen – Stade ("A 26 Stade - Hamburg")	457,0	15,8	29,0	219,9	92,7	13,4	85,9	
Ergebnis A 20 in Niedersachsen:	956,8	70,8	13,5	Ergebnis A 20 in Niedersachsen:	1.295,8	72,6	17,9	339,0	35,4	4,3	32,1	

11.5 BERECHNUNG DER PLANUNGSKOSTEN DER A 20 (PREISSTAND 2019)

Zu Ziff. 9.1.4

Planungskosten der A 20 mit dem Preisstand 2019									
Planungsstand lt. BT-Drs. 19/15996 (Dez. 2019), S. 6f.									
Planungskostensatz lt. Methodenhandbuch zum BVWP 2030, März 2016, S. 251									
Quellen (Abruf 12.3.2020):									
BT-Drs. 19/15996: http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/19/159/1915996.pdf									
Methodenhandbuch: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile									
Projekt-Nr. im PRINS	Planungsstand lt. BT-Drs. 19/15996	Kosten 2019 in Mio. €	Stufe 2 Kosten- satz in % lt. Meth.- Hb.	Pla- nungs- kosten in Mio. €	Stufe 3 Kosten- satz in % lt. Meth.- Hb.	Pla- nungs- kosten in Mio. €	Stufe 4 Kosten- satz in % lt. Meth.- Hb.	Pla- nungs- kosten in Mio. €	Summe Pla- nungs- kosten in Mio. €
A20-G10-NI-SH									
A 20 in Niedersachsen									
A20-G10-NI-SH-T1-NI Westerstede (A 28) - Jaderberg (A29) = NI, BA 1	Planfeststellungsbeschluss	189,5					9,5	18,0	18,0
A20-G10-NI-SH-T2-NI Jaderberg (A 29) - Schwei (B 437) = NI, BA 2	im Planfeststellungsverfahren	550,7			1,5	8,3	9,5	52,3	60,6
A20-G10-NI-SH-T3-NI Schwei (B 437) - ö Weserquerung (L 121) = NI, BA 3	vor Einleitung Planfeststellung	180,2			1,5	2,7	9,5	17,1	19,8
A20-G10-NI-SH-T4-NI A 20 ö Weserquerung (L 121) - Heerstedt (B 71) = NI, BA 4	vor Einleitung Planfeststellung	346,5			1,5	5,2	9,5	32,9	38,1
A20-G10-NI-SH-T5-NI Heerstedt (B 71) - Bremervörde (B 495) = NI, BA 5	Entwurfsplanung	260,1	5,0	13,0	1,5	3,9	9,5	24,7	41,6
A20-G10-NI-SH-T6-NI Bremervörde (B 495) - Elm (L 114) = NI, BA 6	im Planfeststellungsverfahren	187,8			1,5	2,8	9,5	17,8	20,7
A20-G10-NI-SH-T7-NI Elm (L 114) - AD A 20/A 26 (ö Drochtersen) = NI, BA 7	vor Einleitung Planfeststellung	302,8			1,5	4,5	9,5	28,8	33,3
A20-G10-NI-SH-T11-NI A 26 Drochtersen (K 28) - Drochtersen (K 28) - Stade = NI, A 26, BA 5	im Planfeststellungsverfahren	457,0			1,5	6,9	9,5	43,4	50,3
Ergebnis A 20 in Niedersachsen:		2.474,6		13,0		34,3		235,1	282,4
A20-G10-NI-SH									
A 20 länderübergreifend (Elbtunnel)									
A20-G10-NI-SH-T8-NI A 20 AK A20/A26 - Trog (Drochtersen) = Teil von NI, BA 8 und A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH = NI, Teil von BA 8, und SH, gesamter BA 8	Planfeststellungsbeschlüsse	1.905,4					9,5	181,0	181,0
Ergebnis A 20 länderübergreifend:		1.905,4						181,0	181,0
A20-G10-NI-SH									
A 20 in Schleswig-Holstein									
A20-G10-NI-SH-T10-SH Glückstadt (B 431) - Hohenfelde (A 23) = SH, BA 7	im Planfeststellungsverfahren	245,5			1,5	3,7	9,5	23,3	27,0
Ergebnis A 20 in Schleswig-Holstein:		245,5				3,7		23,3	27,0
Gesamtergebnis A20-G10-NI-SH:		4.625,5		13,0		37,96		439,4	490,4
A20-G10-SH									
A20-G10-SH-T1-SH Hohenfelde (A 23) - L 114 = SH, BA 6	im Planfeststellungsverfahren	136,8			1,5	2,1	9,5	13,0	15,1
A20-G10-SH-T2-SH L 114 - AK A 20/A 7 = SH, BA 5	im Planfeststellungsverfahren	127,5			1,5	1,9	9,5	12,1	14,0
Gesamtergebnis A20-G10-SH:		264,3				3,96		25,1	29,1
A20-IP10-SH-IP									
A20-IP10-SH-IP Weede - A 7 = SH, BA 4 u. SH, BA 3	Planfeststellungsbeschluss	173,7					9,5	16,5	16,5
	im Planergänzungsverfahren	193,4					9,5	18,4	18,4
Ergebnis A20-IP10-SH-IP:		367,1						34,9	34,9
Ergebnis gesamte A 20:		5.256,9		13,0		41,92		499,4	554,3