

für den Koordinationskreis
der Initiativen gegen die A 22/20

Kostenentwicklung der A20 zwischen Westerstede (A28) und Lübeck (A1)

Im Zuge der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 wurde die Küstenautobahn A20 (ehemals A22) in Niedersachsen zwischen Westerstede und Drochtersen zunächst in Zusammenhang mit der Elbquerung und der sich auf schleswig-holsteinischer Seite anschließenden A20 bis zur A1 bewertet (zur Lage der geplanten Autobahn siehe nachfolgende Abbildung).



Quelle und Copyright: <http://de.wikipedia.org/wiki/Benutzer:NordNordWest>

Die wesentlichen Ergebnisse dieser fachlichen Bewertungen im Vorfeld der Aufstellung des BVWP wurden in einem Projektinformationssystem (PRINS) zusammengetragen. Als Ergebnis der Bewertung wurden für die Strecke von der A28 bis zur A1 bei Lübeck Gesamtkosten von 1,7986 Milliarden Euro angegeben.¹

Bei der endgültigen Aufstellung des BVWP 2003 wurden die Projekte von einander getrennt². Die A20 von Westerstede bis Drochtersen wurde unter der Bezeichnung A22 in den „weiteren Bedarf“ eingeordnet. Die Elbquerung und die anderen Teilstücke der A20 bis zur A1 wurden in den „vordringlichen Bedarf“ eingeordnet. Die Einordnung der Elbquerung war mit einer Privatfinanzierung als F-Modell auf Grundlage des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes (FStrPrivFinG) verbunden.

Mit dem Antrag auf Linienbestimmung der A20 in Niedersachsen (ehemalige A22) beantragte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

(NLStbV) als Planungsträger eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses³. In einem Schreiben vom 22.02.2010 auf die Anfrage von Holger Ortel, MdB, erläutert Enak Ferlemann, BMVBS, dass das Projekt A22 nur in Zusammenhang mit der Weiterführung der Autobahn A20 vom Autobahndreieck A20/A22/A26 bei Drochtersen bis nach Lübeck gewertet werden kann und dass deshalb ein aktuelles NKV für das Gesamtvorhaben A20/A22 von der A28 bis Lübeck berechnet wurde⁴. Damit wird wieder die gleiche Strecke betrachtet wie im Vorfeld der Aufstellung des BVWP 2003 (siehe oben). Die gegenwärtig bekannten Gesamtkosten werden in dem Schreiben auf rund 2,7 Milliarden Euro beziffert.

Die offiziellen Kostenschätzungen für die Gesamtstrecke von der A28 bis zur A1 bei Lübeck liegen allerdings derzeit bei rund 3,3 Milliarden Euro (siehe Tabelle unten), also rund 22 Prozent höher als die von Enak Ferlemann im Schreiben vom 22.02.2010 genannten Kosten.

Kostenschätzung für die A 20 von A 28 bis A 1 bei Lübeck (Stand September 2012)		
Autobahn/Abschnitt	Kosten (Euro)	Bemerkung/Quelle
A20 in Niedersachsen von Westerstede bis Drochtersen	1.270 Mio.	Antrag Linienbestimmung vom 21.4.2009 ³
A20 in Schleswig-Holstein ohne Elbtunnel	811 Mio.	Kosten gem. Zusammenstellung unten ⁵
A20 Elbtunnel	1.200 Mio.	Konventioneller Bau lt. Machbarkeitsstudie für die Tunnelfinanzierung, zitiert in Pinneberger Tageblatt vom 07.06.2012 ⁶
Gesamtkosten	3.281 Mio.	
A20 in Schleswig-Holstein unterteilt in:		
Abschnitt 1	102,7 Mio.	fertig gestellt
Abschnitt 2	44,6 Mio.	fertig gestellt
Abschnitt 3	149,7 Mio.	Planfeststellungsbeschluss 30.04.2012, wird z. Zt. beklagt
Abschnitt 4	126,2 Mio.	im Planfeststellungsverfahren
Abschnitt 5	129,1 Mio.	im Planfeststellungsverfahren
Abschnitt 6	86,3 Mio.	im Planfeststellungsverfahren
Abschnitt 7	172,4 Mio.	im Planfeststellungsverfahren

Für den geplanten Elbtunnel bei Glückstadt waren bisher Kosten in Höhe von 906,7 Millionen Euro angesetzt⁵. Vor zwei Jahren hatte das BMVBS eine Eignungsabschätzung für die Tunnelfinanzierung in Auftrag gegeben, deren Entwurf seit Herbst 2011 vorliegt⁷. Vor kurzem kamen erste Ergebnisse über die Medien an die Öffentlichkeit. Danach haben sich die Kosten für den Bau des geplanten Elbtunnels auf 1,2 Milliarden Euro erhöht⁶. Die Kosten beziehen sich auf den Bau durch den Bund. Bei einem Bau durch private Investoren würden sich die Kosten auf 3,5 bis 4 Milliarden Euro erhöhen⁶. Bei einem Mischmodell mit separater Tunnelmaut, das bisher rechtlich angreifbar ist, würde der Bund ebenfalls 1,2 Milliarden Euro tragen müssen⁶. Insofern ist der Ansatz von 1,2 Milliarden Euro für den geplanten Elbtunnel als Minimum anzusehen.

Seit der Aufstellung des BVWP 2003 haben sich die Kosten für das Projekt A20 zwischen Westerstede (A28) und Lübeck (A1) von 1,7986 Milliarden Euro auf 3,281 Milliarden Euro erhöht. Das entspricht einer Kostensteigerung von 82 % in neun Jahren.

Mögliche weitere Kostensteigerungen der A20 zwischen Westerstede (A28) und Lübeck (A1)

Es sind keine Umstände erkennbar, die Anlass zu der Hoffnung geben, dass sich die oben dargestellten Kostensteigerungen für die A20 nicht fortsetzen werden. Im Gegenteil: Deutliche Kostensteigerungen sind für die A20 sowohl in Niedersachsen als auch in Schleswig-Holstein zu erwarten und insbesondere für die Elbquerung. In Niedersachsen verläuft die A20 zu 45 % durch Mooregebiete. Ähnliche Baugrundverhältnisse sind in Schleswig-Holstein zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass nur in unzureichendem Umfang beispielsweise die Herstellung von Moorbrücken einkalkuliert wurde, die für das Erreichen einer ausreichenden Stabilität erforderlich sein werden. Dies begründet sich damit, dass das Baugrundgutachten zum Zeitpunkt der Kostenkalkulation noch nicht vorlag und in Teilabschnitten der A20 in Niedersachsen extrem schwierige Baugrundverhältnisse vorliegen (Wechsel von Moor- und Kleischichten bis zu 20 m Tiefe). Bereits im Erlass zur Linienbestimmung vom 25.06.2010 werden Hinweise auf die zu überarbeitende Kostenkalkulation gegeben⁸: *„Die Aussagen in den vorgelegten Linienbestimmungsunterlagen zu den Kosten im Hinblick auf den anstehenden Baugrund sind in diesem Verfahrensstadium sehr allgemeiner Natur. Aufgrund der zu erwartenden schwierigen Baugrundsituation empfiehlt es sich, die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ggf. in die weitere Entwurfsbearbeitung mit einzubeziehen.“*

Einen Hinweis auf die zu erwartende Kostensteigerung bei der Elbquerung liefert der Vergleich mit der 4. Elbtunnelröhre in Hamburg, die 2002 fertig gestellt wurde⁹. Die reinen Baukosten beliefen sich auf 760 Millionen Euro für eine Röhre.

Merkmal	4. Elbröhre Hamburg ⁹	Gepl. Elbquerung A 20 ^{5,6}
Anzahl Röhren	1	2
Tiefe Tunnel	ca. 35 m	ca. 50 m
Länge gesamt	4.400 m	2 x 13.300 m
Länge Tunnelbauwerk	2.561 m	2 x 5.700 m
Kosten	760 Mio. Euro	1.200 Mio. Euro
Kosten pro km bezogen auf die Gesamtlänge	~ 173 Mio. Euro	~ 45 Mio. Euro

Die Baukosten für die reinen Tunnelbauwerke sind nicht bekannt. Deshalb muss hilfsweise auf die Kosten bezogen auf die Gesamtlänge der Baustrecken zurückgegriffen werden. Da die freie Strecke im Fall der geplanten A20 vergleichsweise länger ist als bei der Elbröhre in Hamburg, ergibt sich eine gewisse Ungenauigkeit. Dennoch zeigt der Vergleich in der Tabelle näherungsweise, wie niedrig die Kosten der geplanten Elbquerung im Vergleich zur 4. Elbtunnelröhre angesetzt sind. Rechnet man die Kosten der 4. Elbtunnelröhre auf den geplanten Elbtunnel um, ergeben sich zu erwartende Kosten für die Elbquerung von 4,6 Milliarden Euro.

Weitere Kostensteigerungen sind zu erwarten aufgrund der üblichen Baukostenerhöhungen, wie Verteuerung der Baustoffe und Treibstoffe sowie Erhöhung der Umsatzsteuer. Auch die gestiegenen artenschutzrechtlichen Anforderungen, die sich besonders durch den naturschutzfachlichen Planungsauftrag im Falle der A20 ergeben, implizieren weitere Kostensteigerungen durch entsprechend aufwendige Vernetzungs- und Kompensationsmaßnahmen. Dies wird durch die Kritik an der

bisher unzureichenden Abarbeitung der naturschutzfachlichen Belange im Erlass zur Linienbestimmung erhärtet⁸.

Unabhängig von den konkret genannten Aspekten dürften die tatsächlichen Kosten für den Fernstraßenbau grundsätzlich noch um einiges über den zu genehmigenden Kosten liegen. Nach dem Bericht des Bundesverkehrsministeriums von 2008 zur Preisentwicklung bei Großbauprojekten des Bundes wurden im Straßenbau in den letzten Jahren überproportionale Preissteigerungen beobachtet¹⁰. Im Tunnelbau sind die Preise noch erheblich stärker gestiegen, bis zu 30 % gegenüber 2005/2006. Diese Preissteigerungen werden nach einer neuen Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 11.05.2009 - VII ZR 11/08 - zum Bau der A113 noch weiter zunehmen, denn das Gericht hat dem beauftragten Unternehmer einen Mehrvergütungsanspruch wegen einer Bauzeitverschiebung zugesprochen. In dem entschiedenen Fall waren das wegen erhöhter Stahl- und Zementkosten gut 10% der ursprünglichen Auftragssumme.

Summiert man unter Berücksichtigung der o. g. Punkte die zu erwartenden Kosten auf, ist man von 7 Milliarden Euro für das Projekt der A20 zwischen Westerstede (A28) und Lübeck (A1) nicht weit entfernt.

Quellen:

- 1 http://www.bmvbs.de/static/Bundesverkehrswegeplan_2003/ni/prins/ifs_site/ifsbc8-2.html (die Seite ist nicht mehr im Internet eingestellt)
- 2 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2003): Bundesverkehrswegeplan 2003, Beschluss der Bundesregierung vom 2.07.2003. Berlin.
- 3 Antrag auf Linienbestimmung nach § 16 (1) FStrG, A22 Westerstede (A28) – Drochtersen (A20, Elbquerung), Schreiben der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 21.04.2009
- 4 BMVBS (2010): Brief von E. Ferlemann, MdB, an H.Ortel, MdB, 22.2.2010
- 5 http://www.schleswig-holstein.de/MWAVT/DE/Verkehr/Strassenbau/AusbauBundesautobahnen/a20/NordWestUmfahrung/nordWestUmfahrungHH_node.html (abgerufen am 29.09.2012)
- 6 Pinneberger Tageblatt vom 07.06.2012: Minister Ramsauers größte Baustelle
- 7 Planung der Elbquerung für die A20, Bundestagsdrucksache 17/9483
- 8 Erlass zur Linienbestimmung „Neubau der A20 (alt: A22) zwischen Westerstede (A28) und Drochtersen (A26, A20 – Elbquerung) – Linienbestimmung nach § 16 (1) FStrG“, BMVBS 25.06.2010, http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/50653/Erlass_Linienbestimmung.pdf
- 9 <http://www.hamburg.de/contentblob/135124/data/elbtunnel.pdf>
- 10 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2008): Bericht zur Preisentwicklung bei Großbauprojekten des Bundes.