

SCHÖNRECHNEREI AN DER A3

Wie sich die Autobahn GmbH einen Straßenbedarf herbeirechnet

Anfang 2020 hat Straßen.NRW (jetzt: Autobahn GmbH) vom NRW-Verkehrsminister den Auftrag erhalten, eine Machbarkeitsstudie zur temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF) zu erstellen. Im Januar 2021 wurden dazu die Ergebnisse einer „ersten verkehrstechnischen Untersuchung“ vorgestellt und in der Presse veröffentlicht.

	Zeitverluste h/a	Zeitkosten TEuro / a
Nullfall: 3-streifig mit Seitenstreifen	88.991	1.337.061
Planfall 1: 3-streifig mit TSF	73.053	1.094.164
Planfall 2: 4-streifig mit Seitenstreifen	13.590	199.374
Differenz Planfall 1 zu Nullfall	-17,91%	-18,17%
Differenz Planfall 2 zu Nullfall	-84,73%	-85,09%

Ergebnisse der ersten verkehrstechnischen Untersuchung zur TSF

Quelle: Die Autobahn Rheinland

Die errechneten Zahlen halten keiner ernsthaften Prüfung stand.

1. Die Berechnung kommt zu dem Ergebnis, dass der achtspurige Ausbau zu 85%, die TSF jedoch nur zu 18% weniger Zeitverlust durch Staus führt. Demnach wäre die TSF um 67% schlechter als der Ausbau. Nun korrelieren die Zeitverluste direkt mit der vorhandenen Kapazität der Autobahn und dazu gibt es aufgrund empirischer Untersuchungen im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) konkrete Angaben.

Danach hat die achtspurige Fahrbahn eine um 38% höhere Kapazität als der sechsspurige Bestand und die TSF steigert die Kapazität um 24%. Die TSF steht dem achtspurigen Ausbau also nur um ganze 14 % nach.

Fazit: Die prognostizierte Verkehrszunahme um 15% kann spielend durch die Kapazitätssteigerung der TSF um 24% aufgenommen werden!

2. Die Zahlen in der Tabelle führen außerdem bei näherem Hinsehen zu erstaunlichen Erkenntnissen.

„DESASTER IM DUTZEND“ - UNSINNIGER A3-AUSBAU IST AUCH IN BERLIN EIN THEMA

Der BUND Bundesverband hat den geplanten achtspurigen Ausbau der A3 zu einem der zwölf unnötigsten Fernstraßenprojekte Deutschlands erklärt. Die Begründung: die Ursache für Staus liegt nicht auf der A 3 selbst, sondern an den kreuzenden A 46 und A 1. Nach dem Ausbau werden Autofahrer*innen also künftig auf acht statt sechs Spuren im Stau stehen. Und mit jedem Stau wachsen die Belastungen für das Klima. Die BUND-Broschüre „Desaster im Dutzend“ finden Sie hier:

<https://www.bund.net/themen/mobilitaet/infrastruktur/fernstrassen/desaster-im-dutzend/>

Durch den achtspurigen Ausbau würden demnach folgende Zeitverluste eingespart:

$$88.991 - 13.590 = 75.401 \text{ Stunden/Jahr (h/a)}$$

Die sich daraus ergebenden Zeitkosten-Ersparnisse werden angegeben mit:

$$1.337.061 - 199.374 = 1.137.687 \text{ T€ / a also}$$

$$1.137.687.000 \text{ €/a}$$

Es wurde demnach eine Stunde Zeitverlust bewertet mit gigantischen:

$$1.137.687.000 / 75.401 = 15.088 \text{ Euro/Stunde (€/h)}$$

Selbst, wenn man mit ungünstigen Wertschöpfungsansätzen (nach Baum und Kranz, 2012) und einem hohen Güterverkehrsanteil von 17% rechnet, kommt man maximal auf:

$$0,17 \times 36 \text{ €/h} + 0,83 \times 10 \text{ €/h} = \text{ca. } 15 \text{ €/h}$$

Es liegt also nahe, dass es nicht 1.137.687 T€/a sondern 1.137.687 €/a heißen müsste.

Das bedeutet aber bei den angegebenen Baukosten von 274 Mio. €, dass sich die Investition in den achtspurigen Ausbau der freien Strecke zwischen Hilden und Leverkusen in

$$274 / 1,137687 = 240 \text{ Jahren amortisiert.}$$

Was sagen wohl der Bundesrechnungshof und der Bund der Steuerzahler dazu?

3. Eine andere, wegen ihrer Geringfügigkeit beeindruckende Zahl ergibt sich, wenn man den durchschnittlichen Zeitverlust pro Kfz ausrechnet: Durchschnittlich 140.000 Kfz/Tag ergibt $140.000 \times 365 = 51.100.000$ Kfz/Jahr, daraus ergibt sich, wenn gar nicht ausgebaut wird: $88.991 / 51.100.000 = 0,00174$ Stunden = 6,3 Sekunden/Kfz.

Dafür der ganze Aufwand?

Schlussfolgerung: Die Autobahn GmbH versucht mit auf den ersten Blick beeindruckenden Zahlen, die angeblich durch ein hoch komplexes Computer-Programm ermittelt wurden, die Notwendigkeit des achtspurigen Ausbaus zu beweisen, um ihren umfangreichen Planungsauftrag zu verteidigen. Es wird unsere Aufgabe sein, die Bevölkerung über diese Machenschaften aufzuklären.

Karl Wilhelm Bergfeld

INFOMARKT UND DIALOGFORUM - WIE DIE VERKEHRSWENDE GELINGEN KANN

Die Autobahn GmbH Rheinland (bis Ende 2020 Straßen.NRW) plant den Ausbau der A3. Nach eigenen Angaben soll „durch den Einbezug des lokalen Wissens die größtmögliche Qualität der Planung gewährleistet werden“. Dafür werden die Planungen durch unterschiedliche Dialogformate begleitet, um im persönlichen Austausch frühzeitig zu informieren, Fragen zu beantworten und Anregungen zu erhalten. Seine Erfahrungen mit dem Infomarkt im März 2021 hat Karl Wilhelm Bergfeld satirisch verarbeitet. Sie sind hier nachzulesen: <https://www.3reicht.de/wp-content/uploads/2021/03/Blick-in-die-Zukunft.pdf>