

Zweifel am Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) des achtspurigen Ausbaus der A3 im Bundesverkehrswegeplans (BVWP)

Im BVWP ist das NKV des achtspurigen Ausbaus der A3 zwischen Hilden und Leverkusen mit dem extrem hohen Wert von **4,6** angegeben. Dies resultiert überwiegend aus den angegebenen einzusparenden Zeitkosten im Personen- und Güterverkehr (siehe Anlage aus BVWP 2030, Projekt A3-G20-NW, Abschnitt 1.7):

- Jährliche Nutzen im Personenverkehr aus Reisezeit NRZ 26.235.000 €/a
- Jährliche Nutzen im Güterverkehr aus Transportzeit NTZ 1.122.000 €/a
- Summe ersparte Zeitkosten: **27.357.000 €/a**

Im Jahre 2021 wurden im Zuge einer aktuellen verkehrstechnischen Untersuchung zur temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF) der A3 zwischen Hilden und Leverkusen folgende Werte mit der Software KAPASIM ermittelt (siehe Anlage):

- Kosten aus Zeitverlusten ohne Ausbau (Nullfall) 1.337.061 €/a
- Kosten aus Zeitverlusten nach Ausbau (Planfall) - 199.374 €/a
- Summe ersparte Zeitkosten: **1.137.687 €/a**

Dies würde bei der Annahme gleichbleibender Kosten eine Reduzierung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses auf $NKV = 4,6 / 27.357.000 \times 1.137.687 = 0,19 \ll 1,0$ bedeuten.

Fazit: Die Wirtschaftlichkeit des A3-Ausbaus ist nicht gegeben !

Allerdings wurde bei der NKV-Untersuchung zum BVWP die freie Strecke zwischen Hilden und Leverkusen einschließlich Hildener Kreuz untersucht, während bei der Untersuchung zur TSF nur die freie Strecke zugrunde gelegt wurde. Wenn beide Zeitkosten-Ermittlungen als richtig vorausgesetzt werden, dann entstehen $27.357.000 / (27.357.000 + 1.137.687) \times 100 = 96\%$ auf Zeitverluste am Hildener Kreuz.

Fazit: Die freie Strecke zwischen Hilden und Leverkusen ist nicht der Engpass !

Anlagen:

- Nutzen-Kosten- Analyse (Abschnitt 1.7) aus BVWP 2030 Projekt A3-G20-NW
- Ergebnisse der ersten verkehrstechnischen Untersuchung zur TSF vom 19.1.2021