

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Sven-Christian Kindler, Friedrich Ostendorff, Dorothea Steiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planung und Ausbau der Europastraße 233 im westlichen Niedersachsen

Die Europastraße 233 (E 233) verbindet die niederländische Provinz Drenthe mit dem Emsland. Der deutsche Abschnitt gliedert sich in acht Planungsabschnitte von Cloppenburg bis Meppen. Die Bundesstraßen 402 und 213 sollen vierspurig ausgebaut und abschnittsweise neu trassiert werden; das Vorhaben wird im Bundesverkehrswegeplan 2003 als „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ ausgewiesen. Ende 2008 haben das Land Niedersachsen, der Städtering Zwolle-Emsland und die Landkreise Cloppenburg und Emsland eine Vereinbarung zur Durchführung und Finanzierung der Planung geschlossen, dabei liegt die Federführung bei den beiden Landkreisen.

Eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung für die E 233 hat ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 4,6 ergeben, womit aus Sicht der niedersächsischen Straßenbauverwaltung das Verkehrsbedürfnis für die E 233 nachgewiesen ist.

In der Region gibt es massive Zweifel an den Aussagen der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung zur E 233, da das NKV bei Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans ursprünglich einen Wert von nur 0,2 erreicht hat und damit das Neubauvorhaben vom Bund nicht finanziert werden dürfte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Planungsstand hat das Vorhaben E 233 erreicht, und welche Planungsleistungen sind beauftragt worden bzw. umgesetzt (bitte abschnittsweise angeben)?
2. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der Planfeststellungsverfahren, und welcher Zeitplan wird für den Bau und die Inbetriebnahme der jeweiligen Abschnitte angestrebt?
3. Wie hat sich die Verkehrsbelegung im genannten Planungskorridor der E 233 (B 402, B 213, B 72) seit 2000 entwickelt (bitte abschnittsweise angeben)?
Wie hoch war jeweils der Lkw-Anteil?
4. Wie hoch ist jetzt der Anteil des Lkw-Durchgangsverkehrs entlang der E 233?

5. Wie hat sich der Anteil des Lkw-Durchgangsverkehrs an der E 233 in den letzten 10 Jahren – insbesondere nach Einführung der Lkw-Maut – entwickelt?
6. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass zum Schutz der Wohnbevölkerung vor den erheblichen Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz hervorgerufen worden sind (Lkw-Mautausweichverkehr), im Korridor der E 233 ganztägig ein Lkw-Fahrverbot für den Durchgangsverkehr über 12 Tonnen notwendig ist?
7. Von welchen aktualisierten Gesamtkosten geht die Bundesregierung derzeit beim Projekt E 233 aus?
8. Ist beabsichtigt, für den Bau der E 233 EFRE-Mittel (EFRE = Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) einzusetzen?
Wenn ja, welcher Anteil soll bzw. kann mit EFRE-Mitteln finanziert werden?
9. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Diskrepanz zwischen der Berechnung des NKV im Jahr 2002 (0,2) und im Rahmen einer so genannten verkehrswirtschaftlichen Untersuchung im Jahr 2011 (4,6)?
10. Welche Einflussgrößen haben sich bei der Berechnung des NKV zwischenzeitlich verändert, dass sich das NKV innerhalb einer Dekade um den Faktor 23 verändert hat?
11. Hat die Bundesregierung im Planungskorridor der E 233 Varianten mit verschiedenen Querschnitten geprüft?
Wenn ja, mit welchem Ergebnis, und welchen Kostenschätzungen?
12. Welcher Regelquerschnitt wird bei der Planung der E 233 zugrunde gelegt?
13. Wie viele Anschlussstellen werden beim Ausbau der E 233 geplant (bitte benennen)?
14. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung des Projekts bei der Neubau- als auch der Bestandstrasse ausgegangen (ggf. abschnittsweise darstellen)?
15. Welche Verkehrsprognose liegt diesen Schätzungen zugrunde, und wie hoch ist der Lkw-Anteil?
16. Wie hoch ist der Anteil des induzierten Verkehrs?
17. Wie werden die Eingriffe in Natur und Umwelt durch die Verkehrsbaumaßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht bewertet?
18. Welche Schutzgebiete sind im Einzelnen betroffen?
19. Welche Fläche wird durch das Straßenbauvorhaben dauerhaft in Anspruch genommen bzw. versiegelt?
20. Werden nach Fertigstellung der vierspurigen Bundesstraße die Streckenabschnitte der jetzigen Bundesstraßen zurückgestuft?
Wenn ja, wer ist dann für Betrieb, Wartung und Unterhaltung der Verkehrsanlage zuständig?
Welche Kosten entstehen dabei voraussichtlich jährlich (bitte getrennt darstellen)?
21. Besteht grundsätzlich die Möglichkeit, die vierspurige E 233 in eine Autobahn umzuwidmen?

22. Gibt es seitens des Landes Niedersachsen Bestrebungen, nach Fertigstellung des Vorhabens die Bundesstraße in eine Autobahn umzuwidmen?
23. Wie steht die Bundesregierung zu einer möglichen späteren Umwidmung der E 233 in eine Autobahn?

Berlin, den 19. Oktober 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

