

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Peter Meiwald, Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Ausbau der Europastraße 233 im Zuge der angekündigten Neuen Generation von Projekten in öffentlich-privater Partnerschaft**

Ende April 2015 verkündeten das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gemeinsam die Absicht, eine sogenannte Neue Generation von ÖPP-Projekten (ÖPP – öffentlich-private Partnerschaft) auf den Weg zu bringen. Im Rahmen dieser Ankündigung wurden zehn Verkehrsprojekte genannt, für die eine Realisierung als ÖPP geprüft wird.

Die ÖPP-Projekte sollen nach dem Verfügbarkeitsmodell (V-Modell) gestaltet werden. Im V-Modell übernimmt der private Auftragnehmer Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb einer Verkehrsinfrastruktur im Auftrag des öffentlichen Auftraggebers. Die laufende Vergütung des Auftragnehmers ist abhängig von der Verfügbarkeit der Strecke und nicht von der Höhe der Einnahmen durch Nutzergebühren.

Unter den genannten Projekten findet sich auch der geplante 4-streifige Ausbau der Europastraße 233 (E 233) von der Anschlussstelle Meppen (A 31) bis zur Anschlussstelle Cloppenburg (A1) und beinhaltet die Bundesstraßen B 402, B 213 und B 72. Das Gesamtvorhaben verläuft auf einer Länge von ca. 84 Kilometern und gliedert sich in acht Planungsabschnitte.

Im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) ist das Vorhaben nur der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ zugeordnet. Die erwarteten Kosten für das Gesamtprojekt wurden damals auf unter 300 Mio. Euro geschätzt ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/2003/niedersachsen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/2003/niedersachsen.pdf?__blob=publicationFile)). Im August 2014 rechnete die Bundesregierung mit Gesamtkosten in Höhe von rund 720 Mio. Euro (Bundestagsdrucksache 18/2352, S. 62 bis 63).

Gemäß der Grundkonzeption für den BVWP 2015 sollen im Zuge der Aufstellung auch Vorhaben des letzten BVWP, die noch nicht begonnen wurden bzw. nicht bis zum Jahr 2015 in den Bau gehen, erneut bewertet werden. Dies betreffe nach Kenntnisstand der Fragesteller auch das Projekt E 233. In der Übersicht über die laufenden und die für den BVWP vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen werden zurzeit alle Abschnitte als „zu untersuchende Vorhaben“ gelistet (Stand: 5. September 2014).

Gemäß den Worten des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, gehört das Vorhaben im Zuge der E 233 jedoch zu den zehn ausgewählten Projekten, die „an entscheidenden Stellen unseres Straßennetzes

helfen, den größten volkswirtschaftlichen Schaden zu verringern: den Stau“ (Pressemitteilung des BMF „Bund startet Neue Generation von ÖPP-Projekten“ 30. April 2015).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Gründe auf Grundlage welcher Daten haben die Bundesregierung dazu veranlasst, das bisher im BVWP der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ zugehörige Gesamtvorhaben E 233 in die Liste der zehn Straßenvorhaben der „Neuen Generation von ÖPP-Projekte“ aufzunehmen?
2. Liegen der Bundesregierung bereits neue Bewertungsergebnisse des Vorhabens „Ausbau der E 233“ vor, die seine Priorisierung im Rahmen der „Neuen Generation von ÖPP-Projekten“ rechtfertigen?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht, und zu welchem Zeitpunkt werden diese vorgelegt?

3. Welche Auswirkungen hat die Absicht der Bundesregierung, das Vorhaben im Rahmen der „Neuen Generation von ÖPP-Projekten“ zu realisieren, auf die zurzeit laufende Bewertung aller bis Ende des Jahres 2015 nicht im Bau befindlichen Bundesfernstraßenvorhaben im Zuge der Aufstellung des neuen BVWP?
4. a) Wurde oder wird das noch nicht begonnene Vorhaben im Zuge der Aufstellung des BVWP einer erneuten Bewertung unterzogen?  
Wenn ja, wann werden die Bewertungsergebnisse öffentlich bekanntgegeben?  
Wenn nein, warum nicht?  
b) Wenn ja, inwiefern würden sich neue Bewertungsergebnisse auf die geplante Umsetzung des Ausbaus der E 233 im Rahmen der „Neuen Generation von ÖPP-Projekten“ auswirken?  
c) Wenn ja, auf welche Weise würde sich eine mögliche niedrige Dringlichkeitseinstufung des Vorhabens auf die geplante Umsetzung des Ausbaus der E 233 im Rahmen der „Neuen Generation von ÖPP-Projekten“ auswirken?
5. a) In welchem Planungsstadium befinden sich die acht Planfeststellungsabschnitte der E 233 zwischen Cloppenburg und Meppen (bitte für jeden Abschnitt gesondert ausweisen)?  
b) Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn und Abschluss der Planfeststellungsverfahren für die einzelnen Abschnitte (bitte für jeden Abschnitt gesondert ausweisen)?
6. Welcher Zeitplan wird für den Bau und die Inbetriebnahme der jeweiligen Abschnitte im Rahmen einer ÖPP angestrebt?
7. Wann wurde die letzte Aktualisierung der Gesamtkostenberechnung für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens E 233 vorgenommen?
8. Von welchen aktualisierten Gesamtkosten geht die Bundesregierung für dieses Verkehrsbauvorhaben aus, und wie verteilen sich diese auf die einzelnen Planfeststellungsabschnitte?
9. Wie hoch sind die kalkulierten Kosten je Kilometer?

10. a) Wie viel Fläche wird nach jetzigem Planungsstand im Zuge des Ausbaus versiegelt bzw. dauerhaft in Anspruch genommen?  
b) Wie viel Fläche wird entsiegelt?
11. a) Wie viel Fläche wird insgesamt für den Bau der Trasse benötigt (bitte nach Landkreisen aufschlüsseln)?  
b) Wie viel Fläche ist dafür bereits im Auftrag der Landkreise erworben worden, und welche Kosten sind dafür bisher angefallen (bitte nach Landkreisen, Gesamtkosten und durchschnittlichen Kosten pro Quadratmeter aufschlüsseln)?  
c) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der noch fehlenden Baufläche (bitte nach Landkreisen, den Gesamtkosten und den durchschnittlichen Kosten pro Quadratmeter aufschlüsseln)?
12. a) Wie viel Fläche wird für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung benötigt (bitte nach Landkreisen aufschlüsseln)?  
b) Wie viel Fläche ist dafür bereits im Auftrag der Landkreise erworben worden, und welche Kosten sind dafür bisher angefallen (bitte nach Landkreisen, Gesamtkosten und durchschnittlichen Kosten pro Quadratmeter aufschlüsseln)?  
c) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der noch fehlenden Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (bitte nach Landkreisen, Gesamtkosten und durchschnittlichen Kosten pro Quadratmeter aufschlüsseln)?
13. Wie viele Anschlussstellen werden nach jetzigem Planungstand im Zuge des Ausbaus der E 233 realisiert?
14. Welche Nebenstrecken werden durch den Ausbau der E 233 zusätzlich erforderlich (bitte Kilometerzahl der Strecken und Anzahl Fahrstreifen nennen)?
15. Sieht die Bundesregierung das Ziel im Rahmen der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, den Flächenverbrauch auf maximal 30 Hektar pro Tag zu verringern, durch den 4-streifigen Ausbau der E 233 gefährdet?  
Wenn ja, inwiefern, und welche Maßnahmen gedenkt sie zur Einhaltung des Ziels zu unternehmen?  
Wenn nein, warum nicht?
16. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die Preisentwicklung für landwirtschaftlich genutzte Flächen in den Landkreisen Emsland und Cloppenburg seit dem Jahr 2005?  
Wenn ja, wie haben sich die Preise seit dem Jahr 2005 verändert?  
Wenn nein, warum nicht?
17. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang des beobachteten Preisanstiegs für landwirtschaftlich nutzbare Flächen in den Landkreisen Emsland und Cloppenburg ([www.noz.de/deutschland-welt/niedersachsen/artikel/567782/agrarminister-fordert-preisbremse-fur-ackerland](http://www.noz.de/deutschland-welt/niedersachsen/artikel/567782/agrarminister-fordert-preisbremse-fur-ackerland)) und dem Ausbau der E 233?  
Wenn ja, welchen?  
Wenn nein, warum nicht?

18. a) Wann wurde die letzte Aktualisierung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für das Gesamtvorhaben Ausbau E 233 durchgeführt?
- b) Von welchem Nutzen-Kosten-Verhältnis geht die Bundesregierung zurzeit aus?
- c) Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2003 in die damalige Bewertung einbezogen?
19. a) Wie hat sich die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung im genannten Planungskorridor der E 233 (B 402, B 213, B 72) seit dem Jahr 2005 bis heute entwickelt (bitte abschnittsweise angeben und den Lkw-Anteil separat aufzeigen)?
- b) Wie hoch ist aktuell der Anteil der Transit-Lkw entlang der E 233 zwischen der A 31 (Anschlussstelle Meppen) und der A 1 (Anschlussstelle Cloppenburg; bitte abschnittsweise angeben)?
- c) Wie hat sich der Anteil der Transit-Lkw auf der E 233 zwischen der A 31 (Anschlussstelle Meppen) und der A 1 (Anschlussstelle Cloppenburg) nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten 15 Jahren entwickelt, insbesondere nach Einführung der Lkw-Maut?
20. a) Mit welcher durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung rechnet die Bundesregierung nach Fertigstellung des 4-streifigen Ausbaus im genannten Planungskorridor der E 233 (B 402, B 213, B 72) auf Basis der Verkehrsprognose 2030 (bitte abschnittsweise angeben und den Lkw-Anteil aufzeigen)?
- b) Berücksichtigt die Verkehrsprognose die Auswirkungen sowie mögliche Ausweichverkehre des Schwerlastverkehrs im Zuge der Ausweitung der Lkw-Maut auf eine zukünftig 4-streifig ausgebauten E 233?
- Wenn ja, wie wirkt sich diese auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung der E 233 und den Lkw-Anteil aus, und welche Folgen ergeben sich daraus für die Berechnung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes?
- Wenn nein, warum nicht?
21. a) Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Anteil des induzierten Verkehrs im Zuge des geplanten Ausbaus?
- b) Inwiefern berücksichtigt die Nutzen-Kosten-Analyse die durch induzierten Verkehr entstehenden gesellschaftlichen Kosten, z. B. durch zusätzliche CO<sub>2</sub>- oder Lärmemissionen?
22. a) Inwiefern hat die Bundesregierung Kenntnis über Interessenbekundungen privater Finanzinvestoren bzw. Bau- und Betreiberunternehmen, das Vorhaben im Rahmen einer ÖPP zu realisieren?
- b) Haben seitens der Bundesregierung bereits Gespräche mit möglichen privaten Interessenten stattgefunden?
- Wenn ja, mit wem, und wann haben diese stattgefunden?
23. a) Auf welcher Berechnungsgrundlage erfolgt die Festsetzung der Vergütungsstruktur im Rahmen der Realisierung der E 233 zwischen Cloppenburg und Meppen als ÖPP im sogenannten V-Modell, und wie wird diese festgelegt?
- b) Mit welchen monatlichen Leistungsentgelten an die Betreibergesellschaft rechnet die Bundesregierung im Zuge des Vorhabens?

- c) Auf welcher Berechnungsgrundlage erfolgt die Bestimmung der Entgeltkürzungen für Unterschreitungen der vereinbarten Verfügbarkeit durch Verschuldung des Auftragnehmers?
- d) Welche Kostensumme für den Bundeshaushalt erwartet die Bundesregierung über die gesamte Vertragslaufzeit (30 Jahre)?

Berlin, den 9. Juni 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**





