

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Meiwald, Dr. Valerie Wilms,  
Sven-Christian Kindler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/5182 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 (A 1) 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“ (Pressemittteilung des BMF „Bund startet Neue Generation von ÖPP-Projekten“ 30. April 2015).

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?

Im Ergebnis einer verkehrswirtschaftlichen Untersuchung (VWU) aus dem Jahr 2010 wurde für den vierstreifigen Ausbau der E 233 ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 4,6 ermittelt. Das Projekt ist im derzeit gültigen Bedarfsplan 2004 dem „Weiteren Bedarf“ mit Planungsrecht (WB\*) zugeordnet. Als Bestandteil des EU-Förderprogramms „INTERREG IV“ (A-Projekt PlanInfra E 233) wurde von den Landkreisen Emsland und Cloppenburg die Erstellung eines ÖPP-Eignungstests zum vierstreifigen Ausbau der E 233 zwischen der A 31 (Anschlussstelle [AS] Meppen) und der A 1 (AS Cloppenburg) beauftragt. Dieser wurde im Jahr 2013 abgeschlossen und zeigte im Ergebnis, dass ein hohes Maß an Eignung für die E 233 als ÖPP-Projekt erreicht wird.

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?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zuge der Betrachtungen zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 wurde das Gesamtprojekt E 233 von der A 31 (AS Meppen) bis zur A 1 (AS Cloppenburg) einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Nunmehr wird das Projekt

gesamtwirtschaftlich bewertet und hinsichtlich netzkonzeptioneller, raumordnerischer, städtebaulicher und naturschutzfachlicher Aspekte beurteilt. Auf Basis dieser Ergebnisse sind unter Berücksichtigung des verfügbaren Finanzvolumens die Dringlichkeitsreihungen der erwogenen Projekte zu erarbeiten und der Arbeitsentwurf des BVWP aufzustellen. Dieser wird mit den Vorhabenträgern diskutiert, der Referentenentwurf entwickelt und einem öffentlichen Konsultationsverfahren im Herbst 2015 zugeführt.

Die Absicht der Bundesregierung, das Vorhaben E 233 im Rahmen der „Neuen Generation von ÖPP-Projekten“ zu realisieren, hat keine Auswirkungen auf die dargelegte Bewertungsmethodik des Bundes im Zuge der Aufstellung des BVWP 2015.

Der vierstreifige Ausbau der E 233 steht zunächst unter dem Vorbehalt der Bewertung im Zuge der Aufstellung des BVWP 2015 und des künftigen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sowie der Schaffung des Baurechts durch die Straßenbauverwaltungen der Länder. Die ÖPP-Umsetzung steht ferner unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit, d. h. sie muss mindestens so wirtschaftlich sein wie die konventionelle Umsetzung. Dies ist vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) projektspezifisch jeweils in einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nachzuweisen.

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)?

Die Planungsstände der Abschnitte der E 233 zwischen Meppen und Cloppenburg sind in nachfolgender Tabelle dargestellt. Für die sich erst in der Planungsphase befindenden Abschnitte können keine Angaben über Beginn und Abschluss der Planfeststellungsverfahren gemacht werden.

Abschnittsbezeichnung	Planungsstand
AS Meppen (A 31)–Meppen (B 70)	Entwurfsplanung durch BMVI zugestimmt (Gesehen-Vermerk erteilt) am 26.05.2015, Einleitung Planfeststellungsverfahren im I. Quartal 2016 geplant, Planfeststellungsbeschluss erwartet Ende 2017
Meppen (B 70)–westlich Haselünne	Entwurfsplanung in Bearbeitung
westlich Haselünne–Kreisgrenze Emsland/CLP	Entwurfsplanung in Bearbeitung
Kreisgrenze Emsland/CLP–östl. Lönigen	Entwurfsplanung in Bearbeitung
östl. Lönigen–östl. Lastrup	Entwurfsplanung in Bearbeitung
östl. Lastrup–Cloppenburg (B 68)	Entwurfsplanung in Bearbeitung
Cloppenburg (B 68)–Cloppenburg (B 213)	bereits 4-streifig vorhanden
Cloppenburg (B 213)–AS Cloppenburg (A 1)	Entwurfsplanung in Bearbeitung

6. Welcher Zeitplan wird für den Bau und die Inbetriebnahme der jeweiligen Abschnitte im Rahmen einer ÖPP angestrebt?

Ein konkreter Zeitplan für eine etwaige Umsetzung der E 233 als ÖPP-Projekt liegt noch nicht vor.

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?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die letzte Aktualisierung der Gesamtkostenberechnung wurde mit der Anmeldung des Vorhabens für die Aufnahme in den neuen BVWP 2015 und den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vorgenommen (Kostenstand: 1. Januar 2014).

Die Gesamtkosten betragen 719,1 Mio. Euro. Sie verteilen sich auf die auszubauenden Abschnitte wie folgt:

Abschnittsbezeichnung	Kosten
AS Meppen (A 31)–Meppen (B 70)	123,3 Mio. Euro
Meppen (B 70)–westlich Haselünne	104,8 Mio. Euro
westlich Haselünne–Kreisgrenze Emsland/CLP	146,5 Mio. Euro
Kreisgrenze Emsland/CLP–östl. Lönigen	85,2 Mio. Euro
östl. Lönigen–östl. Lastrup	53,5 Mio. Euro
östl. Lastrup–Cloppenburg (B 68)	87,1 Mio. Euro
Cloppenburg (B 213)–AS Cloppenburg (A 1)	118,7 Mio. Euro

Die gesamte Ausbaulänge beträgt 76,7 km, insofern belaufen sich die Kosten je Kilometer derzeit auf rund 9,4 Mio. Euro.

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)?

Die Fragen 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund des frühen Planungsstandes können hierzu seitens der Bundesregierung keine Angaben gemacht werden.

13. Wie viele Anschlussstellen werden nach jetzigem Planungstand im Zuge des Ausbaus der E 233 realisiert?

Einschließlich der Anbindungen an die A 31 und die A 1 sind nach derzeitigem Stand insgesamt 22 Anschlussstellen geplant.

14. Welche Nebenstrecken werden durch den Ausbau der E 233 zusätzlich erforderlich (bitte Kilometerzahl der Strecken und Anzahl Fahrstreifen nennen)?

Aufgrund des frühen Planungsstandes können hierzu seitens der Bundesregierung keine Angaben gemacht werden.

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?

Ziel der Bundesregierung ist es nach wie vor, die Inanspruchnahme neuer Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke bis zum Jahr 2020 auf durchschnittlich 30 Hektar (ha) pro Tag zu begrenzen. Die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie sieht vor, die ursprüngliche Neuinanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsfläche je Tag auf ein Viertel zu verringern. Dieses Ziel soll auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung auf den Verkehrssektor übertragen werden. Bei der Aufstellung des BVWP 2015 wird für jedes zu bewertende Projekt, also auch das vorliegende, die Flächeninanspruchnahme abgeschätzt und über alle zu realisierenden Projekte aufsummiert. Diese Summe stellt die Gesamtplanauswirkungen im Kriterium Flächeninanspruchnahme dar und wird hinsichtlich des 30-Hektar-Ziels bewertet. Im Rahmen der Festlegung des Untersuchungsrahmens für die Strategische Umweltprüfung zum BVWP 2015 wird u. a. die Berücksichtigung des 30-Hektar-Ziels auf Einzelprojektebene diskutiert.

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?

Der Preisanstieg für landwirtschaftlich genutzte Flächen lag im Jahr 2012 im Vergleich zu den Jahren 2007 bis 2011 im Landkreis Cloppenburg bei über 50 Prozent und im Landkreis Emsland bei über 30 Prozent.

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?

Über ganz Niedersachsen ist ein Anstieg der Verkehrswerte landwirtschaftlich nutzbarer Flächen festzustellen. Besonders in den veredlungsstarken landwirtschaftlichen Regionen im westlichen Niedersachsen sind die Steigerungen der Verkehrswerte aufgrund gestiegener Nachfrage aus der Landwirtschaft sehr hoch. In den Landkreisen Vechta, Diepholz, Oldenburg und Grafschaft Bentheim sind vergleichbar starke Preissteigerungen zu verzeichnen wie in den Landkreisen Emsland und Cloppenburg.

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?

Im Jahr 2010 wurde im Ergebnis einer verkehrswirtschaftlichen Untersuchung für den vierstreifigen Ausbau der E 233 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 4,6 ermittelt. Die Ergebnisse der Beurteilungen und Bewertungen zum BVWP 2015 liegen bundesweit noch nicht vor. Eine Einschätzung über eine künftige Einstufung des Gesamtprojektes B 213 von der A 31 (AS Meppen) bis zur A 1 (AS Cloppenburg) im neuen Bedarfsplan ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Das Projekt wies im Zusammenhang mit den Bewertungen zum BVWP 2003 ein NKV von 0,2 auf. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Grundlage für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 die Straßenverkehrsprognose 2015 war. Diese war für das Projekt E 233 fehlerhaft. Zum Zeitpunkt der Straßenverkehrszählung 2000, die als Grundlage für die Bewertung der Straßenverkehrsprognose 2015 diente, waren Abschnitte der E 233 für den Durchgangsverkehr gesperrt. Da dieser Umstand nicht beachtet wurde, führte dies zur Ermittlung wesentlich geringerer als den tatsächlich vorhandenen Verkehrsbelastungen und damit zu einem falschen NKV.

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?

Im Rahmen der bundesweiten Straßenverkehrszählungen 2000, 2005 und 2010 wurde im Zuge der E 233 eine kontinuierliche Zunahme der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) mit einem sehr hohen Anteil des Schwerlastverkehrs (SV) ermittelt:

	DTV [Kfz/24h]			SV [%]		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010
B 72 (E 233)	11 200	13 000	13 800	20,8	29,6	29,4
B 213 (E 233)	8 100	9 600	9 300	29,6	32,7	37,5
B 402 (E 233)	5 000	6 000	8 400	29,7	34,0	34,1

Die Beantwortung der Frage zum Anteil der Transit-Lkw entlang der E 233 zwischen der A 31 und der A 1 ist in der Kürze der Zeit nicht möglich.

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 ausgebaute 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?

Verkehrsprognosewerte 2030 für einzelne Projekte liegen noch nicht vor. Erst nach Verabschiedung des neuen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen auf Basis des BVWP 2015 kann eine verbindliche Straßenverkehrsprognose 2030 im dann vom Gesetzgeber beschlossenen Netzzustand erarbeitet und veröffentlicht werden, die Aussagen zu den Prognosewerten für die einzelnen Bedarfsplanprojekte erlaubt.

Für den Streckenzug B 213 von der A 31 (AS Meppen) bis zur A 1 (AS Cloppenburg) besteht derzeit keine Mautpflicht. Im Zuge der Verkehrssimulationen zur Bundesverkehrswegeplanung wird für diesen Streckenzug daher auch keine Lkw-Maut berücksichtigt.

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?

Zum Anteil des induzierten Verkehrs im Zuge des geplanten Ausbaus wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

In den Nutzen-Kosten-Analysen zum BVWP 2015 werden zunächst die Mengen des durch das jeweilige Projekt induzierten Verkehrs ermittelt. Anschließend erfolgt die Bewertung der gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Kosten, die mit diesen zusätzlichen Verkehren verbunden sind.

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?

Die positive Resonanz auf das vom BMVI am 26. Mai 2015 veranstaltete „Zukunftsforum Infrastruktur“ hat gezeigt, dass grundsätzlich ein hohes Investoreninteresse an den ÖPP-Projekten der „Neuen Generation“ im Bundesfernstraßenbereich besteht. Projektspezifische Gespräche der Bundesregierung über das Vorhaben E 233 mit privaten Interessenten gab es nicht.

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)?

Die Fragen 23a und 23c werden gemeinsam beantwortet.

Die Festlegungen zur Vergütungsstruktur und zur Bestimmung von Entgeltkürzungen sind jeweils projektspezifisch in erster Linie nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu treffen. Für das Projekt E 233 wurden noch keine diesbezüglichen Festlegungen getroffen.

Zu Frage 23b

Eine valide Abschätzung der monatlichen Leistungsentgelte ist erst mit Vorliegen der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung möglich.

Zu Frage 23d

Gemäß Bundeshaushalt 2015 Kapitel 12 09, Titel 823 11, sind für das Projekt 1,6 Mrd. Euro veranschlagt.