

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Jürgen Trittin, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Ortsumgehungen Duderstadt und Ferna-Teistungen im Bundesverkehrswegeplan 2030 – Bedarfsfeststellung und erreichter Planungsstand**

Das gültige Fernstraßenausbaugesetz sieht zwischen Oberfeld in Niedersachsen und Ferna in Thüringen die Verlegung bzw. den Neubau der Bundesstraße 247 (B 247) vor. Als Teil der Verbindung Duderstadt–Göttingen (Verbindung Mittelzentrum–Oberzentrum) ging im Oktober 2015 die Ortsumgehung des Duderstädter Ortsteils Westerode (Verkehrseinheit 2) in Betrieb.

Im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) führte der Bund eine umfassende Neubewertung der weiteren Straßenbauvorhaben durch, die bisher im Verlauf der B 247 geplant sind. Am 21. März 2016 startete die Bundesregierung mit der Auslegung der umfangreichen Unterlagen des ersten Entwurfs des BVWP 2030 die Öffentlichkeitsbeteiligung.

Bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung ermittelten die vom Bund beauftragten Gutachter beim besagten Straßenbauprojekt (Projekt B247-G10-NI-TH) einen Barwert des Nutzens in Höhe von 58,30 Mio. Euro sowie bewertungsrelevante Investitionskosten in Höhe von 77,67 Mio. Euro. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis hätte der Bund demnach mit 0,87 ausweisen müssen (Quotient aus Nutzen und Kosten). Damit wäre das besagte Straßenbauvorhaben nach den einschlägigen Regelungen der Bundeshaushaltsordnung nicht bauwürdig und dürfte vom Bund nicht finanziert werden. Tatsächlich wiesen die ausgelegten Unterlagen aber ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,0 aus.

Auf die Schriftliche Frage 99 des Abgeordneten Jürgen Trittin auf Bundestagsdrucksache 18/8523, in der dieser fragte, wie sich die Bundesregierung das Zustandekommen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses erkläre, antwortete die Bundesregierung, dass das im Dossier zum Projekt B 247, Gieboldehausen (B 27)–AS Leinefelde-Worbis (A 38) ausgewiesene Nutzen-Kosten-Verhältnis im Rahmen der laufenden Aktualisierung des BVWP-2030-Entwurfs noch überprüft und in geeigneter Weise ergänzt bzw. berichtigt werde.

Der am 3. August 2016 vom Bundeskabinett beschlossene Entwurf des BVWP 2030 enthielt bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Teilprojekte im Verlauf der B 247 schließlich völlig andere Werte, die nach Ansicht der Fragesteller von den Angaben des ersten Entwurfs massiv abwichen, ohne dass diese nachvollziehbar wären.

Anlässlich der Anhörung zum Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes am 9. November 2016 stellte der geladene

Sachverständige Wulf Hahn (RegioConsult. Verkehrs- und Umweltmanagement Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR) in seinem Vortrag anhand eines tabellarischen Vergleichs fest, dass bei der B 247 die Berechnungsergebnisse zwischen dem ersten Entwurf und dem Kabinettsbeschluss abweichen und in nicht nachvollziehbarer Weise geändert worden seien (z. B. bei den Parametern Betriebsführungskosten, Verkehrssicherheit und Geräuschbelastung außerorts) (vgl. Ausschussdrucksache 18(15)391-C, Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung – 87. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur).

Die Fragesteller halten daher das ausgewiesene die Nutzen-Kosten-Verhältnis im Falle der B 247 bis heute für nicht belastbar, da zwischen März und August 2016 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Veränderungen vorgenommen wurden, die bisher nicht belegt wurden.

Bestätigt wird diese Auffassung durch eine Äußerung des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann, die dieser anlässlich eines Besuchs in Duderstadt bei einem Zusammentreffen mit dem dortigen Bürgermeister am 26. Juli 2016 machte. Bezogen auf die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gibt ihn das Stadtradio Göttingen wie folgt wieder: „Obwohl das Projekt bei einer Nutzen-Kosten-Analyse rausgefallen wäre, so Ferlemann, konnte das Verkehrsministerium von der Dringlichkeit überzeugt werden.“ (Stadtradio Göttingen, 26. Juli 2016 – [https://www.stadtradio-goettingen.de/redaktion/nachrichtenarchiv/2016/juli\\_2016/ortsumfahrung\\_duderstadt\\_staatssekretaer\\_ferlemann\\_im\\_gespraech\\_h\\_mit\\_buergermeister\\_nolte/](https://www.stadtradio-goettingen.de/redaktion/nachrichtenarchiv/2016/juli_2016/ortsumfahrung_duderstadt_staatssekretaer_ferlemann_im_gespraech_h_mit_buergermeister_nolte/)).

Neben der offenbar nicht belegten Wirtschaftlichkeit des Vorhabens zeigen die Ergebnisse der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung abschnittsweise eine hohe Umweltbetroffenheit. In der raumordnerischen Beurteilung (Modul C) wurde festgestellt, dass das Vorhaben „nicht bewertungsrelevant“ ist, und im Modul D (städtebauliche Beurteilung) ergibt sich „keine städtebauliche Bedeutung“. Dazu passt, dass die Verkehrsprognose 2030 für den Bezugsfall (also bei Nichtrealisierung des Vorhabens) mit 4 000 Kfz/24 h bei Ferna und 5 000 Kfz/24 h (jeweils DTVw – durchschnittlicher Verkehr an Werktagen) im Bereich der Landesgrenze Thüringen/Niedersachsen (mittlere Verkehrsbelastung: 5 000 Kfz/24 h) nur eine sehr geringe Verkehrsbelastung ausweist. Die Dauerzählstelle der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bei Ferna weist zudem tatsächlich einen Rückgang des Verkehrsaufkommens zwischen 2004 und 2018 von 22,8 Prozent auf (von 8 462 auf 6 533 Kfz/24 h). Mit minus 45,1 Prozent (von 781 auf 429 SV/24 h) war der Rückgang beim Schwerverkehr besonders stark ausgeprägt. Vor diesen Hintergründen ist aus Sicht der Fragesteller ein Bedarf für das Straßenbauvorhaben nicht zu erkennen und das Projekt zudem nicht bauwürdig, sodass eine Korrektur der Bedarfsfeststellung im Zuge der Bedarfsplanüberprüfung unumgänglich ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erklärt sich die Bundesregierung das Zustandekommen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 2,0 – wie es bei der Vorstellung des ersten Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans 2030 im März 2016 vorgestellt wurde – beim Gesamtprojekt B 274 Gieboldehausen (B 27)–AS Leinefelde-Worbis (A 38) (Projektnummer: B247-G10-NI-TH) bei einem Barwert des Nutzens von 58,3 Mio. Euro und einem Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten 67 Mio. Euro, und warum hat die Bundesregierung bei der Vorstellung des ersten Entwurfs des BVWP 2030 auf eine nach Auffassung der Fragesteller korrekte Angabe des Nutzen-Kosten-Verhältnisses – das zu diesem Zeitpunkt bei 0,87 lag – verzichtet?

2. Warum hat die Bundesregierung auf eine spätere Korrektur des Nutzen-Kosten-Verhältnisses auf Basis der Berechnungen bzw. Nutzen- und Kostenwerte vom März 2016 verzichtet?
3. Welche Parameter auf der Nutzenseite des Projekts Projekt B247-G10-NI-TH wurden seitens des Bundes zwischen dem Beginn der Auslegung des BVWP 2030 im März (Öffentlichkeitsbeteiligung) und dem Kabinettsbeschluss des BVWP 2030 am 3. August 2016 in welcher Weise verändert (bitte Werte vom März und August 2016 gegenüberstellen, bitte ggf. nach Teilprojekt 1 (OU Obernfeld-Mingerode), Teilprojekt 2 (OU Duderstadt) und Teilprojekt 3 (OU Ferna-Teistungen) differenzieren)?
4. Warum hat die Bundesregierung aufgrund der Tatsache, dass der Barwert des Nutzens 58,30 Mio. Euro betrug sowie bewertungsrelevante Investitionskosten in Höhe von 77,67 Mio. Euro festgestellt wurden, das Nutzen-Kosten-Verhältnis nach Ansicht der Fragesteller fälschlicherweise mit 2,0 ausgewiesen und nicht wie rechnerisch erforderlich mit 0,87?
5. Was war der Grund dafür, dass die Bundesregierung die Bewertungsergebnisse bei besagtem Straßenbauvorhaben bei zahlreichen Parametern zwischen dem ersten Entwurf des BVWP 2030 vom März 2016 und der im Bundeskabinett am 3. August 2016 beschlossenen Fassung des BVWP 2030 nach Ansicht der Fragesteller massiv veränderte?
6. Was war der Grund dafür, dass insbesondere die Parameter Betriebsführungskosten, Verkehrssicherheit und Geräuschbelastung außerorts bei den besagten Vorhaben im Verlauf der B 247 nach Ansicht der Fragesteller so massiv verändert wurden, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis entsprechend höher ausfallen musste?
7. Warum hat die Bundesregierung die in der Antwort auf die Schriftliche Frage 99 auf Bundestagsdrucksache 18/8523, S. 68/69 angekündigte Berichtigung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses bis heute unterlassen, und bis wann soll diese nachgeholt werden?
8. Hat die Bundesregierung die Unterlagen des Sachverständigen Wulf Hahn (RegioConsult) aus der Sachverständigenanhörung zum Fernstraßenausbaugesetz am 9. November 2016 (s. Ausschussdrucksache 18(15)391-C, Stellungnahme zur ÖA – 87. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur) zum Anlass genommen, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur B 247 auf ihre Plausibilität zu überprüfen?  
Wenn nein, warum nicht?
9. Gab es in den Jahren 2015 und 2016 Gespräche zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Bürgermeister der Stadt Duderstadt sowie dem Vorsitzenden der Verwaltungsgemeinschaft Lindenberg-Eichsfeld, bei denen die Ortsumgehungen Duderstadt und Ferna-Teistungen Gegenstand waren?  
Wenn ja, welche Inhalte wurden in den besagten Gesprächen erörtert (bitte Art, Gegenstand des Gesprächs und teilnehmende Personen genau angeben)?
10. Warum hält die Bundesregierung an einem Straßenbauvorhaben fest, von dem Staatssekretär Enak Ferlemann öffentlich erklärt, dass es bei einer Nutzen-Kosten-Analyse rausgefallen wäre (s. Stadtradio Göttingen, 26. Juli 2016, [https://www.stadtradio-goettingen.de/redaktion/nachrichtenarchiv/2016/juli\\_2016/ortsumfahrung\\_duderstadt\\_staatssekretaer\\_ferlemann\\_im\\_gespraech\\_mit\\_buergermeister\\_nolte/](https://www.stadtradio-goettingen.de/redaktion/nachrichtenarchiv/2016/juli_2016/ortsumfahrung_duderstadt_staatssekretaer_ferlemann_im_gespraech_mit_buergermeister_nolte/))?

11. Was hat Staatssekretär Enak Ferlemann mit der im Stadtradio Göttingen wiedergegebenen Aussage konkret gemeint, und was waren die ausschlaggebenden Gründe dafür, dass die Bundesregierung trotz nach Auffassung der Fragesteller nachgewiesener Unwirtschaftlichkeit der Ortsumgehungen im besagten Abschnitt der B 247 „von der Dringlichkeit der Vorhabens überzeugt werden“ konnte („Obwohl das Projekt bei einer Nutzen-Kosten-Analyse rausgefallen wäre, so Ferlemann, konnte das Verkehrsministerium von der Dringlichkeit überzeugt werden.“ Vgl. Stadtradio Göttingen, 26. Juli 2016 – [https://www.stadtradio-goettingen.de/redaktion/nachrichten/archiv/2016/juli\\_2016/ortsumfahrung\\_duderstadt\\_staatssekretaer\\_ferlemann\\_im\\_gespraech\\_mit\\_buergermeister\\_nolte/](https://www.stadtradio-goettingen.de/redaktion/nachrichten/archiv/2016/juli_2016/ortsumfahrung_duderstadt_staatssekretaer_ferlemann_im_gespraech_mit_buergermeister_nolte/))?
12. Auf welche Tatsachen gründete Staatssekretär Enak Ferlemann seine im Stadtradio Göttingen wiedergegebenen Aussagen zur Unwirtschaftlichkeit der Ortsumgehungen Obernfeld-Mingerode, Duderstadt und Ferna-Teistungen, und warum sortierte die Bundesregierung das Straßenvorhaben nach Feststellung seiner Unwirtschaftlichkeit nicht aus und ordnete es folgerichtig der Kategorie „kein Bedarf“ zu?
13. Welche Kosten hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bzw. die niedersächsische Straßenbauverwaltung für die jeweiligen Kostenermittlungsstufen (Kostenrahmen, Kostenschätzung, Kostenberechnung, Kostenanschlag) im Laufe der unterschiedlichen Planungs- und Projektphasen für die Ortsumgehung Duderstadt (VKE 3) bisher ermittelt (bitte jeweils einzeln für jede Kostenermittlungsstufe unter Angabe des Datums benennen)?
14. Mit welchem Kostenrahmen hatte die Bundesregierung die Ortsumgehung Duderstadt (VKE 1, VKE 2, VKE 3) und Ferna-Teistungen erstmals in den Bundesverkehrswegeplan bzw. das Fernstraßenausbaugesetz aufgenommen (bitte für jede Verkehrseinheit gesondert angeben)?
15. Von welchen aktualisierten Gesamtkosten geht die Bundesregierung bei der Ortsumgehung Duderstadt (B 247, VKE 3) derzeit aus, und wie viele Kostenfortschreibungen bzw. Kostenschätzungen hat es bisher gegeben (bitte alle Kostenfortschreibungen mit Zeitpunkt und jeweiligen fortgeschriebenen Baukosten angeben)?
16. Von welchen aktualisierten Gesamtkosten geht die Bundesregierung bei der Ortsumgehung Ferna-Teistungen (B 247) derzeit aus, und wie viele Kostenfortschreibungen hat es bisher gegeben (bitte alle Kostenfortschreibungen mit Zeitpunkt und jeweiligen fortgeschriebenen Baukosten angeben)?
17. Wie verteilen sich in der aktuellen Kostenfortschreibung die Baukosten auf die relevanten Gewerke (bitte für die Ortsumgehung Duderstadt, VKE 3 und Ferna-Teistungen gesondert angeben)?
18. Ist es zutreffend, dass es im laufenden Planfeststellungsverfahren bei der Ortsumgehung Duderstadt (VKE 3) eine zweite Planänderung (s. Eichsfelder Tageblatt vom 24. Januar 2021) geben wird?  
Wenn ja, wann kann die erneute Auslegung geänderter Planfeststellungsunterlagen frühestens stattfinden?

19. Ist es zutreffend, dass im Zuge der zweiten Planänderung bei der Ortsumgehung Ferna-Teistungen von einer Reihe von Einwendern eine andere Lage der Anschlussknoten (s. Thüringer Allgemeine vom 24. Mai 2019) zur Anbindung der Ortschaft Teistungen gefordert wird?

Wenn ja, welche Änderungen der Anschlussknotengestaltung wird konkret gefordert, und welche Vorschläge werden derzeit im Zuge des Anhörungsverfahrens von der Straßenbauverwaltung in Thüringen geprüft?

20. Welchen Sachstand hat die Prüfung der Anschlussknotengestaltung bei der Ortsumgehung Ferna-Teistungen durch die Straßenbauverwaltung Thüringen derzeit erreicht, und ist auf Basis der bisherigen Ergebnisse eine Änderung der Anschlussknotengestaltung machbar?
21. Prüft die Straßenbauverwaltung Thüringen eine Anbindung der Ortschaft Teistungen zwischen der jetzigen B 247 und dem derzeit geplanten Knotenpunkt K 3 (B 247/K 327, Hundeshagen) bzw. einen anderen Knotenpunkt im südöstlichen Bereich der Ortschaft Teistungen, um insbesondere das Gewerbegebiet „Am Dämmig“ anbinden zu können?

Wenn ja, welche Ergebnisse brachten die Untersuchungen bisher?

22. Werden die im Zuge der zweiten Planänderung erhobenen Forderungen zur besseren Anbindung des Gewerbegebiets „Am Dämmig“ (s. Thüringer Allgemeine vom 24. Mai 2019) im Zuge einer ggf. weiteren notwendigen Planänderung mit einer geänderten Knotenpunktgestaltung berücksichtigt?
23. Was war der ausschlaggebende Grund dafür, dass im Zuge der ersten Planänderung der Knotenpunkt 5 (B 247/Gemeindestraße, Teistungen/Teistungenburg) in die Planung aufgenommen wurde, und welche zusätzlichen Baukosten ergeben sich durch die Realisierung des Knotenpunkts für den Bund, und welche Kosten muss die Gemeinde Teistungen für den Anschlussknoten und die Anbindung an das vorhandene Straßennetz tragen (bitte auch Baukosten für die Gemeindestraße angeben)?
24. Ist im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens bei der Ortsumgehung Ferna-Teistungen ein weiterer Erörterungstermin geplant?

Wenn ja, wann soll dieser Erörterungstermin anberaumt werden?

25. Geht die Bundesregierung bei der Verkehrseinheit 1 (VKE 1) der Ortsumgehung Duderstadt (Ortsumgehung Obernfeld-Mingerode) weiterhin von Baukosten in Höhe von 20,3 Mio. Euro aus, wie sie im Projektinformationssystem des BVWP 2030 angegeben werden, oder liegt eine neue Kostenschätzung bzw. Kostenberechnung vor?

Wenn ja, von welchen aktualisierten Baukosten geht die Bundesregierung bei diesem Straßenbauprojekt aktuell aus?

26. Hat es im Zuge der Aufstellung des BVWP 2030 Rückfragen bzw. Rückschleifen bezüglich der Plausibilisierung der Baukosten für die VKE 1 der Ortsumgehung Duderstadt zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen gegeben?

Wenn ja, welche Rückfragen gab es zwecks Plausibilisierung der Baukostenschätzung (bitte genau beschreiben)?

27. Hält die Bundesregierung die Baukostenschätzung durch die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen vor dem Hintergrund der in kurzer Abfolge aufgetretenen Baukostensteigerungen – jeweils während der Bauphase – bei der Ortsumgehung Barbis (B 243, Baukostensteigerung von 65 Prozent, s. Bundestagsdrucksache 18/2408), der Ortsumgehung Waake (B 27, Baukostensteigerung 50 Prozent, s. Bundestagsdrucksache 18/5784) und der Ortsumgehung Westerode (B 446, Baukostensteigerung 45 Prozent, s. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6303) für belastbar?
28. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass im Zuständigkeitsbereich des Straßenbauamts Goslar gehäuft derart ungenaue und letztendlich nicht belastbare Baukostenschätzungen vorgenommen wurden, und was ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Grund für die in kurzer Abfolge aufgetretenen Baukostensteigerungen, und was hat die Bundesregierung gegebenenfalls veranlasst, damit die zuständige Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen diesen aus Sicht der Fragesteller vorherrschenden Missstand umgehend abstellt?
29. Hält die Bundesregierung durchschnittliche Baukosten je Baukilometer von rund 3,5 Mio. Euro für die VKE 1 der Ortsumgehung Duderstadt (20,3 Mio. Euro für 5,8 Kilometer) für plausibel und belastbar, obwohl die angrenzende südliche Verkehrseinheit 2 (Ortsumgehung Westerode) schlussendlich 17,1 Mio. Euro kostete (s. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/6303) und sich bereits 2015 mithin Baukosten von rund 5,2 Mio. Euro je Baukilometer ergaben?
30. Ist es zutreffend, dass die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen für die VKE 1 der Ortsumgehung Duderstadt (Ortsumgehung Obernfeld-Mingerode) Planungsleistungen für die Leistungsphasen 1 bis 4 ausgeschrieben hat?  
Wenn ja, wann sollen die Planungsleistungen vergeben werden, und wie sieht der Zeitplan für die Planungsleistungen der Leistungsphase 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorentwurfsplanung) aus?
31. Warum startet die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen die Planung für ein Straßenbauprojekt, das bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung nur einen niedrigen Wert von 1,1 erreichte und bei dem die Baukosten nach Ansicht der Fragesteller zu niedrig angesetzt wurden, sodass das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht belastbar ist?
32. Wie viele Vorhaben des Bedarfsplans Straße in Niedersachsen, für die bisher die Planung noch nicht begonnen wurde, weisen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von größer oder gleich 1,1 auf (bitte Projekte unter Angabe der Baulänge und Baukosten benennen)?
33. Für welche Straßenbauprojekte des Bedarfsplans Straße sind in Niedersachsen und Thüringen seit dem 1. Oktober 2020 Planfeststellungsbeschlüsse ergangen, und für welche Straßenbauprojekte wird bis zum 30. Juni 2021 ein Planfeststellungsbeschluss erwartet?

34. Für welche Straßenbauprojekte des Bedarfsplans Straße wurden in Niedersachsen und Thüringen seit dem 1. Oktober 2020 Planfeststellungsverfahren eingeleitet, und für welche Straßenbauprojekte wird bis zum 31. Dezember 2021 mit der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens gerechnet?

Berlin, den 2. März 2021

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

