

Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung mit Antwort der Landesregierung

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel und Christian Meyer (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

A 33 Nord und BVWP 2030 - Ist der Vordringliche Bedarf nach der Kostensteigerung noch zu rechtfertigen?

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel und Christian Meyer (GRÜNE), eingegangen am 21.03.2018 - Drs. 18/618
an die Staatskanzlei übersandt am 12.04.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 09.05.2018,

gezeichnet

Dr. Bernd Althusmann

Vorbemerkung der Abgeordneten

Laut einem Bericht in der *Neuen Osnabrücker Zeitung (NOZ)* vom 7. März 2018 sollen die Kosten für den geplanten Neubau der Autobahn 33 Osnabrück/N (A 1)–Osnabrück/Belm (Projekt-Nr. A33-G10-NI) im Jahr 2017 im Vergleich zu den angegebenen Kosten im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 von ursprünglich 87 Millionen auf 145 Millionen Euro gestiegen sein.

Der Wirtschaftsgeograf Prof. Dr. Jürgen Deiters stellt vor diesem Hintergrund die Einstufung der A 33 Nord in den Vordringlichen Bedarf infrage bzw. fragt, ob das Autobahnprojekt unter diesen Voraussetzungen überhaupt zu rechtfertigen sei, zumal aus Deiters Sicht auch der prognostizierte Verkehr geringer ausfallen soll, als zunächst angenommen wurde. Würde die A 30 zwischen Südkreuz und Lotter Kreuz sechsspurig ausgebaut werden, seien „weitere Kapazitäten für den großräumigen Straßenfernverkehr“ nicht mehr nötig. Deiters Berechnungen beziehen sich auf offizielle Angaben und Zahlen, mit denen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die Umsetzung der A 33 Nord begründet. Damit hätte auch der Landesbehörde bzw. dem niedersächsischen Verkehrsministerium auffallen können, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund der Kostensteigerung deutlich geringer ausfällt, als es noch im BVWP 2030 steht: Laut Deiters ist das NKV von 3,8 auf 2,1 gefallen.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die detaillierten Vorentwurfsunterlagen wurden dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im April 2017 zur Erteilung des Gesehen-Vermerks vorgelegt. Mit der Rückgabe des RE-Entwurfs am 07.03.2018 wurde der Gesehen-Vermerk erteilt und ist gleichzeitig auch eine Genehmigung der veranschlagten Kosten erfolgt.

Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage zur schriftlichen Beantwortung „Kostenexplosion bei der A 33 Nord“ in der Drucksache 17/7878 vom 26.04.2017 verwiesen.

- 1. Wie bewertet die Landesregierung die Annahme des Wirtschaftsgeografen Prof. Dr. Jürgen Deiters, nach der aufgrund der Kostensteigerung das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,8 auf 2,1 gesunken ist?**

Die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) erfolgt durch das BMVI.

In der Beantwortung einer Anfrage von Frau MdB Filiz Polat aus dem Dezember 2017 wurde durch den Bund am 27.12.2017 (BT-Drs. 19/370 - Seite 54) festgestellt, dass das Projekt aufgrund eines günstigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses trotz der Kostenerhöhung weiterhin als wirtschaftlich eingestuft wird und es daher keiner Neubewertung bedarf.

2. Seit wann genau wusste die Landesregierung von der Kostensteigerung auf 145 Millionen Euro gegenüber den Angaben im BVWP 2030 von 87 Millionen Euro?

Die fortgeschriebenen Kosten zur A 33 Nord waren Gegenstand der Vorentwurfsunterlagen, die im Februar 2017 zur Weiterleitung an den Bund zur Erteilung des Gesehen-Vermerks vorgelegt wurden.

Zudem sind die fortgeschriebenen Kosten bereits anlässlich der Abschlussveranstaltung des Dialogs zur A 33 im Januar 2017 öffentlich kommuniziert worden.

3. In welcher Höhe sind der Landesregierung weitere zusätzliche Kostensteigerungen zu den bislang ermittelten 145 Millionen Euro bekannt?

Weitere Kostensteigerungen sind derzeit nicht bekannt.

4. Hat die Landesregierung eine Neubewertung des Autobahnprojektes A 33 Nord aufgrund der Kostensteigerung auf 145 Millionen Euro, die mindestens seit April 2017 bekannt ist, vorgenommen? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Auf die Beantwortung der Frage 1 wird verwiesen.

5. Stimmt die Landesregierung der Annahme zu, dass für die A 33 Nord mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,1 und auch aufgrund einer vorliegenden hohen Umweltbetroffenheit die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf aufgehoben werden müsste? Falls nein, warum nicht?

Auf die Beantwortung zu Frage 1 wird verwiesen.

6. Wie bewertet die Landesregierung die Feststellung des UBA, wonach Straßenprojekte mit einer hohen Flächeninanspruchnahme nicht weiterverfolgt werden sollten, in Bezug auf die A 33 Nord?

Der Bund hat mit der Einstufung der A 33 Nord in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans 2016 die gesetzliche Grundlage für die Planung geschaffen.

Im Zuge der Auftragsverwaltung hat das Land Niedersachsen damit diese Planung entsprechend umzusetzen.

7. Wie bewertet die Landesregierung die Annahme von Prof. Dr. Jürgen Deiters, wonach ein Ausbau der A 30 südlich von Osnabrück eine ausreichende Kapazität für den Straßenfernverkehr schaffen würde und damit der Bau der A 33 Nord nicht mehr nötig sei?

Die A 30 ist Teil der in Ost-West-Richtung verlaufenden Europastraße E 30. Sie verbindet die osteuropäischen Länder mit den westlich angrenzenden Niederlanden. Das Projekt ist unter dem Gesichtspunkt der Engpassbeseitigung (VB-E) in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Im Ergebnis der durch den Bund durchgeführten Alternativenprüfung steht das Projekt im Zusammenhang mit dem Projekt A 33 Nord (Lückenschluss) und ersetzt dieses nicht.

- 8. Ist aus Sicht der Landesregierung im Fall der A 33 Nord eine ausreichende förmliche Abwägung zwischen dem Nutzen-Kosten-Verhältnis und der umweltfachlichen Beurteilung vorgenommen worden, oder fehlt diese abschließende Priorisierung? Wenn ja, warum?**

Die Festlegung der Bauwürdigkeit eines Vorhabens liegt im gesetzgeberischen Zuständigkeitsbereich des Bundes.

Dazu werden für die Ermittlung des NKV den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen auch den Umweltbelangen gegenüber gestellt.

Bei der neuen, auf aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhenden Bewertungsmethodik durch den Bund werden keine Defizite gesehen.

- 9. In welcher Höhe sind bereits Mittel in die Planung der A 33 Nord geflossen?**

Nach Informationen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) sind bislang rund 2,8 Millionen Euro für externe Planungsleistungen verausgabt worden.

- 10. In welcher Höhe sind die 8 Millionen Euro Beschleunigungsmittel aus dem Nachtragshaushalt für 2018 für die beschleunigte Planung der A 33 Nord vorgesehen?**

Der prioritäre Einsatz von Haushaltsmitteln für die Planungen der großen Autobahnneubauprojekte erfolgt unabhängig vom Nachtragshaushalt.

- 11. Welche weiteren Maßnahmen im Vorfeld des Baus der A 33 Nord sind bislang vorgenommen worden (z. B. Kauf von Flächen entlang des Trassenverlaufs etc.)?**

- 12. In welchem Umfang, zu welchem Preis und wo genau sind bereits Flächen für den geplanten Bau der A 33 Nord gekauft worden?**

Aufgrund des Sachzusammenhanges werden die Fragen 11 und 12 gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des vorzeitigen Grunderwerbs wurde bereits eine Liegenschaft in der Gemeinde Icker mit einer Fläche von 4,05 ha erworben. Der Kaufpreis dafür betrug rund 0,44 Millionen Euro.

- 13. In welcher Weise priorisiert die Landesregierung die Planung der aktuellen Autobahn- und Bundesstraßenprojekte in Niedersachsen, bzw. in welcher Reihenfolge plant die Landesregierung, die Bundesfernstraßenprojekte abzuarbeiten?**

Mit den bereitstehenden personellen und finanziellen Ressourcen werden vorrangig die laufenden Planungen, insbesondere zu den großen Infrastrukturprojekten A 20, A 26, A 33, A 39 und E 233, weitergeführt.

Der Beginn neuer Planungen ist abhängig von der Ressourcenausstattung der NLStBV in den nächsten Jahren.