

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/11114 –**

Planung und Ausbau der Europastraße 233 im westlichen Niedersachsen

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der vierstreifige Ausbau der E 233 zwischen der A 31 (Anschlussstelle Meppen) und der A 1 (Anschlussstelle Cloppenburg) wird in acht Planungsabschnit-

ten geplant. Alle acht Planungsabschnitte befinden sich in der Detailplanung – der Erarbeitung des Vorentwurfes – der jeweils nach Abschluss dem Bund zur Erteilung des so genannten Gesehen-Vermerkes vorzulegen ist. Angesichts des noch bis zur Baurechtschaffung noch einige Zeit dauernden Planungsprozesses (Entwurfsaufstellung, Planfeststellungsverfahren) ist eine belastbare Aussage über einen möglichen Baubeginn der jeweiligen Abschnitte derzeit nicht verlässlich möglich.

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?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

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

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?

Nach den Regelungen des § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) besteht für die Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit, verkehrsbeschränkende oder –verbotende Maßnahmen anzuordnen, wenn hierdurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz (ABMG) hervorgerufen werden, beseitigt oder zumindest gemildert werden können (§ 45 Absatz 1 i. V. m. Absatz 9 Satz 3 StVO).

Die Durchführung der StVO, insbesondere die Entscheidung darüber, welche konkrete Maßnahme vor Ort in welchem Umfang getroffen wird, ist im vorliegenden Fall ausschließlich Sache des Landes Niedersachsen, das diese Aufgabe des Verwaltungsvollzuges als „eigene Angelegenheit“ durch seine Straßenverkehrsbehörde wahrnimmt (Artikel 83, 84 Grundgesetz). Das Bundesministe-

rium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verfügt insoweit weder über Eingriffs- noch Weisungsrechte.

7. Von welchen aktualisierten Gesamtkosten geht die Bundesregierung derzeit beim Projekt E 233 aus?

Die Gesamtkosten liegen derzeit bei rund 490 Mio. Euro.

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?

Nein.

Der Abschnitt Meppen bis Cloppenburg gehört nicht in das für Niedersachsen ausgewiesene Fördergebiet des EFRE-Bundesprogramms Verkehr 2007–2012 und kann daher auch nicht über das Bundesprogramm gefördert 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?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundlage für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 war die Straßenverkehrsprognose 2015. 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 Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Die Neuberechnung des NKV im Rahmen einer Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung (VWU) im Jahr 2009 ergab für den aktualisierten Prognosefall 2025 ein NKV von 4,6.

11. Hat die Bundesregierung im Planungskorridor der E 233 Varianten mit verschiedenen Querschnitten geprüft?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis, und welchen Kostenschätzungen?

Ja.

Die Berechnung eines NKV für einen dreistreifigen Querschnitt ergab ein NKV von unter 1.

12. Welcher Regelquerschnitt wird bei der Planung der E 233 zugrunde gelegt?

Die Ergebnisse der aktualisierten gesamtwirtschaftlichen Bewertung belegen die Notwendigkeit eines vierstreifigen Ausbaus der E 233 auf gesamter Länge. Die Festlegung des Regelquerschnittes erfolgt im Rahmen der Entwurfsplanung.

13. Wie viele Anschlussstellen werden beim Ausbau der E 233 geplant (bitte benennen)?

Das Anschlussstellenkonzept, dem das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Februar 2012 grundsätzlich zugestimmt hat, sieht einschließlich der Anbindungen an die A 31 und A 1 insgesamt 22 Anschlussstellen vor. In dieser Anzahl sind fünf heute bereits vorhandene sowie eine planfestgestellte Anschlussstelle im Bereich des vierstreifigen Abschnittes der Ortsumgebung Cloppenburg enthalten.

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?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für das Jahr 2025 wird eine Verkehrsbelastung von bis zu 36 000 Kfz/24h (B 72), 10 200 Kfz/24h (B 213) und 28 200 Kfz/24h (B 402) prognostiziert. Die Prognose für den Schwerlastverkehr geht von einem Anstieg auf 44 Prozent im Bereich der B 72 und auf bis zu 54 Prozent im Bereich der B 213 sowie B 402 aus.

16. Wie hoch ist der Anteil des induzierten Verkehrs?

Der induzierte Verkehr führt zur Erhöhung des Verkehrsanfalls, mit dem auch negative Wirkungen in den verschiedenen Nutzenkomponenten verbunden sein können. Zur Ermittlung der Nutzen aus primär induziertem Verkehr werden die Fahrzeitdifferenzen zwischen Planfall und Vergleichsfall als Basisdaten mit einer Differenzierung nach den Fahrzeugarten Pkw und Lkw herangezogen. Diese Fahrzeitdifferenzen werden mit spezifischen Kosten je Fahrzeugstunde verknüpft. Die in Ansatz gebrachten spezifischen Kosten ergeben sich aus überschlägigen Berechnungen.

Ansätze, Formeln und Wertansätze für die Ermittlung der Wirkungen aus induziertem Verkehr sind auf den Seiten 89 und 90 sowie 209 und 210 im vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Anfang 2005 herausgegebenen Handbuch „Die gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik – Bundesverkehrswegeplan 2003“ ausgewiesen und auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veröffentlicht.

17. Wie werden die Eingriffe in Natur und Umwelt durch die Verkehrsbaumaßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht bewertet?

Im laufenden Planungsprozess sind umfangreiche Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild vorgesehen. Darüber hinaus werden unvermeidbare Eingriffe durch geplante Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die den vorhandenen Biotopverbund berücksichtigen, in Art und Umfang ausreichend kompensiert.

18. Welche Schutzgebiete sind im Einzelnen betroffen?

Der Ausbaubereich der E 233 tangiert die FFH-Gebiete „Ems“ und „Untere Haseniederung“ sowie die Naturschutzgebiete „Versener Heidesee“, „Borkener Paradies“ und „Lahrer Moor“. Darüberhinaus umfasst der Bereich kleinflächige Randbereiche der Naturdenkmäler „Schlatt“ und „Kopfweiden bei Dörger“

19. Welche Fläche wird durch das Straßenbauvorhaben dauerhaft in Anspruch genommen bzw. versiegelt?

Aufgrund des frühen Planungsstandes können derzeit noch keine Aussagen über die dauerhaft in Anspruch genommenen bzw. versiegelten Flächen gemacht werden.

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)?

Da sich der Ausbau der E 233 weitestgehend am Bestand orientiert, werden nur Teilbereiche der E 233 von einer Umstufung betroffen sein. Dies wird im Rahmen der noch vorzulegenden Vorentwürfe geregelt. Aufgrund des frühen Planungsstandes sind noch keine konkreten Aussagen zu Kosten möglich.

21. Besteht grundsätzlich die Möglichkeit, die vierspurige E 233 in eine Autobahn umzuwidmen?
23. Wie steht die Bundesregierung zu einer möglichen späteren Umwidmung der E 233 in eine Autobahn?

Die Fragen 21 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz selbst Gesetzeskraft besitzt, legt u. a. auch die Straßenklasse „Bundesstraße“ oder „Bundesautobahn“ verbindlich fest. Im geltenden Bedarfsplan sind die betreffenden Strecken als auszubauende Bundesstraße dargestellt. Die Bundesregierung ist an die Festlegungen des geltenden Bedarfsplans gebunden.

22. Gibt es seitens des Landes Niedersachsen Bestrebungen, nach Fertigstellung des Vorhabens die Bundesstraße in eine Autobahn umzuwidmen?

Bestrebungen des Landes Niedersachsen, die E 233 nach dem vierstreifigen Ausbau zwischen der A 31 und der A 1 in eine Autobahn aufzustufen, sind nicht bekannt.

