

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
mit Antwort der Landesregierung  
- Drucksache 17/7643 -**

**Kostenexplosion bei A 33 Nord?**

**Anfrage der Abgeordneten Filiz Polat und Volker Bajus (GRÜNE)** an die Landesregierung, eingegangen am 21.03.2017, an die Staatskanzlei übersandt am 24.03.2017

**Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr** namens der Landesregierung vom 19.04.2017, gezeichnet

Olaf Lies

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Im Rahmen der sogenannten Auftragsverwaltung übernimmt die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die Planung und Umsetzung von Bundesautobahnen. Auf der letzten Sitzung des sogenannten Bürgerdialogs zur A 33 Nord am 01.02.2017 berichteten die Vertreter der für die Planung zuständigen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr von einer Kostensteigerung des Projektes auf 145 Millionen Euro. In einer begleitenden Pressemitteilung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Arbeit ist sogar von 150 Millionen Euro die Rede. Die ursprüngliche Kostenplanung belief sich auf 87 Millionen Euro. Die geplante Kostensteigerung beträgt somit knapp 60 %. Inzwischen hat der Deutsche Bundestag auf Vorschlag der Bundesregierung den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) beschlossen. Das Projekt A 33 Nord steht weiterhin im „vordringlichen Bedarf“, allerdings nicht im prioritären „vordringlichen Bedarf - Engpassbeseitigung“. Der Kosten-Nutzen-Faktor betrug nach altem Kostenstand 3,8.

In einer Antwort (Nr. 101/02) auf eine Anfrage der Bundestagsabgeordneten Valerie Wilms (Grüne) schreibt das Bundesverkehrsministerium: „Das Projekt ‚A 33, Osnabrück/Nord (CA 1–Osnabrück/Beim‘ wurde vom Land Niedersachsen mit Kosten in Höhe von rund 87 Millionen Euro angemeldet. Der Kostenstand der zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 angemeldeten Straßenbauprojekte datiert auf den 01.01.2014. Für die parlamentarischen Beratungen zum Bedarfsplan galten die Bewertungsgrundlagen des BVWP und damit auch dessen Projektkosten fort. Ein höherer Kostenstand ist dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bisher seitens der AV NI nicht übermittelt worden. Derzeit ist das Land Niedersachsen dabei, die detaillierten RE-Vorentwurfsunterlagen aufzustellen. Nach Prüfung und Genehmigung der RE-Vorentwurfsunterlagen durch das Land Niedersachsen werden diese dem BMVI zur Erteilung des Gesehen-Vermerks vorgelegt. Erst dann kann zu etwaigen Kostenerhöhungen und den Auswirkungen auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projekts Stellung bezogen werden.“

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Im Verlauf eines Planungsprozesses für Infrastrukturmaßnahmen wird die Maßnahme mit einem immer höher werdenden Detaillierungsgrad und einer zunehmenden Maßstabgenauigkeit bearbeitet.

Die Vorplanung, die die Grundlage für die Linienbestimmung darstellt, erfolgt in relativ groben Planungsmaßstäben von 1:50 000 bis 1:100 000.

Erst mit dem Vorentwurf wird dieser sehr grobe Planungsmaßstab auf einen fast ausführungsgerechten, detailreichen Maßstab 1:1 000 heruntergebrochen und die Planung weiter detailliert. Im Rahmen des Vorentwurfes erfolgen z. B. umfangreiche ergänzende Baugrunduntersuchungen,

Konkretisierungen von Brückenbauwerken, Untersuchungen zur Anpassung und Optimierung der Straßenentwässerung einschließlich der Ausgestaltung von Regenwasserrückhalteanlagen, genauere Kartierungen von Flora und Fauna und vieles mehr. Über den langen Planungszeitraum von Infrastrukturprojekten ist es auch oft der Fall, dass sich die rechtlichen Anforderungen oder das technische Regelwerk verändern bzw. neu hinzukommen. Die Übernahme der daraus resultierenden Änderungen in die Planung ist eine entscheidende Voraussetzung für einen rechtsicheren Planfeststellungsbeschluss. Selbst wenn diese Änderungen während der Vorentwurfsplanung noch gar nicht bekannt waren, sind diese von den Planungsverantwortlichen oft noch im Nachgang zu berücksichtigen.

Aus diesen Gründen stellen Veränderungen der geschätzten Kosten eines Projektes im Planungsverlauf einen ganz normalen Vorgang dar. Aber nicht nur aus den dargestellten Gründen treten in der Planung bis zur Rechtskraft eines Planfeststellungsbeschlusses in der Regel noch Kostenveränderungen ein. Beispielsweise verändern sich die Kosten auch infolge von Änderungen oder Ergänzungen am Vorentwurf durch die Prüfung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) oder auch durch Auflagen aus der Planfeststellung.

Im Falle des Vorentwurfes zur A 33 Nord liegen die Hauptgründe für die aktuellen höheren Kosten in den zum Zeitpunkt der Linienbestimmung noch nicht im Detail bekannten und berücksichtigten nachfolgenden Punkten:

- Umfang an Irritationsschutzwänden und Lärmschutzwänden,
- zusätzlichen Fauna-/Grünbrücken,
- aus weiteren Baugrunduntersuchungen resultierende Auswirkungen auf Erdbauarbeiten und die Gründung von Brückenbauwerken,
- Ergänzungen der Straßenausstattung - hier vor allem Schutz- und Leiteinrichtungen aufgrund der im Jahr 2012 bundesweit neu eingeführten Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen,
- Aufwendungen für das seitens des Landkreises Osnabrück vorgesehene zukünftige Trinkwassergewinnungsgebiet Belm-Nettetal,
- Vorschläge aus dem Bürgerdialog, wie beispielsweise Ergebnisse aus dem Planungsworkshop zum untergeordneten Wegenetz und zur Aufrechterhaltung tradierter Wegebeziehungen.

**1. Welche Kenntnisse besitzt die Landesregierung darüber, warum die Kosten für das Projekt A 33 Nord von ursprünglich 87 Millionen Euro auf bis zu 150 Millionen Euro steigen?**

Die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanfortschreibung 2013 zugrunde gelegten Kosten bezogen sich auf den Planungsstand „Linienbestimmung“ aus dem Jahr 2009, die mit einem damaligen Kostenstand von rund 82 Millionen Euro mit einer allgemeinen Baupreissteigerung auf rund 87 Millionen Euro hochgerechnet wurden. Im Zusammenhang mit der Vorentwurfserstellung wurde angesichts des höheren Detaillierungsgrades eine neue Kostenermittlung (Stand 10.2016) erarbeitet, die nunmehr von geschätzten Kosten in Höhe von rund 145 Millionen Euro ausgeht.

**2. Welche Kostenfaktoren haben im Einzelnen welchen Einfluss auf die Kostenentwicklung (bitte aufschlüsseln)?**

Siehe Vorbemerkungen.

**3. Zu welchem Zeitpunkt war bekannt, dass die Kostensteigerung über einer üblichen Teuerungsrate liegen würde?**

Eine übliche Teuerungsrate ist nicht bekannt.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

**4. Hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung des Bundesverkehrswegeplans dem BMVI Hinweise auf mögliche Kostensteigerungen gegeben? Wenn ja, welche?**

Der Austausch über Kostenentwicklungen erfolgt mit dem BMVI regelmäßig im Rahmen von durchzuführenden Projektabstimmungen. Die vorliegende aktuelle Kostenhöhe konnte erst mit Abschluss der Arbeiten zum Vorentwurf im Januar dieses Jahres endgültig beziffert werden.

**5. Wann hat die Planungsbehörde das BMVI über die erhöhten Kosten informiert?**

Siehe Beantwortung zu Frage 4.

Die aktuellen Kosten liegen dem BMVI mit der Übersendung des Vorentwurfes zur Erteilung des Gesehen-Vermerkes vor.

**6. Welchen Einfluss haben die Kosten auf den im Bewertungssystem zum Bundesverkehrswegeplan berücksichtigten Kosten-Nutzen-Faktor, und wie hat sich dieser geändert?**

Die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Faktors erfolgt durch das BMVI. Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) größer 1 weist auf eine Wirtschaftlichkeit und damit Bauwürdigkeit hin.

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wird für das Projekt A 33 Nord ein NKV von 3,8 ausgewiesen. Auch bei den aktuellen Kosten, selbst wenn diesen keine aktuell höheren Nutzen gegenüber gestellt werden, wird das NKV größer 1 bleiben und damit die Wirtschaftlichkeit und Bauwürdigkeit des Projektes weiterhin gegeben sein.