



**Peter Meiwald**

Mitglied des Deutschen Bundestages

Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Sprecher für Umweltpolitik

## Pressemitteilung

Oldenburg, 07.05.2015

**Peter Meiwald, MdB**

**Berliner Büro**

Platz der Republik 1

11011 Berlin

Telefon: +49 30 227-78040

peter.meiwald@bundestag.de

**Wahlkreis-Büro**

Friedensplatz 14

26122 Oldenburg

Telefon: +49 441 361 694 03

und 0152 – 56 74 45 60

Kontakt Oldenburg

peter.meiwald.ma03@bundestag.de

Kontakt Ammerland

peter.meiwald.ma04@bundestag.de

### Keine ÖPP-Projekte in Niedersachsen

Oldenburg. Die agile Lobbytätigkeit der Bauindustrie scheint sich auszuzahlen, denn Verkehrsminister Dobrindt und Finanzminister Schäuble planen, die E233 über eine öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) finanzieren zu wollen. Es geht um den vierstreifigen Ausbau der E233 von der A31 bei Meppen zur A1 bei Cloppenburg. Das Gesamtprojekt Ausbau E 233 ist mit sieben Teilabschnitten zur Prüfung im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015 angemeldet.

Von daher ist es seltsam, dass das Projekt hier explizit im Zusammenhang mit der ÖPP-Finanzierung genannt wird, wo es doch gerade eigentlich auf seinen gesamtwirtschaftlichen Vorteil und auf seine Notwendigkeit überprüft werden soll, unter anderem mithilfe einer Nutzen-Kosten-Analyse.

Besonders interessant ist das hier, da das Projekt im noch gültigen BVWP 2003 bisher nur in der Dringlichkeitsstufe „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft wurde, einer niedrigen Dringlichkeitsstufe mit geringer Aussicht auf Verwirklichung im BVWP-Zeitraum.

Damals waren die Kosten für das Projekt mit weniger als 300 Mio. Euro wesentlich niedriger angesetzt als heute mit insgesamt knapp 720 Mio. Euro für den Ausbau.

Es ist daher zu fragen, wieso das Projekt trotz erheblich gestiegener Kosten und bisher sehr niedriger Dringlichkeitseinstufung jetzt plötzlich so forciert werden soll? Welche Parameter können sich so verändert haben, dass es jetzt wirtschaftlich ist?

Bei dem vorgeschlagenen Finanzierungsmodell (Vergütung des Betreibers hängt von Verfügbarkeit der Strecke ab) ist es besonders wichtig, dass die Wirtschaftlichkeit der Strecke richtig eingeschätzt wird. Denn wenn die Strecke nicht wirtschaftlich ist und der Staat dennoch für die Bereitstellung zahlt, zahlt er zu viel. Hier ist also auch



die Qualität der Nutzen-Kosten-Analyse und der Verkehrsprognose 2030 entscheidend. Ist die Verkehrsprognose zu hoch angesetzt, stimmt der Nutzen nicht.

Im Übrigen lehnt die rot-grüne Landesregierung in ihrem Koalitionsvertrag ÖPP ab: „Es wird keine Umgehung der Schuldenbremse durch ÖPP geben. In der Regel ist dieses Instrument zu risikoreich und daher ungeeignet zur Finanzierung staatlicher Aufgaben.“ Aber was weiß der Bund schon davon, wie das Land handelt. Wahrscheinlich ist die Baulobby den Umweg über Hannover gar nicht erst gegangen. Gewinne sollen wieder einmal privatisiert und Verluste sozialisiert werden.