

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB - Parlamentssekretariat -Platz der Republik 1 11011 Berlin

Datum: Berlin, 25.05.2016

Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Dr. Julia Verlinden, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN betreffend "Nicht-Berücksichtigung der Alternative zum Autobahnneubau A 39 Lüneburg - Wolfsburg im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030"

- Drucksache 18/8325

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete

Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind beigefügt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann



Enak Ferlemann, MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT Invalidenstraße 44 10115 Berlin

POSTANSCHRIFT 11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250 FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de www.bmvi.de

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Dr. Julia Verlinden, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN betreffend

"Nicht-Berücksichtigung der Alternative zum Autobahnneubau A 39 Lüneburg - Wolfsburg im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030"

- Drucksache 18/8325

Frage 1:

Wieso wurde die von dem Land Niedersachsen angemeldete Alternative zum A 39 - Neubau im Zuge der B 4 (Lüneburg – Region Braunschweig) im BVWP-Entwurf nicht berücksichtigt, obwohl das berechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis mit 4,1 deutlich höher liegt als das des A 39-Neubaus (2,1), die städtebauliche Bedeutung im Gegensatz zu der des Neubauvorhabens relevant ist (Ergebnis "mittel") und die Umweltbetroffenheit in Bezug auf die Zerschneidungseffekte laut Projektdossier geringer ist als beim Autobahnneubau?

Antwort:

Das verkehrspolitische Interesse des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zielt darauf ab, dem weiträumig orientierten Verkehr Vorrang einzuräumen. Deshalb wurde der Autobahntrasse der Vorzug gegeben.

Frage 2:

Wieso findet sich im Projektdossier zum A 39-Neubau kein Hinweis auf die Bewertung bzw. die Bewertungsergebnisse der von Niedersachsen angemeldete Älternative zum Neubau der A 39 im Zuge der B 4?

Antwort:

In 1.2 "Grunddaten" des Projektdossiers zur A 39 AS Lüneburg-N (B 216) - AS Weyhausen (B 188) wird unter dem Punkt "Begründung der Dringlichkeitseinstufung" auf die B 4 hingewiesen: Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der großräumigen Netzfunktion wurde im Rahmen der Alternativenbetrachtung dem Neubau einer Bundesautobahn (A 39) gegenüber dem Bundesstraßenprojekt (B 4) der Vorzug gegeben."

Im Projektinformationssystem (PRINS) sind die Bewertungsergebnisse zum Projekt B4-G10-NI unter "Sonstige Projekte (Straße) die nicht Bestandteil des BVWP 2030 sind" öffentlich einsehbar.

Frage 3:

- a) Hat die festgestellte hohe Umweltbetroffenheit des Neubauvorhabens A 39 Lüneburg Wolfsburg Auswirkungen auf die Dringlichkeitseinstufung für den Entwurf des neuen BVWP?
- b) Wenn ja, welche?
- c) Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die hohe Umweltbetroffenheit des Neubauvorhabens A 39 Lüneburg – Wolfsburg geht zum Einen in die Ermittlung der Projektkosten über die Erfassung der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ein und führt mit zu dem NKV von 2,1. Darüber hinaus ist die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung eines von vier Modulen, die bei der Bewertung der Einzelprojekte und der Dringlichkeitseinstufung zu berücksichtigen sind.

Frage 4:

Welche konkreten Auswirkungen erwartet die Bundesregierung auf die dem Natura-2000-Netzwerk zugehörigen Schutzgebiete entlang der geplanten Neubaustrecke (bitte nach einzelnen Schutzgebieten aufschlüsseln und Auswirkungen benennen)?

Antwort:

In sechs der sieben Bauabschnitte der A 39 ist im Zuge der Entwurfsplanung die Verträglichkeit mit folgenden Natura-2000-Gebieten detailliert untersucht worden:

- Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) "Ilmenau mit Nebenbächen",
- Europäisches Vogelschutzgebiet "Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich",
- Europäisches Vogelschutzgebiet "Schweimker Moor und Lüderbruch",
- Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) "Vogelmoor",
- Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) "Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker",
- Europäisches Vogelschutzgebiet "Barnbruch".

Mit Ausnahme der FFH-Gebiete "Ilmenau mit Nebenbächen" und "Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker" sowie des Europäischen Vogelschutzgebietes "Barnbruch" liegen die übrigen Natura-2000-Gebiete in einer ausreichenden Entfernung zum Vorhaben, so dass nach derzeitigem Erkenntnisstand neben direkten Beeinträchtigungen durch Überbauung auch indirekte Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffeinträge sicher ausgeschlossen werden können.

Das FFH-Gebiet "Ilmenau mit Nebenbächen" wird an zwei Stellen gequert, von denen die Querung nördlich Lüneburg im Trassenverlauf der derzeit vorhandenen Querung der Bundesstraße 4 erfolgt, so dass unter Berücksichtigung entsprechender Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen nach derzeitigem Kenntnisstand erhebliche Beeinträchtigungen voraussichtlich auszuschließen sind. Eine weitere Querung des FFH-Gebietes erfolgt im dritten Abschnitt der A 39. Hier konnte durch geeignete Trassenwahl die direkte Inanspruchnahme von FFH-Lebensraumtypen weitgehend vermieden werden und liegt damit unter den anerkannten Bagatellgrenzen. In der vorliegenden FFH-Prüfung werden allerdings erhebliche Beeinträchtigungen aufgrund von Stickstoffeinträgen beschrieben. Für den siebten Abschnitt der A 39 sind erhebliche Beeinträchtigungen des FFH Gebietes "Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker" (DE 3021-331) und des SPA Gebietes "Barnbruch" (DE-3530-401) aufgrund von direkter Inanspruchnahme wahrscheinlich bzw. nicht ausgeschlossen. Sie bedürfen in den nachfolgenden Planungsschritten einer vertieften Betrachtung.

Frage 5:

Inwiefern ist die raumordnerische Beurteilung des Neubauvorhabens A 39 Lünbeurg – Wolfsburg "hoch", obwohl in der Bewertung laut Projektdossier im Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 nur ein Wert von 13,15 Punkten erreicht wurde, diese also am unteren Bereich einer mittleren Bewertung liegt?

Antwort:

Die raumordnerische Beurteilung weist entsprechend der ermittelten Punktzahl von 13,15 eine mittlere Bewertung aus. Die Einstufungsliste ist vom Gutachter im Laufe des Bearbeitungsprozesses modifiziert worden, so dass sich in einzelnen Fällen widersprüchliche Angaben zwischen den Dossiergrunddaten und dem Modul C ergeben können. Dies wird überarbeitet.

Frage 6:

Wie ist aus Sicht der Bundesregierung zu begründen, dass die raumordnerische Beurteilung für den Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg als relevant gilt, während dieses Bewertungskriterium für den Ausbau der parallel dazu verlaufenden B 4 laut Projektdossier im Projektinformationssystem zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aus Sicht der Prüfer nicht relevant sein soll?

Antwort:

Die raumordnerische Beurteilung spiegelt die netzkonzeptionelle Bedeutung der A 39 AS Lüneburg-N (B 216) – AS Weyhausen (B 188) für die Verbesserung der weiträumigen Erreichbarkeit wider.

Frage 7:

- a) Haben neben den vier relevanten Bewertungskriterien (Nutzen-Kosten-Analyse, Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung, Raumordnerische Beurteilung und Städtebauliche Beurteilung) zusätzliche Faktoren bei der Abwägung zwischen dem Autobahnneubau und der Ausbaualternative die Entscheidung beeinflusst?
- b) Wenn ja, welche?
- c) Wenn nein, wie ist die Entscheidung aufgrund der vier Bewertungsmodule zu begründen?

Antwort:

Ja. Zusätzlich wurde die Bedeutung des Projektes für die Hinterlandanbindung der Seehäfen in die Entscheidung mit einbezogen.

Frage 8:

- a) Welche konkreten Faktoren bzw. Informationen haben bei der Neubauplanung A39 Lüneburg-Wolfsburg dazu geführt, dass die im BVWP-Entwurf eingerechneten Gesamtkosten von 1083,1 Millionen Euro rund 23 Millionen Euro unter den von der Auftragsverwaltung Niedersachsen ursprünglich an das BMVI übersendeten Gesamtkosten von 1.106,2 Millionen Euro liegen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN "Planungstand der Bundesautobahn 39 Lüneburg-Wolfsburg" auf BT-Drs. 18/5016)?
- b) Woher stammen die neuen Kosteninformationen?
- c) Gab es im Rahmen der im Zuge der BVWP-Aufstellung durchgeführten und vom Bundesrechnungshof stark kritisierten Verfahrens zur Plausibilisierung der Investitionskosten Unstimmigkeiten in Bezug auf das Projekt A 39 Lüneburg – Wolfsburg?

d) Hat die Plausibilisierung der Kosten des Vorhabens A 39 Lüneburg – Wolfsburg vor oder nach Absenkung der Kostenuntergrenze im Plausibilisierungsvorgang stattgefunden (vgl. Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030)?

Antwort:

Zu a) und b)

Den im Projektinformationssystem PRINS hinterlegten Gesamtkosten der A 39 in Höhe von 1.083,1 Millionen Euro liegt der Kostenstand 01.01.2014 zugrunde. Die in der Beantwortung der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5016 vom 26.05.2015 genannten Kosten in Höhe von 1.106,2 Mio. Euro spiegeln den im Mai 2015 aktuellen Kostenstand wider.

Abschnitt 3: Kosten Web-Prins = 171,4 Mio. Euro, in DS 18/5016 (05/2015) = 180,8 Mio. Euro Abschnitt 4: Kosten Web-Prins = 116,6 Mio. Euro, in DS 18/5016 (05/2015) = 125,3 Mio. Euro Abschnitt 5: Kosten Web-Prins = 170,0 Mio. Euro, in DS 18/5016 (05/2015) = 175,0 Mio. Euro

Die für die Planungsabschnitte 3 bis 5 angeführten höheren Kosten von zusammen rund 23 Mio. Euro sind nach der Anmeldung zur Bewertung im Rahmen der Aufstellung des neuen BVWP dem Fortschreiten des Planungsprozesses und damit einem konkreteren Planungsstand geschuldet.

Zu c) Nein.

Zu d)

Die Plausibilisierung wurde vom Gutachter vor der "Absenkung der Kostenuntergrenze im Plausibilisierungsvorgang" vorgenommen.

Frage 9:

Hat das Land Niedersachsen einen 6-spurigen Neubau eines Teilbereichs des Abschnitts 1 nachträglich zur Prüfung im Rahmen der BVWP-Aufstellung angemeldet? Wenn ja, für welchen Bereich und mit welchen Kosten? Aus welchen Gründen wurde dieser 6-spurige Teilbereich ergänzt?

Antwort:

Nein.

Frage 10:

Inwiefern ist bei einem teilweise 6-spurigen Neubau des Abschnitts 1 aus Sicht der Bundesregierung mit weiteren Kostensteigerungen gegenüber dem bisher veranschlagten 4-spurigen Ausbau zu rechnen?

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

Frage 11:

- a) Würde ein teilweise 6-spuriger Bau des Abschnitts 1 bei Lüneburg aus Sicht der Bundesregierung zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen notwendig machen?
- b) Wenn ja, welche und mit welchen zusätzlichen Kosten?
- c) Wenn ja, welche Auswirkungen hätten diese auf das bereits berechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis?
- d) Wenn nein, wieso nicht?

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

Frage 12:

Gilt die im BVWP-Entwurf vorgeschlagene Bedarfseinstufung für den durchgängig 4spurigen Neubau der A 39 auch für Planungen, die einen 6-spurigen Teilabschnitt vorsehen?

Antwort:

Nein.

Frage 13:

Würde eine Querschnittserweiterung auf sechs Fahrstreifen des Teilbereichs im Abschnitt 1 bei Lüneburg eine Neubewertung des Gesamtprojektes im Zuge der BVWP-Aufstellung notwendig machen, wenn ja inwiefern und wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

Antwort:

Ja. Der geänderte Querschnitt im Bereich eines Teilprojektes kann – neben den höheren Kosten – auch zu Änderungen der Verkehrsbelastung und damit zu geänderten Nutzen bei den übrigen Teilprojekten und damit auch des Gesamtprojektes führen.

Frage 14:

Haben bereits Gespräche zwischen dem BMVI und der niedersächsischen Landesregierung bezüglich eines A39-Neubuas mit einem 6-streifigen Teilabschnitt stattgefunden? Wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis?

Antwort:

Im Rahmen der regelmäßig stattfindenden bilateralen Gespräche wurde dieses Thema ergebnisoffen angesprochen.

Frage 15:

Hat das niedersächsische Wirtschaftsministerium dem BMVI konkrete Angaben für einen 6-spurigen Neubau eines Teilabschnittes nachgereicht, um diesen im Zuge der BVWP-Aufstellung auf seinen gesamtwirtschaftlichen Nutzen zu überprüfen?

Antwort: Nein.

Frage 16:

Ab Projektveränderungen welchen Ausmaßes werden Neubewertungen von BVWP-Verkehrsprojekten auf welcher Rechtsgrundlage in welchem Zeitraum erfolgen?

Antwort:

Nach Abschluss der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung werden gemäß § 14k Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) die Darstellungen und Bewertungen des Umweltberichts unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen überprüft. Das Ergebnis dieser Überprüfung wird gemäß § 14k Absatz 2 UVPG bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans berücksichtigt.

Neubewertungen werden notwendig, wenn sich im weiteren Planungsverlauf größere Änderungen in der Trassenführung und/oder der Kosten ergeben.

Frage 17: Beabsichtigt die Bundesregierung eine Nachkalkulation des Vorhabens mit Berücksichtigung eines 6-streifigen Abschnittes?

Antwort:

Es ist keine Anmeldung für einen 6-streifigen Neubau des Abschnitts der A 39 bei Lüneburg erfolgt. Die A 39, AK Wolfsburg - Wolfsburg-Sandkamp wird unter der Annahme des Vorhandenseins der A 39, AS Lüneburg-N (B 216) - AS Weyhausen (B 188) neu bewertet.