

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Peter Meiwald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/5298 –

Vorzeitiger Grunderwerb für den Bau von Autobahngroßprojekten in Niedersachsen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die geplanten Autobahn-Neubauten Bundesautobahn 39 (A 39) zwischen Lüneburg und Wolfsburg sowie A 20 zwischen Bad Segeberg und Westerstede sind umstritten. Allein die Kosten der A 39 (sieben Abschnitte) und der sieben niedersächsischen Abschnitte der A 20 (Westerstede–AD A 20/A 26 östlich Drochtersen) belaufen sich nach Angaben der niedersächsischen Auftragsverwaltung zusammen auf über 2,7 Mrd. Euro. Hinzu kommen im Zuge der A 20 die Kosten für den geplanten Anschluss an die A 26 (Fünfter Bauabschnitt – 5. BA) westlich von Hamburg sowie für die geplante Elbquerung bei Drochtersen.

Alle niedersächsischen Abschnitte der beiden Gesamtvorhaben sind durch das Land zur Prüfung für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015 angemeldet. Bisher wurde erst für jeweils zwei Abschnitte der beiden Vorhaben ein Planfeststellungsverfahren eröffnet. In der „Übersicht über die laufenden und die für den BVWP neu vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI; Stand: 5. September 2014) werden daher alle niedersächsischen Abschnitte der beiden Straßenprojekte als „zu untersuchende Vorhaben“ aufgeführt. Gemäß der Grundkonzeption für den BVWP 2015 sollen alle Projekte, die bisher noch nicht begonnen wurden bzw. im Jahr 2015 nicht in den Bau gehen, erneut bewertet werden. Dabei muss der Bund nachweisen, dass „ein erwogenes Projekt gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig ist“ (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bundesverkehrswegeplan.html).

Trotz dieses vom Bund vorgegebenen Verfahrens erteilte das BMVI am 19. Dezember 2014 die Zustimmung zum „vorzeitigen Grunderwerb“ für die Großprojekte A 20 mit Elbquerung und Anschluss an die A 26 (5. BA) und die A 39. Diese hatte das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zuvor beantragt (Schreiben des BMVI an das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr „Vorzeitiger Grunderwerb für Großprojekte in Niedersachsen“ vom 19. Dezember 2014). Es bleibt fraglich, ob dies im Sinne einer ergebnisoffenen Bewertung ist, die eigentlich für alle bis zum Jahr 2015 noch nicht in Bau gegangenen Projekte gelten sollte (Projekte ohne so genannten Bezugsfall).

1. a) Auf welcher rechtlichen Grundlage kann das BMVI eine Zustimmung zum vorzeitigen Grunderwerb für ein Neu- oder Ausbau von Bundesfernstraßen erteilen?
- c) Inwiefern unterscheiden sich die Bestimmungen für die Zustimmung zum vorzeitigen Erwerb von Trassenflächen und dem vorzeitigen Erwerb von Kompensationsflächen für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen?

Die Frage 1a und 1c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unterliegt bei der Zustimmung zum sogenannten vorzeitigen Grunderwerb haushaltsrechtlichen Bindungen, welche insbesondere die Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vorsehen. Grunderwerb darf insofern nur getätigt werden, wenn dieser zur Erfüllung von Baulastaufgaben des Bundes in absehbarer Zeit notwendig ist. Gegebenenfalls sind für die benötigten Grundstücke Wertermittlungen durch die Straßenbauverwaltungen der Länder (Auftragsverwaltungen) aufzustellen. Hierbei sind die Wertermittlungsrichtlinien in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Über die in der Antwort zu Frage 1b genannten Anforderungen sind weitere, im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 11/2010 vom 14. Juli 2010 genannte, fachliche Anforderungen zu erfüllen, wenn es sich um Grunderwerb für vorgezogene naturschutzrechtliche Maßnahmen handelt.

- b) Welche Bedingungen müssen demnach für die Zustimmung zum vorzeitigen Grunderwerb erfüllt sein?

Um die Wahrung der haushaltsrechtlichen Grundsätze im Innenverhältnis zwischen Bund und Ländern sicherzustellen, sieht die Zweite Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen vor, dass für Grunderwerbskosten, die nicht im Zusammenhang mit im Haushalt genehmigten Bauvorhaben stehen, die Genehmigung des BMVI einzuholen ist. Zur zeitgerechten und praktikablen Abwicklung von Aus- und Neubaumaßnahmen ist mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/1992 vom 28. Januar 1992 festgelegt worden, dass diese Genehmigung von den obersten Straßenbaubehörden der Länder bzw. den von ihnen beauftragten Mittelbehörden erteilt wird, wenn der RE-Vorentwurf für die Maßnahme dem BMVI vorgelegen hat, der Gesehenvermerk erteilt wurde und mit dem Baubeginn binnen der nächsten drei Jahre zu rechnen ist. In allen anderen Fällen ist weiterhin die Zustimmung des BMVI einzuholen.

- d) Inwiefern ist der Planungsstand der einzelnen Planungsabschnitte eines Bundesfernstraßenvorhabens maßgeblich für die Zustimmung des BMVI zum vorzeitigen Grunderwerb?

Der Planungsstand der einzelnen Planungsabschnitte eines Bundesfernstraßenvorhabens kann maßgeblich für die Zustimmung des BMVI zum vorzeitigen Grunderwerb sein, wenn die detaillierte Trassenführung in einzelnen Bereichen noch nicht feststeht. Diese Einschränkung ist allerdings eher theoretisch, da bei Neubauprojekten regelmäßig ein großer Bedarf an Tauschflächen sowohl für die Trasse als auch für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen besteht. Eine wirtschaftliche Verwertung von nicht exakt in der Trasse liegenden Flächen ist daher regelmäßig als Ersatzland gesichert.

- e) Inwiefern ist der Zeitpunkt des geplanten Baubeginns eines einzelnen Planungsabschnittes eines Bundesfernstraßenvorhabens maßgeblich für die Zustimmung des BMVI zum vorzeitigen Grunderwerb?

Nach den genannten Regularien dürfen die Länder über den vorzeitigen Grunderwerb eigenständig entscheiden, wenn mit dem Baubeginn binnen der nächsten drei Jahre zu rechnen ist. Die Zustimmung des BMVI kommt daher in aller Regel zum Tragen, wenn die Realisierung einen längeren Zeitraum benötigt. Eine Obergrenze hinsichtlich des Zeithorizonts ist nicht geregelt.

- f) Bestehen zwischen dem BMVI und dem niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Absprachen, die eine flexible Auslegung bestehender Regelungen zum vorzeitigen Grunderwerb für Bundesfernstraßenvorhaben erlauben, und wenn ja, welche?

Ja. Das BMVI und das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr haben sich darauf verständigt, über den vorzeitigen Grunderwerb nicht für jeden einzelnen Erwerbsvorgang zu entscheiden. Zur Gewährleistung einer rechtzeitigen Flächenbereitstellung in den Flurbereinigungs- und Planfeststellungsverfahren und zur Vermeidung eines ausufernden Verwaltungsaufwandes für die große Anzahl der Erwerbsvorgänge wurde der vorzeitige Grunderwerb betreffend die Großprojekte A 20 mit Elbquerung und Anschluss an die A 26 (5. BA) sowie A 39 pauschal vom Bund genehmigt.

2. Inwiefern hat vor der Zustimmung zum vorzeitigen Grunderwerb für die niedersächsischen Autobahn Großprojekte eine Einzelfallprüfung der Vorhaben stattgefunden, und inwiefern wurde diese für jeden Planungsabschnitt durchgeführt?

Diesbezüglich wird auf die Antwort zu Frage 1f verwiesen. Die Realisierungsperspektive für die genannten Großprojekte ist insgesamt und nicht für jeden Planungsabschnitt erörtert und bewertet worden. Für verschiedene Bauabschnitte der A 20 und A 39 konnte allerdings auf Grundlage des ARS 5/1992 der vorzeitige Grunderwerb bereits durch die AV Niedersachsen genehmigt werden, weil der Gesehenvermerk durch das BMVI schon erteilt und teilweise die Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden sind.

3. Welche Kostenentwicklung für ländliche Grundstücke (Bodenpreise) gab es nach Kenntnissen der Bundesregierung seit dem Jahr 2007 in Niedersachsen und in Schleswig-Holstein (bitte getrennt nach Bundesländern, in Euro je Quadratmeter sowie prozentuale Steigerung aufführen), und mit welchen Mehrkosten für die Planungen der Projekte A 20 und A 39 rechnet die Bundesregierung dadurch?

Aus dem Landesgrundstücksmarktbericht 2015 für den Bereich des Landes Niedersachsen ergeben sich folgende Entwicklungen: Preisniveau für Ackerflächen in Niedersachsen im Jahr 2007 (bzw. im Jahr 2014) bei durchschnittlich 1,40 Euro/m² (2,64 Euro/m²), für Grünland bei 0,81 Euro/m² (1,34 Euro/m²). Danach sind die Werte für Ackerflächen vom Jahr 2007 bis zum Jahr 2014 im Mittel um rund 89 Prozent gestiegen, die für Grünland um 65 Prozent.

Dabei handelt es sich um Durchschnittswerte, die von Region zu Region und je nach Wertigkeit der konkreten Einzelflächen variieren. Für Forstflächen mit Bestand wird ein Wert von durchschnittlich 1,10 Euro/m² ausgewiesen.

Beim überwiegenden Teil des Flächenbedarfs für den Bau der A 20 und A 39 handelt es sich um Ackerland, Grünland oder Forstfläche.

Auf die Grunderwerbskosten zum Zeitpunkt des Flächenerwerbs werden sich die Bodenpreise selbstverständlich auswirken. Diese Auswirkungen lassen sich jedoch nicht prozentual hochrechnen. Hierbei ist der Bezugshorizont entscheidend. Es müssten regionale Entwicklungen, Entschädigungssummen für Nutzungseinschränkungen und -erschwerisse berücksichtigt werden. Die tatsächliche Inanspruchnahme und Wertigkeit von privaten landwirtschaftlichen Flächen wird zudem erst im Zuge der Planfeststellungs- bzw. erst im Zuge der Flurbereinigungsverfahren festgelegt. Zunächst müssen bei der Maßnahmenplanung öffentliche Flächen berücksichtigt werden.

Das Statistikamt Nord ermittelt für Schleswig-Holstein die Bodenpreise zum einen nach Größenklassen und zum anderen nach Ertragsmesszahlen (und nicht getrennt nach Grün- und Ackerland). Aus dem Grundstücksmarktbericht 2014 des Statistikamtes Nord für den Bereich des Landes Schleswig-Holstein ergibt sich, dass sich das Preisniveau für landwirtschaftliche Flächen von durchschnittlich 1,20 Euro/m² im Jahr 2007 auf 2,63 Euro/m² im Jahr 2014 entwickelte. Damit stiegen die Werte im Mittel um rund 119 Prozent. Dabei handelt es sich um Durchschnittswerte, die von Region zu Region und je nach Wertigkeit der konkreten Einzelflächen variieren.

Für Forstflächen werden durchschnittlich 60 Prozent des umliegenden landwirtschaftlichen Bodenpreises gezahlt.

Regional beschränkt liegen Auswertungen derzeit nur für die Kreise Segeberg und Steinburg vor, in denen das Gros der Ankäufe erfolgte.

Bodenpreise	2007	2013	Steigerung
Kreis Segeberg	1,24 Euro/m ²	2,29 Euro/m ²	85 Prozent
Kreis Steinburg	1,12 Euro/m ²	1,90 Euro/m ²	70 Prozent

Mehrkosten für die Planung entstehen aufgrund der Preissteigerungen derzeit nicht. Durch rechtzeitigen Grunderwerb wird dem Trend der Preissteigerungen bei den Bodenpreisen entgegengewirkt.

4. a) Inwiefern gilt die im Dezember 2014 erteilte Zustimmung zum vorzeitigen Grunderwerb für die Großprojekte A 20 mit Elbquerung und Anschluss an die A 26 (5. BA) und die A 39 für alle Planungsabschnitte der beiden Vorhaben unabhängig von ihrem Planungsstand?

Die im Dezember 2014 erteilte Zustimmung zum vorzeitigen Grunderwerb für die Großprojekte A 20 mit Elbquerung und Anschluss an die A 26 (5. BA) und die A 39 gilt für alle (zustimmungspflichtigen) Planungsabschnitte der beiden Vorhaben unabhängig von ihrem Planungsstand.

- b) Umfasst die Zustimmung auch die Planungsabschnitte, für die bisher kein „Gesehen-Vermerk“ erteilt wurde (bitte für die einzelnen Planungsabschnitte gesondert antworten)?

Wenn ja, warum?

Die Zustimmung umfasst sämtliche Planungsabschnitte.

- c) Wenn nein, warum nicht, für welche Abschnitte der A 39 und für welche Abschnitte der A 20 gilt die Zustimmung zum vorzeitigen Grunderwerb?

Entfällt.

5. Inwiefern wurde die bisherige und zukünftige Preisentwicklung für landwirtschaftlich nutzbare Flächen in Niedersachsen bei der Entscheidung über die Zustimmung zum vorzeitigen Grunderwerb für die niedersächsischen Großprojekte berücksichtigt?

Die bisherige und zukünftige Preisentwicklung für landwirtschaftlich nutzbare Flächen in Niedersachsen hat bei der Entscheidung über die Zustimmung zum vorzeitigen Grunderwerb für die niedersächsischen Großprojekte allenfalls eine untergeordnete Rolle gespielt. Entscheidend sind vielmehr planungsrechtliche und naturschutzfachliche Anforderungen an eine rechtzeitige Flächenbereitstellung.

Grunderwerb für das Neubauvorhaben A 39

6. Trifft es zu, dass die sieben Planungsabschnitte der A 39 als bisher nicht im Bau befindliche Vorhaben zurzeit einer erneuten Bewertung im Zuge der Aufstellung des BVWP 2015 unterzogen werden (bitte jeweils begründen)?

Im Zuge der Aufstellung des BVWP 2015 wird das Gesamtprojekt A 39 von der AS Lüneburg-N (B 216) bis AS Weyhausen (B 188) einer Bewertung unterzogen.

7. a) Wie begründete das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr seinen Antrag auf Zustimmung zum vorzeitigen Grunderwerb für das Vorhaben A 39 zwischen Lüneburg-Nord und Wolfsburg gegenüber dem BMVI?

Ein Antrag auf Zustimmung zum vorzeitigen Grunderwerb für das Vorhaben A 39 war nur für die Bauabschnitte 3 bis 6 (Bad Bevensen–Ehra) erforderlich, da für die übrigen Bauabschnitte bereits der Gesehenvermerk erteilt wurde und teilweise die Planfeststellungsverfahren bereits eingeleitet worden waren.

Als Begründung hat das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr auf den erheblichen Flächenbedarf für die Trassen und die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verwiesen.

- b) Welche Projektdaten wurden bei der Begründung des Antrags an das BMVI übermittelt?

Bei der Begründung des Antrags ist der geschätzte Haushaltsmittelbedarf für den Grunderwerb an das BMVI übermittelt worden.

- c) Haben im Vorfeld des Antrags Gespräche zwischen dem BMVI und dem niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr stattgefunden?

Wenn ja, wann, und mit welchem Inhalt?

Wenn nein, warum nicht?

Ja. Es hat ein Gespräch am 26. August 2014 zwischen dem BMVI und dem niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr stattgefunden.

Inhaltlich wurden die Realisierungsperspektiven der einzelnen Bauabschnitte sowie die Gründe für eine vorzeitige Flächenbereitstellung erörtert.

- d) Warum und auf welcher rechtlichen Grundlage hat das BMVI dem Antrag zum vorzeitigen Grunderwerb für das Vorhaben A 39 zugestimmt?

Zur Begründung ist auf planungsrechtliche Erfordernisse zu verweisen, welche durch die Auftragsverwaltung Niedersachsen in ihrem Antrag plausibel dargestellt worden sind.

Als Rechtsgrundlage für die Zustimmung dient die Bundeshaushaltsordnung, welche den Erwerb von Grundstücken erlaubt, wenn diese zur Erfüllung der Aufgaben des Bundes in absehbarer Zeit erforderlich sind.

- e) Inwiefern wurde der Planungsstand der einzelnen Abschnitte des Vorhabens A 39 bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt (bitte für jeden Abschnitt gesondert begründen)?

Der Planungsstand des Vorhabens A 39 wurde für das Gesamtprojekt betrachtet und nicht differenziert für jeden Abschnitt berücksichtigt.

- f) Warum ist die Zustimmung zum Neubauvorhaben für das Gesamtprojekt A 39 zwischen Lüneburg-Nord und Wolfsburg erfolgt, obwohl der „Gesehen-Vermerk“ für vier der sieben Abschnitte bisher nicht erteilt wurde (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5016)?

Die Zustimmung des BMVI zum vorzeitigen Grunderwerb umfasst nicht die Zustimmung zur Realisierung des Neubauvorhabens für das Gesamtprojekt A 39 zwischen Lüneburg-Nord und Wolfsburg. Von einer Zustimmung zum Bau darf erst ausgegangen werden, wenn die Bau-freigabe erfolgt ist. Voraussetzung hierfür ist das Vorliegen des Baurechts sowie entsprechende Finanzierungsmöglichkeiten.

- g) Rechnet das BMVI mit einem Baubeginn für das Vorhaben innerhalb der nächsten drei Jahre (bitte für jeden Abschnitt gesondert beantworten)?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Derzeit werden alle für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP) angemeldeten Projekte, darunter auch die A 39 zwischen Lüneburg-Nord und Wolfsburg, gesamtwirtschaftlich bewertet und hinsichtlich netzkonzeptioneller, raumordnerischer, städtebaulicher und naturschutzfachlicher Aspekte beurteilt.

Auf Basis dieser Ergebnisse sind unter Berücksichtigung des verfügbaren Finanzvolumens die Dringlichkeitsreihungen der erwogenen Projekte zu erarbeiten und der Arbeitsentwurf des BVWP aufzustellen. Dieser wird mit den Vorhabenträgern diskutiert, der Referentenentwurf entwickelt und einem öffentlichen Konsultationsverfahren zugeführt.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Konsultationsverfahrens wird das Bundeskabinett den neuen BVWP beschließen. Er ist dann Grundlage für die Beratung der neuen Bedarfspläne für die Bundesschienenwege, die Bundesfernstraßen und die Bundeswasserstraßen durch den Deutschen Bundestag. Mit der Verabschiedung der Ausbauänderungsgesetze trifft der Bundestag die abschließende Entscheidung zur Aufnahme und zur Dringlichkeitseinstufung eines Vorhabens in die Bedarfspläne.

8. a) Wie viel Fläche wird nach jetzigem Planungsstand im Zuge des Neubaus der A 39 in Niedersachsen versiegelt bzw. dauerhaft in Anspruch genommen?
- b) Wie viel Fläche wird entsiegelt?

Die Fragen 8a und 8b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entsprechend der Planungsstände kann zum jetzigen Zeitpunkt für den gesamten Neubau der A 39 von ca. 844 ha versiegelter und ca. 16 ha entsiegelter Fläche ausgegangen werden. Die dauerhaft entzogene (also von Privatpersonen käuflich zu erwerbende) Fläche lässt sich in zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund des frühen Planungsstandes nicht ermitteln. Die geschätzte Gesamtflächeninanspruchnahme (Erwerb und Beschränkung, sowie öffentliche Flächen) für Bau und Kompensationsmaßnahmen beläuft sich auf ca. 2 637 ha.

9. a) Wie viel Fläche wird insgesamt für den Bau der Trasse für den Neubau A 39 benötigt (bitte nach Planungsabschnitten und Landkreisen aufschlüsseln)?

A 39 Bauabschnitt	Benötigte Baufläche (Trasse inkl. Baufeld)	betroffene Landkreise
	ha	
Lüneburg-Nord (L 216)–östl. Lüneburg (B 216)	95	Lüneburg
östl. Lüneburg (B 216)–Bad Bevensen (L 253)	207	Lüneburg
Bad Bevensen (L 253)–Uelzen (B 71)	200	
Uelzen (B 71)–Bad Bodenteich (L 265)	122	
Bad Bodenteich (L 265)–Wittingen (B 244)	190	Gifhorn
Wittingen (B 244)–Ehra (L 289)	180	Gifhorn
Ehra (L 289)–Wolfsburg (B 188)	145	Gifhorn
Summe	1 139	

- b) Wie viel Fläche ist dafür bereits durch die Niedersächsische Landgesellschaft erworben worden, und welche Kosten sind dafür bisher angefallen (bitte nach Planungsabschnitten, Landkreisen, Gesamtkosten und den durchschnittlichen Kosten pro Quadratmeter aufschlüsseln)?

Die Niedersächsische Landgesellschaft (NLG) erwirbt teilweise Flächen in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten. In welchem Umfang die NLG im Bereich der geplanten A 39 Flächen im Rahmen der eigenen Zuständigkeiten erworben hat, ist nicht bekannt. Auch über die gezahlten Preise liegen keine Informationen vor.

- c) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der noch fehlenden Baufläche (bitte nach Planungsabschnitt, Landkreisen, den Gesamtkosten und den durchschnittlichen Kosten pro Quadratmeter aufschlüsseln)?

Die voraussichtlichen Grunderwerbskosten können zum derzeitigen Stand nicht durchgängig für alle Abschnitte in die Kosten für Trasse und Kompensationsmaßnahmen aufgeteilt werden. Eine Aufstellung, welche Flächen in welchen

Gemarkungen erworben werden, wird regelmäßig erst mit Aufstellung des Grunderwerbsverzeichnisses zur Planfeststellung erstellt. Die voraussichtlichen Grunderwerbskosten werden daher hier insgesamt angegeben.

Die gesamten Grunderwerbskosten enthalten auch Entschädigungskosten und teilweise Kosten für den Aufkauf von Gebäuden, sowie Vermessung und Vermarkung. Der errechnete Mittelwert bietet also keinerlei Rückschlüsse auf die herrschenden Bodenpreise.

A 39 Bauabschnitt	Voraussichtliche Grunderwerbskosten	Mittelwert je qm Gesamtflächen- inanspruchnahme	Landkreise
	Mio. Euro	Euro/qm	
Lüneburg-Nord (L 216)–östl. Lüneburg (B 216)	8,2	6,11	Lüneburg
östl. Lüneburg (B 216)–Bad Bevensen (L 253)	10,5	2,30	Lüneburg
Bad Bevensen (L 253)–Uelzen (B 71)	9,5	2,11	
Uelzen (B 71)–Bad Bodenteich (L 265)	6,6	1,84	
Bad Bodenteich (L 265)–Wittingen (B 244)	5,0	1,16	Gifhorn
Wittingen (B 244)–Ehra (L 289)	6,9	1,70	Gifhorn
Ehra (L 289)–Wolfsburg (B 188)	12,8	3,19	Gifhorn

10. a) Wie viel Fläche wird im Zuge des Neubaus der A 39 in Niedersachsen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung benötigt (bitte nach Landkreisen aufschlüsseln)?

Landkreisgrenzen sind für die Kompensations- und Entwurfsplanung nicht relevant. Eine detaillierte Aufschlüsselung liegt nicht vor. Es sind lediglich die voraussichtlich betroffenen Landkreise benannt. Änderungen an den Kompensationsmaßnahmen sind noch bis zum Abschluss des Flurbereinigungsverfahrens möglich. Die hier angegebenen Flächen sind also ebenfalls als vorläufig zu betrachten und basieren lediglich auf den derzeitigen Planungsständen. Es erfolgt keine Differenzierung zwischen Aufkauf und Beschränkung von Flächen und auch keine Differenzierung von öffentlichen und privaten Flächen.

A 39 Bauabschnitt	Kompensations- maßnahmen	davon für Ersatz- aufforstungen	Landkreis
	ha	ha	
Lüneburg-Nord (L 216)–östl. Lüneburg (B 216)	39	2	Lüneburg
östl. Lüneburg (B 216)–Bad Bevensen (L 253)	248	26	Lüneburg
Bad Bevensen (L 253)–Uelzen (B 71)	250	12	
Uelzen (B 71)–Bad Bodenteich (L 265)	237	7	
Bad Bodenteich (L 265)–Wittingen (B 244)	240	20	Gifhorn
Wittingen (B 244)–Ehra (L 289)	227	76	Gifhorn
Ehra (L 289)–Wolfsburg (B 188)	256	37	Gifhorn
Summe	1 498	180	

- b) Wie viel Fläche ist dafür bereits durch die Niedersächsische Landgesellschaft erworben worden, und welche Kosten sind dafür bisher angefallen (bitte nach Landkreisen, Gesamtkosten und durchschnittlichen Kosten pro Quadratmeter aufschlüsseln)?

Auf die Antwort zu Frage 9b wird verwiesen.

- c) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der noch fehlenden Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (bitte nach Landkreisen, Gesamtkosten und durchschnittlichen Kosten pro Quadratmeter aufschlüsseln)?

Die Kosten für den Ankauf von Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in den Grunderwerbskosten (siehe Antwort zu Frage 9b) enthalten. Da ein wesentlicher Teil der Kompensationsmaßnahmen auf Flächen im öffentlichen Eigentum (Bundesforst, Landesforst etc.) umgesetzt wird, ist ein Flächenankauf in vielen Fällen nicht erforderlich. Weiter reduziert wird der Ankauf durch die geplanten Bewirtschaftungsbeschränkungen, die sich noch in der Abstimmung befinden.

Grunderwerb für das Neubauvorhaben A 20

11. Trifft es zu, dass die Planungsabschnitte der A 20 (Westerstede–AD A 20/ A 26 östlich Drochtersen) einschließlich der Elbquerung sowie dem Vorhaben A 26 (Drochtersen–Stade) als bisher nicht im Bau befindliche Vorhaben zurzeit einer erneuten Bewertung im Zuge der Aufstellung des BWVP 2015 unterzogen werden (bitte begründen)?

Im Zuge der Aufstellung des BWVP 2015 wird das Gesamtprojekt A 20 von AD A 28/A 20 (Westerstede) bis Hohenfelde (A 23) mit der A 26 einer Bewertung unterzogen.

12. a) In welchem Planungsstand befinden sich die einzelnen Planfeststellungsabschnitte der A 20 von Bad Segeberg bis Westerstede aktuell, und wann rechnet die Bundesregierung mit den Planfeststellungsbeschlüssen für die im Planungsverfahren befindlichen Abschnitte (bitte für jeden Abschnitt gesondert ausweisen)?

Streckenabschnitt	Länge in km	aktueller Planungsstand	vgl. Planfeststellungsbeschluss	aktuelle Gesamtkosten [Mio. Euro]	
				absolut	Kosten/km
Westerstede (A 28)– Jaderberg (A 29)	13,0	im Planfeststellungsverfahren, Erörterungstermin in Vorbereitung	Mitte 2017	161	12,4
Jaderberg (A 29)– Schwei (B 437)	22,5	Vorentwurf zur Erteilung des Gesehenvermerks dem BMVI vorgelegt		407	18,1
Schwei (B 437)– östl. Weserquerung (L 121)	10,4	Vorentwurf zur Erteilung des Gesehenvermerks dem BMVI vorgelegt		133	12,8
östl. Weserquerung (L 121)– Heerstedt (B 71)	22,7	in der Vorentwurfsaufstellung		260	11,4

Streckenabschnitt	Länge in km	aktueller Planungsstand	vsl. Planfest- stellungs- beschluss	aktuelle Gesamtkosten [Mio. Euro]	
				absolut	Kosten/km
Heerstedt (B 71)– Bremervörde (B 495)	20,5	in der Vorentwurfs- aufstellung		192	9,4
Bremervörde (B 495)– Elm (L 114)	12,4	im Planfeststellungs- verfahren, Erörterungs- termin in Vorbereitung	Mitte 2017	133	10,8
Elm (L 114)– AD: A 20/A 26 (östl. Drochtersen)	18,6	Vorentwurf zur Erteilung des Gesehenvermerks dem BMVI vorgelegt		303	16,3
Elbquerung– A 26 (K28) Drochtersen, Teil NI	6,8	Planfeststellungs- beschluss liegt vor	30.03.2015	727	107,0
Elbquerung– A 26 (K 28) Drochtersen, Teil SH	3,4	Planfeststellungs- beschluss liegt vor	30.12.2014	375	55,1
A 23 (AK Steinburg)– B 431(AS Glückstadt)	15,2	im Planfeststellungs- verfahren	vsl. in 2015	172	11,3
L 114–A 23 (AK Steinburg)	9,3	im Planfeststellungs- verfahren	vsl. in 2015	86	9,3
A 7–L 114	15,1	im Planfeststellungs- verfahren	vsl. in 2015	129	8,5
B 206 (Wittenborn)–A 7	19,7	im Planfeststellungs- verfahren	vsl. in 2015	126	6,4
Weede–B 206 (Wittenborn)	9,9	Planergänzungsverfahren erforderlich		150	15,2

- b) Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Baurecht für die einzelnen Abschnitte (bitte für jeden Abschnitt gesondert ausweisen)?

Auf die Antwort zu Frage 12a wird verwiesen. Für die sich in der Planung befindenden Abschnitte kann aufgrund dieses frühen Planungsstadiums keine Aussage zum erwarteten Zeitpunkt des Baurechts getroffen werden.

13. Wann wurde die letzte Aktualisierung der Gesamtkostenberechnung für die Realisierung des Neubauvorhabens A 20 zwischen Bad Segeberg und Westerstede vorgenommen?

Die Kosten für die A 20 zwischen Weede und Westerstede haben die Auftragsverwaltungen Niedersachsen und Schleswig-Holstein im Rahmen der Vorlagen der RE-Vorentwürfe zur Erteilung des Gesehenvermerkes bzw. zur Anmeldung des Projektes zum BVWP 2015 aktualisiert.

14. a) Von welchen aktualisierten Gesamtkosten geht die Bundesregierung für dieses Verkehrsbauvorhaben aus, und wie verteilen sich diese auf

die einzelnen Planfeststellungsabschnitte in Niedersachsen und Schleswig-Holstein (bitte abschnittsweise angeben)?

- b) Wie hoch sind die kalkulierten Kosten je Kilometer (bitte abschnittsweise angeben)?

Auf die Antwort zu Frage 12 wird verwiesen.

15. Mit welcher durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung rechnet die Bundesregierung nach Fertigstellung des Neubaus der A 20 auf Basis der Verkehrsprognose 2030 (bitte abschnittsweise angeben und Lkw-Anteil aufzeigen)?

Die Verkehrsprognose (durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke (DTV)) für die A 20 in Niedersachsen mit dem Prognosehorizont 2030 ist in nachfolgender Tabelle angegeben.

Streckenabschnitt	DTV 2030 [Kfz/24 h]	SV-Anteil [%]
Westerstede (A 28)–Jaderberg (A 29)	23 400 bis 22 300	19 bis 20
Jaderberg (A 29)–Schwei (B 437)	29 700 bis 29 100	26 bis 25
Schwei (B 437)–östl. Weserquerung (L 121)	29 400 bis 35 000	25 bis 23
östl. Weserquerung (L 121)–Heerstedt (B 71)	36 000 bis 34 600	23 bis 22
auf A 20/A 27 gemeinsam	57 700 bis 54 100	20 bis 19
Heerstedt (B 71)–Bremervörde (B 495)	30 300 bis 28 600	24 bis 25
Bremervörde (B 495)–Elm (L 114)	33 000	21
Elm (L 114)–AD: A 20/A 26 (östl. Drochtersen)	38 800 bis 46 300	19 bis 16
Elbquerung	43 600	12

In der nachfolgender Tabelle sind die Verkehrszahlen der Bedarfsplanprognose 2030 für die A 20 in Schleswig-Holstein angegeben. Die Aktualisierung der projektspezifischen Verkehrsprognose für die A 20 in Schleswig-Holstein mit dem Prognosehorizont 2030 wird derzeit erstellt.

Streckenabschnitt	DTV 2030 [Kfz/24 h]	SV-Anteil [%]
A 23 (AK Steinburg)–B 431(AS Glückstadt)	37 000	30
L 114–A 23 (AK Steinburg)	28 000	21
A 7–L 114	34 000 bis 27 000	21 bis 22
B 206 (Wittenborn)–A 7	31 000	13
Weede–B 206 (Wittenborn)	23 000 bis 38 000	17 bis 13

16. a) Wie begründete das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr seinen Antrag auf Zustimmung zum vorzeitigen Grunderwerb für das Vorhaben A 20 mit Elbquerung und Anschluss an die A 26 (5. BA) gegenüber dem BMVI?

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr begründete seinen Antrag auf Zustimmung zum vorzeitigen Grunderwerb für das Vorhaben A 20 mit Elbquerung und Anschluss an die A 26 (5. BA) gegenüber dem

BMVI mit den gleichen Argumenten wie für das Vorhaben A 39 (Antwort zu Frage 7a).

- b) Welche Projektdaten wurden bei der Begründung des Antrags an das BMVI übermittelt?

Bei der Begründung des Antrags ist der geschätzte Haushaltsmittelbedarf für den Grunderwerb an das BMVI übermittelt worden.

- c) Haben im Vorfeld des Antrages Gespräche zwischen dem BMVI und dem niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr stattgefunden?

Wenn ja, wann, und mit welchem Inhalt?

Wenn nein, warum nicht?

Es hat am 26. August 2014 ein Gespräch zwischen dem BMVI und dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr stattgefunden. Inhaltlich wurden die Realisierungsperspektiven der einzelnen Bauabschnitte sowie die Gründe für eine vorzeitige Flächenbereitstellung erörtert.

- d) Warum und auf welcher rechtlicher Grundlage hat das BMVI dem Antrag zu vorzeitigem Grunderwerb für das Vorhaben A 20 mit Elbquerung und Anschluss an die A 26 (5. BA) zugestimmt?

Zur Begründung ist auf planungsrechtliche Erfordernisse zu verweisen, welche durch die Auftragsverwaltung Niedersachsen in ihrem Antrag plausibel dargestellt worden sind.

Als Rechtsgrundlage für die Zustimmung dient die Bundeshaushaltsordnung, welche den Erwerb von Grundstücken erlaubt, wenn diese zur Erfüllung der Aufgaben des Bundes in absehbarer Zeit erforderlich sind.

- e) Inwiefern rechnet das BMVI mit einem Baubeginn für die niedersächsischen Abschnitte des Vorhabens innerhalb der nächsten drei Jahre (bitte für jeden Abschnitt einzeln beantworten)?

Auf die Antwort zu Frage 12b wird verwiesen.

17. a) Wie viel Fläche wird nach jetzigem Planungsstand im Zuge des Neubaus der A 20 in Niedersachsen versiegelt bzw. dauerhaft in Anspruch genommen?
b) Wie viel Fläche wird entsiegelt?

Die Fragen 17a und 17b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entsprechend der Planungsstände kann zum jetzigen Zeitpunkt für den gesamten Neubau der A 20 von ca. 361,6 ha Fläche versiegelter und ca. 31,81 ha entsiegelter Fläche ausgegangen werden. Die ver- und entsiegelte Fläche für die Abschnitte 4 und 5 lässt sich derzeit aufgrund der noch laufenden Vorplanung nicht abschätzen. Die dauerhaft entzogene (also von Privatpersonen käuflich zu erwerbende) Fläche lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht ermitteln (siehe Einleitung). Die geschätzte Gesamtflächeninanspruchnahme (Erwerb und Beschränkung, sowie öffentliche Flächen) für Bau und Kompensationsmaßnahmen beläuft sich auf ca. 3 448 ha.

18. a) Wie viel Fläche wird insgesamt für den Bau der Trasse für den Neubau A 20 in Niedersachsen benötigt (bitte nach Planungsabschnitten und Landkreisen aufschlüsseln)?

Bauabschnitt	Benötigte Baufläche (Trasse inkl. Baufeld)	Landkreis
	ha	
Westerstede (A 28)–Jaderberg (A 29)	190	Ammerland
		Friesland
Jaderberg (A 29)–Schwei (B 437)	333	Ammerland
		Friesland
		Wesermarsch
Schwei (B 437)–östl. Weserquerung (L 121)	67	Wesermarsch
östl. Weserquerung (L 121)–Heerstedt (B 71)	105	Cuxhaven
Heerstedt (B 71)–Bremervörde (B 495)	160	Cuxhaven
		Rotenburg (W)
Bremervörde (B 495)–Elm (L 114)	91	Cuxhaven
		Rotenburg (W)
		Stade
Elm (L 114)–AD: A 20/A 26 (östl. Drochtersen)	174	Stade
Elbquerung–Teil Niedersachsen	27	Stade
Summe	1 147	

- b) Wie viel Fläche ist dafür bereits durch die Niedersächsische Landgesellschaft erworben worden, und welche Kosten sind dafür bisher angefallen (bitte nach Planungsabschnitten, Landkreisen, Gesamtkosten und den durchschnittlichen Kosten pro Quadratmeter aufschlüsseln)?

Die Niedersächsische Landgesellschaft (NLG) erwirbt teilweise Flächen in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten. In welchem Umfang die NLG im Bereich der geplanten A 20 Flächen im Rahmen der eigenen Zuständigkeiten erworben hat, ist nicht vollständig bekannt. Auch über die gezahlten Preise liegen keine Informationen vor.

Es ist bekannt, dass die NLG im Abschnitt 6 der A 20 55 ha in die begleitenden Flurbereinigungsverfahren einbringt. Eine Übernahme in Bundeseigentum ist noch nicht erfolgt.

- c) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der noch fehlenden Baufläche (bitte nach Landkreisen, den Gesamtkosten und den durchschnittlichen Kosten pro Quadratmeter aufschlüsseln)?

Die voraussichtlichen Grunderwerbskosten können zum derzeitigen Stand nicht durchgängig für alle Abschnitte in die Kosten für Trasse und Kompensationsmaßnahmen aufgeteilt werden. Eine Aufstellung welche Flächen in welchen Gemarkungen erworben werden wird regelmäßig erst mit Aufstellung des Grunderwerbsverzeichnisses zur Planfeststellung erstellt. Die voraussichtlichen Grunderwerbskosten werden daher hier insgesamt angegeben.

Die gesamten Grunderwerbskosten enthalten auch Entschädigungskosten und teilweise Kosten für den Aufkauf von Gebäuden sowie Vermessung und Vermarkung. Der errechnete Mittelwert bietet also keinerlei Rückschlüsse auf die herrschenden Bodenpreise.

Bauabschnitt	Voraussichtliche Grunderwerbskosten (entsprechend Meldung BVWP)	Mittelwert je qm Gesamtflächeninanspruchnahme	Landkreis
	Mio. Euro	Euro/qm	
Westerstede (A 28)– Jaderberg (A 29)	13,6	2,8	Ammerland
			Friesland
Jaderberg (A 29)– Schwei (B 437)	26,1	3,8	Ammerland
			Friesland
			Wesermarsch
Schwei (B 437)– östl. Weserquerung (L 121)	6,5	2,2	Wesermarsch
östl. Weserquerung (L 121)– Heerstädt (B 71)	13,4	4,5	Cuxhaven
Heerstädt (B 71)– Bremervörde (B 495)	15,9	2,2	Cuxhaven
			Rotenburg (W)
Bremervörde (B 495)– Elm (L 114)	9,1	3,8	Cuxhaven
			Rotenburg (W)
			Stade
Elm (L 114)–AD: A 20/A 26 (östl. Drochtersen)	15,4	2,8	Stade
Elbquerung–Teil Niedersachsen	11,6	7,8	Stade
Summe	111,6		

19. a) Wie viel Fläche wird im Zuge des Neubaus der A 20 in Niedersachsen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung benötigt (bitte nach Landkreisen aufschlüsseln)?

Landkreisgrenzen sind für die Kompensations- und Entwurfsplanung nicht relevant. Eine detaillierte Aufschlüsselung liegt nicht vor. Es sind lediglich die voraussichtlich betroffenen Landkreise benannt. Änderungen an den Kompensationsmaßnahmen sind noch bis zum Abschluss des Flurbereinigungsverfahrens möglich. Die hier angegebenen Flächen sind also ebenfalls als vorläufig zu betrachten und basieren lediglich auf den derzeitigen Planungsständen. Es erfolgt keine Differenzierung zwischen Aufkauf und Beschränkung von Flächen und auch keine Differenzierung von öffentlichen und privaten Flächen.

Bauabschnitt	Gesamtflächen- inanspruchnahme für Kompensations- maßnahmen	Landkreis	davon Erstaufforstung
	ha		ha
Westerstede (A 28)–Jaderberg (A 29)	295	Friesland	83
		Ammerland	
Jaderberg (A 29)–Schwei (B 437)	350	Ammerland	7,5
		Wesermarsch	
Schwei (B 437)–östl. Weserquerung (L 121)	240	Wesermarsch	–
östl. Weserquerung (L 121)–Heerstedt (B 71)	194	Cuxhaven	ca. 6
Heerstedt (B 71)–Bremervörde (B 495)	581	Cuxhaven	ca. 7
		Rotenburg (W)	
Bremervörde (B 495)–Elm (L 114)	143	Rotenburg (W)	7,1
		Stade	
Elm (L 114)–AD: A 20/A 26 (östl. Drochtersen)	378	Stade	0,7
Elbquerung–Teil Niedersachsen	28	Stade	–

- b) Wie viel Fläche ist dafür bereits durch die Niedersächsische Landgesellschaft erworben worden, und welche Kosten sind dafür bisher angefallen (bitte nach Landkreisen, Gesamtkosten und durchschnittlichen Kosten pro Quadratmeter aufschlüsseln)?

Auf die Antwort zu Frage 18b wird verwiesen.

- c) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der noch fehlenden Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (bitte nach Landkreisen, Gesamtkosten und durchschnittlichen Kosten pro Quadratmeter aufschlüsseln)?

Die Kosten für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in den Gesamtgrund-erwerbskosten enthalten.

