

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms,
Sven-Christian Kindler, Dr. Julia Verlinden, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8325 –**

Nichtberücksichtigung der Alternative zum Autobahnneubau A 39 Lüneburg – Wolfsburg im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Neubaupläne der A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg sind seit Jahren umstritten. In der Diskussion stehen sowohl der gesamtwirtschaftliche und verkehrliche Nutzen als auch die hohen Kosten für Landwirtschaft, Natur und Umwelt.

Der Neubau würde nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) streng geschützte Natura-2000-Gebiete erheblich beeinträchtigen und wichtige bisher unzerschnittene sowie verkehrsarme Räume zerschneiden. Der voraussichtliche Schaden für die Umwelt (Umweltbetroffenheit) des mehr als 105 km langen Autobahnneubaus wird daher im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) mit der kritischen Bewertungsstufe versehen (www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html#). Seit vielen Jahren gibt es aufgrund der Umweltzerstörung und der Flächeninanspruchnahme Widerstand der Bürgerinnen und Bürger vor Ort gegen den Bau der neuen Autobahn.

Die Kosten für das Großprojekt belaufen sich nach Angaben der zuständigen Auftragsverwaltung des Landes Niedersachsen auf rund 1,1 Mrd. Euro (Bundestagsdrucksache 18/5016). Das Nutzen-Kosten-Verhältnis des geplanten Neubauvorhabens ist laut BMVI von 1,9 auf nun 2,1 angestiegen (Bundestagsdrucksache 18/8020). Große Widersprüche gibt es bei der BMVI-eigenen Bewertung der Raumwirksamkeit des Neubauprojektes: Im Projektdossier im Projektinformationssystem PRINS erhält das Projekt 13,15 Punkte und entspricht damit nach der BMVI-eigenen Bewertung einer mittleren Raumwirksamkeit (> 10 bis <= 20). Dennoch wird die raumordnerische Beurteilung des Projektes im BVWP-Entwurf des BMVI mit „hoch“ angegeben (BVWP 2030 – Entwurf März, S. 115). Im vorliegenden Entwurf des BVWP wird das Vorhaben ungeachtet der klar widersprüchlichen Angaben in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft.

Im Rahmen der Aufstellung des neuen BVWP meldete das Land Niedersachsen als Alternative den Ausbau der parallel verlaufenden Bundesstraße 4 (B 4). Der Ausbau kostet mit 303 Mio. Euro weniger als ein Drittel des Autobahnneubaus und würde weit weniger Räume zerschneiden.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Alternative ist darüber hinaus mit 4,1 fast doppelt so hoch, wie das des geplanten Autobahnneubaus und so laut BVWP-Bewertungsmethodik die gesamtwirtschaftlich sinnvollere Alternative. Dennoch hat sich das BMVI gegen die Alternativplanung des B4-Ausbaus entschieden. Eine Begründung für diese Entscheidung durch das BMVI liegt im Projektinformationssystem PRINS nicht vor (www.bvwp-projekte.de/strasse/B4-G10-NI/B4-G10-NI.html).

Im Projektdossier des Autobahnvorhabens ist die mögliche Alternativplanung nicht aufgeführt. Die notwendige Transparenz zur direkten Gegenüberstellung der beiden Alternativen ist damit für die Bürgerinnen und Bürger nicht gegeben und Stellungnahmen im Rahmen der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Umweltauswirkungen des Gesamtplans somit maßgeblich erschwert.

Aus Sicht der Fragesteller bestätigt die Nichtberücksichtigung der besser bewerteten Alternative zum Neubau der Autobahn Lüneburg – Wolfsburg den Verdacht, dass der vorgelegte Entwurf zum BVWP 2030 in vielen Fällen Neubauvorhaben gegenüber Ausbauvorhaben bevorteilt und Ausbaualternativen im Gegensatz zu den Anforderungen nicht ergebnisoffen bewertet wurden. Damit würde das BMVI die eigenen Vorgaben der Grundkonzeption für den neuen Bundesverkehrswegeplan (Grundkonzeption für den BVWP 2015, S. 58 f.) verfehlen.

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?

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.

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

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.

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?

Die Fragen 3a bis 3c werden gemeinsam beantwortet.

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.

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)?

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.

5. Inwiefern ist die raumordnerische Beurteilung des Neubauvorhabens A 39 Lüneburg – Wolfsburg „hoch“, obwohl in der Bewertung laut Projektdossier im Projektinformationssystem PRINS zum Entwurf des BVWP 2030 nur ein Wert von 13,15 Punkten erreicht wurde, diese also im unteren Bereich einer mittleren Bewertung liegt?

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.

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 Ausbaus der parallel dazu verlaufenden B 4 laut Projektdossier im Projektinformationssystem zum Entwurf des BVWP 2030 aus Sicht der Prüfer nicht relevant sein soll?

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.

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?

Die Fragen 7a bis 7c werden gemeinsam beantwortet.

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

8. a) Welche konkreten Faktoren bzw. Informationen haben bei der Neubauplanung A 39 Lüneburg – Wolfsburg dazu geführt, dass die im BVWP-Entwurf eingerechneten Gesamtkosten von 1 083,1 Mio. Euro rund 23 Mio. Euro unter den von der Auftragsverwaltung Niedersachsen ursprünglich an das BMVI übersendeten Gesamtkosten von 1 106,2 Mio. Euro liegen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Planungsstand der Bundesautobahn 39 Lüneburg-Wolfsburg“ auf Bundestagsdrucksache 18/5016)?
 - b) Woher stammen die neuen Kosteninformationen?

Die Fragen 8a und 8b werden gemeinsam beantwortet.

Den im Projektinformationssystem PRINS hinterlegten Gesamtkosten der A 39 in Höhe von 1 083,1 Mio. Euro liegt der Kostenstand 1. Januar 2014 zugrunde. Die in der Beantwortung der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5016 vom 26. Mai 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.

- c) Gab es im Rahmen des 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?

Nein.

- 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 Abs. 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030)?

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

9. Hat das Land Niedersachsen einen sechsspurigen 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 sechsspurige Teilbereich ergänzt?

Nein.

10. Inwiefern ist bei einem teilweise sechsspurigen Neubau des Abschnitts 1 aus Sicht der Bundesregierung mit weiteren Kostensteigerungen gegenüber dem bisher veranschlagten vierspurigen Ausbau zu rechnen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

11. a) Würde ein teilweise sechsspuriger Bau des Abschnitts 1 bei Lüneburg aus Sicht der Bundesregierung zusätzlichen 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?

Die Fragen 11a bis 11d werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

12. Gilt die im BVWP-Entwurf vorgeschlagene Bedarfseinstufung für den durchgängig vierspurigen Neubau der A 39 auch für Planungen, die einen sechsspurigen Teilabschnitt vorsehen?

Nein.

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, und wenn ja inwiefern, und wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

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.

14. Haben bereits Gespräche zwischen dem BMVI und der niedersächsischen Landesregierung bezüglich eines A-39-Neubaus mit einem sechsstreifigen Teilabschnitt stattgefunden?

Wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?

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

15. Hat das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr dem BMVI konkrete Angaben für einen sechsspurigen Neubau eines Teilabschnittes nachgereicht, um diesen im Zuge der BVWP-Aufstellung auf seinen gesamtwirtschaftlichen Nutzen zu überprüfen?

Nein.

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

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.

17. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Nachkalkulation des Vorhabens mit Berücksichtigung eines sechsstreifigen Abschnittes?

Es ist keine Anmeldung für einen sechsstreifigen 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.

