

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung
- Drucksache 17/5362 -**

Auswirkungen Verkehrsprognose 2030: Sechsspuriger Ausbau A 39?

Anfrage der Abgeordneten Susanne Menge und Miriam Staudte (GRÜNE) an die Landesregierung,
eingegangen am 07.03.2016, an die Staatskanzlei übersandt am 11.03.2016

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der Landesregierung vom 14.04.2016,
gezeichnet

Olaf Lies

Vorbemerkung der Abgeordneten

Laut der Verkehrsprognose 2025 sollten täglich im Durchschnitt 61 300 Fahrzeuge in Höhe von Lüneburg auf der A 39 fahren. Nach der neuen Prognose für 2030 hat sich das zu erwartende Verkehrsaufkommen der A 39 an dieser Stelle auf 65 100 Fahrzeuge innerhalb von 24 Stunden erhöht. Bisher war der Abschnitt vierspurig geplant, zusätzlich sollte eine Planungsreserve gebaut werden. Aufgrund der neuen Verkehrsprognose erachtet die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nun laut Medienberichten (u. a. NDR 23.02.2016) einen sechsspurigen Bau für notwendig.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der Neubau der Küstenautobahn A 20 von Westerstede nach Drochtersen/Glückstadt und die A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg haben beide eine große wirtschaftliche und verkehrliche Wirkung und sind vor dem Hintergrund der verkehrlichen Prognosen wichtige Infrastrukturvorhaben für Niedersachsen und die anderen norddeutschen Küstenländer.

Die Bundesregierung entwickelt zurzeit eine neue Bundesverkehrswegeplanung, die für den Zeitraum bis 2030 gelten soll. Am 16.03.2016 hat Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt den ersten Referentenentwurf des neuen Bundesverkehrswegeplanes der Öffentlichkeit vorgestellt. Darin ist neben der A 20 auch die A 39 im Vordringlichen Bedarf eingestuft. Mit dieser Einstufung hat der Bund der besonderen Bedeutung der Küstenautobahn und dem Lückenschluss zwischen Lüneburg und Wolfsburg für Niedersachsen und den gesamten norddeutschen Raum Rechnung getragen und für eine Realisierung des Projektes klare Prioritäten gesetzt.

Der Vorhabenträger ist derzeit dabei, mit den laufenden und den folgenden Planfeststellungsverfahren das für die Umsetzung notwendige Baurecht zu schaffen.

Auf der Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes aus 2014 war es notwendig geworden, innerhalb des Planfeststellungsverfahrens zum 1. Planungsabschnitt der A 39 die Verkehrsuntersuchung fortzuschreiben. Die danach zwischen Lüneburg-Nord (L 216) und der Anschlussstelle an der B 209 von bis zu rund 65 100 Kfz/24 h prognostizierten angestiegenen Verkehrsstärken liegen nach dem geltenden Regelwerk im Grenzbereich zwischen einem vier- und sechsstreifigen Querschnitt. Des Weiteren weist der nördliche Abschnitt der A 39 zusätzliche besondere Merkmale wie eine dichte Anschlussstellenfolge, städtebauliche Randbedingungen, Trassierungszwangspunkte sowie einen hohen Schwerverkehrsanteil auf. Insgesamt ergibt sich aus diesen Kriterien bezüglich der Abwägung zwischen einem vier- bzw. sechsspurigen Querschnitt eine komplexe Entscheidungssituation, in die wirtschaftliche Überlegungen, verkehrliche Notwendigkeiten sowie die notwendigen Sicherheitsanforderungen mit einfließen. Diese Abwägung stellt ei-

nen Teilaspekt der Gesamtplanung des Vorhabens dar und befindet sich derzeit in der Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und dem Bund. Die Überlegungen beschränken sich dabei auf den ca. 3,5 km langen nördlichen Teilbereich des insgesamt ca. 7,7 km langen 1. Abschnitts der A 39.

1. Welche Kenntnisse besitzt die Landesregierung darüber, welche Überlegungen über einen sechsspürigen Bau der A 39 in Höhe Lüneburg angestellt werden?

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

2. Welche weiteren Auswirkungen hat die Verkehrsprognose 2030 auf die anderen Bauabschnitte der A 39 und deren Planungen?

Die Auswirkungen der Prognose 2030 auf die weiteren Abschnitte sind noch nicht durchgehend untersucht worden. Es werden keine großen Änderungen erwartet. In Teilbereichen kann es zu einer Anpassung der Schallschutzmaßnahmen führen.

3. Welche Konsequenzen hätte die sechsspürige Planung für das bereits fortgeschrittene Planfeststellungsverfahren? Muss es gegebenenfalls von vorne beginnen?

Das alte bzw. laufende Verfahren kann mit einem Änderungsantrag nach §§ 17, 17 a des Fernstraßengesetzes i. V. m. §§ 73 Abs. 8 und Abs. 2 bis 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes fortgeführt werden. Eine Entscheidung darüber liegt im Ermessen der Planfeststellungsbehörde.

4. Mit welcher zeitlichen Verzögerung ist aufgrund der veränderten Planung zu rechnen?

Der Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ist neben der Querschnittsthematik auch noch von anderen Faktoren abhängig. Grundsätzlich müssen Planänderungen innerhalb eines Verfahrens nicht zwangsläufig zu Verzögerungen führen. Aus heutiger Sicht wird von einem Planfeststellungsbeschluss für 2018 ausgegangen.

5. Welche Konsequenzen hat der sechsspürige Bau in Hinblick auf den Raumbedarf?

Die bisherige vierstreifige Planung sah bereits ein breiteres Bankett vor, um gegebenenfalls einen späteren Ausbau zu ermöglichen. Inwieweit in einzelnen Teilbereichen darüber hinaus noch zusätzlicher Flächenbedarf erforderlich werden würde, wird zurzeit geprüft.

6. Wird ein Standstreifen (auch im Tunnel) weiter vorhanden sein? Ist ein Verzicht rechtlich und sicherheitstechnisch möglich?

Ein Standstreifen ist auch künftig vorgesehen.

Eine Ausnahme bildet der Tunnel, für den gemäß Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008) bei einem sechsstreifigen Querschnitt ein Seitenstreifen erst ab einer Verkehrsbelastung von 110 000 Kfz/24 h in Betracht kommt. Diese Verkehrsstärke wird hier nicht erreicht.

7. Wie wirkt sich die deutliche Zunahme der Zahl der Fahrzeuge auf Geräusch- und Schadstoffemissionen aus?

Die Auswirkungen der Lärmzuwächse werden in den entsprechenden fachlichen Untersuchungen zum Schallschutz und zu den Emissionen berücksichtigt. Notwendige Schutzmaßnahmen werden entsprechend den gesetzlichen Regelungen konzipiert und finden Eingang in die Planunterlagen.

- 8. Welche Veränderungen bezüglich des Lärmschutzes wie die Verlängerung des Lärmschutztunnels wären beim Bau einer sechsspurigen Stadtstrecke nötig, um Anwohner ausreichend vor gesundheitsschädlichem Lärm zu schützen, und mit welchen Kosten wären diese Maßnahmen verbunden?**

Bis auf gegebenenfalls kleinere Anpassungen in Teilbereichen wären Veränderungen an den bisher geplanten Lärmschutzmaßnahmen nicht notwendig.

- 9. In welcher Weise und Höhe wirken sich die Verkehrsprognose 2030 und die damit verbundenen Änderungen der Planungen bezüglich aller Teilabschnitte der A 39 und insbesondere der Bau der sechsspurigen Stadtstrecke auf die Gesamtkosten aus?**

Den Ermittlungen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zufolge wäre die in Rede stehende Sechsstreifigkeit im Zuge des nördlichen Teilbereiches des 1. Bauabschnittes mit einer Erhöhung der Gesamtkosten um rund 1,4 Millionen Euro verbunden.