

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Peter Meiwald, Brigitte Pothmer, Tabea Rößner, Markus Tressel, Jürgen Trittin und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planungsstand der Bundesautobahn 39 Lüneburg-Wolfsburg

Die Bundesautobahn 39 (A 39) zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist als vierstreifige Autobahn mit zwei Fahrstreifen plus Standstreifen je Fahrtrichtung geplant. Die Autobahn ist in sieben Planungsabschnitte geteilt. Die geplante Trasse hat eine Gesamtlänge von rund 105 km. Das Projekt ist seit Jahren umstritten.

Von Seiten der Fragesteller sowie Umweltverbänden und Bürgerinitiativen wird kritisiert, dass die geplante Trasse durch mehrere FFH-Gebiete (FFH – Fauna-Flora-Habitat) führt. Außerdem fragwürdig sind der wirtschaftliche und verkehrliche Nutzen.

Wurden die Kosten für den Autobahnneubau im Jahr 2003 noch mit 437 Mio. Euro angegeben, so werden die Gesamtkosten für das Projekt nach Angaben der Bundesregierung im Jahr 2012 auf „etwa 1,1 Mrd. Euro“ veranschlagt (Bundestagsdrucksache 17/9859). Dies entspricht einer 2,5-fachen Kostensteigerung gegenüber der Ausgangsplanung. Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) in einer Mischkalkulation mit der geplanten A 14 noch mit 3,4 berechnet. Im Jahr 2012 korrigierte die Bundesregierung auf eine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das NKV unter Berücksichtigung der angestiegenen Gesamtkosten auf einen Wert von nur noch 1,9 (Bundestagsdrucksache 17/9859).

Gemäß der Grundkonzeption für den BVWP 2015 sollen auch Vorhaben des letzten BVWP, die noch nicht begonnen wurden bzw. nicht bis zum Jahr 2015 in den Bau gehen, erneut bewertet werden. Dies beträfe nach Kenntnisstand der Fragesteller auch das Projekt A 39. In der Übersicht über die laufenden und die für den BVWP vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) werden zurzeit alle sieben Planungsabschnitte der A 39 als zu untersuchende Vorhaben gelistet (Stand: 5. September 2014).

Als Alternativvariante zur A 39 hat das Land Niedersachsen den Ausbau der parallel verlaufenden Bundesstraße 4 (B 4) angemeldet. Die voraussichtlichen Kosten für die Alternative belaufen sich auf 247,7 Mio. Euro (Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen: Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes – Teil Straße – Liste mit ergänzenden Informationen zu den angemeldeten Projekten, Gesamt-, Teil- und Einzelprojekte, Stand: 25. April 2014) und damit auf nur rund ein Viertel der bisher veranschlagten Kosten für das Projekt A 39. Eine zusätzliche Alternative für den Transport von Gütern auf dieser Relation bietet der ebenfalls parallel verlaufende Elbe-Seitenkanal.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welchem Planungsstadium befinden sich die sieben Planfeststellungsabschnitte der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg aktuell, und wann rechnet die Bundesregierung mit den Planfeststellungsbeschlüssen für die bereits im Planungsverfahren befindlichen Abschnitte (bitte für jeden Abschnitt gesondert ausweisen)?
2. Welche Planungsabschnitte sollen nach derzeitigem Stand neu in den Straßenbauplan des Jahres 2016 eingestellt werden?
3. Für welche Planungsabschnitte der A 39 beabsichtigt die Bundesregierung, noch in diesem Jahr die Baufreigabe zu erteilen?
4. Wann wurde die letzte Aktualisierung der Gesamtkostenberechnung für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens A 39 von Lüneburg bis einschließlich Wolfsburg vorgenommen?
5. Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung für dieses Verkehrsbauvorhaben aus, und wie verteilen sich diese auf die einzelnen Planfeststellungsabschnitte?
6. Wie hoch sind die kalkulierten Kosten je Kilometer?
7. a) Inwiefern bezieht die bisherige Kostenplanung eventuell auftretende Kosten für den notwendigen Landkauf und der Flurbereinigung mit ein?
b) Wie hoch werden die entsprechenden Kosten veranschlagt?
8. Rechnet die Bundesregierung für die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg weiterhin mit einem NKV von 1,9?
Wenn nein, von welchem NKV geht die Bundesregierung für die A 39 gegenwärtig aus, und wie begründet sie dies?
9. Liegt bei anderen geplanten Neubauten von Bundesautobahnen (Gesamtprojekten) ein niedrigeres NKV vor?
Wenn ja, bei welchen?
10. a) Liegen der Bundesregierung Ergebnisse von Nutzen-Kosten-Analysen vor, in denen vor dem Hintergrund der Ankündigung einer Überprüfung aller bis Ende des Jahres 2015 nicht im Bau befindlichen Vorhaben im Zuge der Aufstellung des BVWP 2015 die Realisierung der Vorhaben A 14 bzw. B 190n nicht weiterverfolgt werden?
Wenn ja, welche?
b) Plant die Bundesregierung die Durchführung solcher Analysen?
Wenn ja, wann werden diese veröffentlicht?
Wenn nein, warum nicht?
11. a) Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung gegenwärtig für den Bau der A 14?
b) Von welchem NKV geht die Bundesregierung gegenwärtig für den Neubau der A 14 aus, und wie begründet sie dies?
12. a) Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung gegenwärtig für den Bau der B 190n?
b) Von welchem NKV geht die Bundesregierung gegenwärtig für die B 190n aus, und wie begründet sie dies?
13. Welche weiteren Straßenneubauten (B 190n, A 14, weitere) im Zuge der A 39 waren bzw. sind in der Berechnung zum NKV für das Projekt A 39 einbezogen worden, aus welchen Gründen, und mit welchem Ergebnis?

14. Bestehen Überlegungen seitens der Bundesregierung, den Bau der Neubaustrecke der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg beziehungsweise einzelne Planungsabschnitte der geplanten Straße als Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) zu realisieren, und wenn ja, welche?
15. Auf welchen durchschnittlichen Verkehrsbelegungen basieren die aktuellen Planungen der A 39 (bitte erwartete durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke – DTV – und erwarteten Lkw-Anteil angeben)?
16. Auf welchen durchschnittlichen Verkehrsbelegungen basieren die aktuellen Planungen der A 14 (bitte erwartete DTV und erwarteten Lkw-Anteil angeben)?
17. Auf welchen durchschnittlichen Verkehrsbelegungen basieren die aktuellen Planungen der B 190n (bitte erwartete DTV und erwarteten Lkw-Anteil angeben)?
18. a) Inwiefern berücksichtigt die Bundesregierung die durch das Land Niedersachsen angemeldete Alternative im Zuge der B 4 (Lüneburg–Region Braunschweig) bei der Bewertung der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg?
b) Bis wann wird die Bundesregierung dem Land Niedersachsen Vorabwertungen zu den durch das Land gemeldeten Straßenprojekten im BVWP übermitteln, und wird im Rahmen dessen auch die Anmeldung zur B 4 übermittelt?
c) Stellt für die Bundesregierung eine Erweiterung von zweistreifigen Abschnitten der B 4 auf wechselnd dreistreifige Abschnitte eine Kapazitätserweiterung dar?
Wenn ja, inwieweit, und wenn nein, warum nicht?
d) Welche Planungen entlang der B 4 (Ortsumgehungen, weitere) zwischen Lüneburg und der Region Braunschweig sind der Bundesregierung bekannt, und für welche Abschnitte sind bereits Planfeststellungsbeschlüsse festgestellt worden bzw. finden sich bereits in Bau?
19. a) Inwiefern berücksichtigt die Bundesregierung die Ertüchtigung des parallel verlaufenden Elbe-Seitenkanals als verkehrsübergreifende Alternative für den Güterverkehr bei der Bewertung des Neubauvorhabens A 39?
b) Inwiefern berücksichtigt die Bundesregierung den Ausbau der Schleuse bzw. des Schiffshebewerks Scharnebeck, und zu welchen Ergebnissen kam sie im Rahmen von Voraberschätzungen (Quick Scans) für die Wasserstraßenprojekte im BVWP zu dem bzw. den Ausbauvorhaben Scharnebeck?
20. Welche konkreten Auswirkungen erwartet die Bundesregierung auf die dem Natura-2000-Netzwerk zugehörigen Schutzgebiete entlang der geplanten Neubaustrecke im Zuge der A 39?
21. a) Ist nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Bau des Planungsabschnittes 3 der A 39 das FHH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ i. S. d. § 34 Absatz 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) beeinträchtigt?
b) Welche konkreten Schritte sind der Bundesregierung bekannt, die zu einer Klärung einer solchen Beeinträchtigung führen sollen, und bis wann ist mit einer Klärung bzw. einem Ergebnis diesbezüglich zu rechnen?

22. a) Besteht nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit, dass durch den Bau des Planungsabschnittes 3 der A 39 am Röbbelbach prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder prioritäre Arten i. S. d. § 34 Absatz 4 BNatSchG beeinträchtigt werden?
- b) Welche konkreten Schritte sind der Bundesregierung bekannt, die zur Klärung einer solchen Beeinträchtigung führen sollen, und bis wann ist mit einer Klärung bzw. einem Ergebnis zu rechnen?
23. Steht die Bundesregierung im Zusammenhang mit den beiden vorherigen Fragen 21 und 22 im Kontakt mit der Europäischen Kommission?
- Wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, warum nicht?
24. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch die Parallellage der geplanten Autobahntrasse und dem Elbe-Seitenkanal in Abschnitt 2 (Lüneburg bis Bad Bevensen) zwischen Barendorf und Altenmedingen auf das Wild, insbesondere auf den Wildwechsel und notwendige Ruhezonen für das Wild?
25. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung mit Blick auf die Feldberechnung der landwirtschaftlich genutzten Flächen, insbesondere in den Abschnitten 2 (Lüneburg bis Bad Bevensen) und 5 (Bad Bodenteich–Wittingen), und inwiefern werden diese in der Berechnung des NKV sowie der Gesamtbewertung des Projektes berücksichtigt?
26. Erfordert die Bewässerung zur landwirtschaftlichen Nutzung der verbleibenden Restflächen zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der Autobahntrasse im Abschnitt 2 nach Kenntnisstand der Bundesregierung einen vollständigen Neuaufbau eines Berechnungssystems?
- Wenn ja, mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung, und werden diese Kosten in der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt?
- Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 22. April 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion