

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Daniela Wagner, Dr. Bettina Hoffmann, Lisa Badum, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Markus Tressel, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Weiterbau der Autobahn 49, Lärmprognosen und Kostenentwicklung**

Das in Hessen gelegene Autobahnprojekt A49 von der Anschlussstelle Schwalmstadt bis zur Anbindung an die A5 soll in Öffentlich-privater Partnerschaft errichtet werden. Derzeit laufen bauvorbereitende Maßnahmen, das Vergabeverfahren wurde vor Kurzem abgeschlossen. Da die Planung der A49 erheblich in das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet Herrenwald bei Stadtallendorf eingreift, mussten von der Europäischen Kommission für den Autobahnbau „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ bestätigt werden. Auf das Stellungnahmeersuchen der Bundesrepublik Deutschland erfolgte im Dezember 2010 eine zustimmende Stellungnahme der Europäischen Kommission.

Für eine Bewertung des Projekts und seines Werdegangs haben die Fragestellerinnen und Fragesteller über die vorangegangenen Antworten der Bundesregierung auf die Kleine Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 18/10360 und 19/2350 hinausgehenden Informationsbedarf, insbesondere bezüglich der zu erwartenden Änderung der Lärmbetroffenheiten sowie bezüglich der Kostenentwicklung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Gesamtbaukosten zeichnen sich aktuell für die in Bau befindliche, und auf Bundestagsdrucksache 18/10360 vom November 2016 mit 178,1 Mio. Euro veranschlagte Verkehrskosteneinheit 20 (Abschnitt Neuental-Schwalmstadt) ab?
2. Mit welchen Gesamtbaukosten rechnet man derzeit für die in Planung befindlichen Verkehrskosteneinheiten 30 und 40 (Abschnitt Anschlussstelle Schwalmstadt bis Autobahndreieck A5/A49), für die auf Bundestagsdrucksache 18/10360 696,8 Mio. Euro veranschlagt worden sind?
3. Welchen Kosten werden aktuell für die gesamte Projektlaufzeit von 30 Jahren (Bau, Betrieb und Erhaltung) für die Verkehrskosteneinheiten 30 und 40 (Abschnitt Anschlussstelle Schwalmstadt bis Autobahndreieck A5/A49) veranschlagt, für die der Haushaltsausschuss des Bundestages nach Presseberichten im Jahr 2017 1,1 Mrd. Euro freigegeben hat?
4. Welche projektbezogenen Risiken soll innerhalb der Öffentlich-privaten Partnerschaft bei Bau, Betrieb und Unterhaltung der A49 die öffentliche

Hand übernehmen (vgl. Antwort zu Frage 24 auf Bundestagsdrucksache 19/2350)?

5. Wie sind die nach Ansicht der Fragesteller unterschiedlichen Angaben in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 b auf Bundestagsdrucksache 18/10360 und die Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/2350 bezüglich der prognostizierten Lärmbelastungsänderungen durch den Bau der A49 im bestehenden, untergeordneten Straßennetz bei der Projektbewertung für den Bundesverkehrswegeplan zu begründen, die einmal als personenbezogen und einmal als nicht personenbezogen (und lediglich nach Anzahl der prognostizierten Fahrzeuge, nicht aber der Anzahl der betroffenen Personen) getätigt worden sein sollen?
6. Ist die personenbezogene Lärmprognose für den Lückenschluss der A49 ggf. nachvollziehbar veröffentlicht, falls ja, wo ist diese einzusehen, falls nein, welche Daten enthält die besagte personenbezogene Lärmprognose?
7. Gibt es im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 bei anderen Autobahnprojekten personenbezogene Angaben zu Lärmbelastungsänderungen im untergeordneten Straßennetz (ggf. wird ein Beleg erbeten)?
8. Inwiefern sind in das Stellungnahmeersuchen an die Europäische Kommission „2. Fassung zur Unterrichtung der Europäischen Kommission gemäß Artikel 6 der Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG)“ vom 31. Mai 2010 zum Projekt BAB A49, VKE 40 nicht nur die prognostizierte Anzahl der durchfahrenden Fahrzeuge (vgl. Tabelle 3 auf Seite 32) sondern auch personenbezogene Angaben zu Lärmbelastungsänderungen im untergeordneten Straßennetz eingegangen, und an welcher Stelle des Schriftstücks sind diese ggf. zu finden?
9. Inwiefern ist es zulässig, zur Ermittlung der Entlastungswirkung für die Autobahnabschnitte der A7 und A5 durch den Lückenschluss der A49 die für die A7 prognostizierte Fahrzeugdifferenz und die für die A5 prognostizierte Fahrzeugdifferenz zu addieren, wie in der Antwort zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 18/10360 geschehen?
10. Inwiefern trifft es zu, dass bei der Ermittlung der Entlastungswirkung für einen Straßenzug, der aus zwei unterschiedlich bezeichneten Straßen besteht, die Entlastungswirkung der beiden einzelnen Abschnitte nicht aufaddiert werden darf, sondern die Summe durch 2 zu teilen ist, um einen Durchschnittswert der Entlastung zu erhalten?

Berlin, den 31. Juli 2020

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**