

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/10242 –**

### **Geplanter Bau der Autobahn 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Für den geplanten Bau der Autobahn 39 (A 39) zwischen Wolfsburg und Lüneburg wurde am 25. August 2007 das Raumordnungsverfahren abgeschlossen. Es sieht vor, die A 39 im Lüneburger Stadtgebiet auf der Bundesstraße 4 (B 4), der sog. Ostumgehung, laufen zu lassen und die Trassenführung im weiteren Verlauf mit dem Verlauf des Elbeseitenkanals zu koppeln. Im Oktober 2008 erfolgte die Linienbestimmung, das Planfeststellungsverfahren ist am 14. Mai 2012 eingeleitet worden. Aufgrund von Unklarheiten in der Planung ist die Verwirklichung und vor allem die Finanzierbarkeit dieses Projekts fragwürdig.

1. Warum wird kein Bürgerdialogverfahren durchgeführt, so, wie es vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, für solche Projekte unlängst vorgesehen worden ist?

Das Handbuch „Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ befindet sich noch im Entwurf. Das Ziel des Handbuchs nach einer transparenten Planung mit einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wird seit Anbeginn der Planungen durch das Land Niedersachsen, als die gemäß den Artikeln 90 und 85 des Grundgesetzes zuständige Auftragsverwaltung, bereits verfolgt. Alle Unterlagen sind auf dem Internetauftritt der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr öffentlich einzusehen. Auf Wunsch der Gemeinden finden öffentliche Bürgeranhörungen und -informationen über den gegenwärtigen Arbeitsstand statt.

2. Warum werden keine ausreichenden Lärmschutzmaßnahmen zum Beispiel in Lüneburg geplant?
3. Was sind die Gründe dafür, dass der geplante Tunnel im Bereich Lüne-Moorfeld lediglich eine Länge von 399 Metern haben soll, und damit nicht lang genug ist, um die Bewohner ausreichend vor Lärm zu schützen, da die Tunnelaus- bzw. -einfahrten unmittelbar an die weitere Bebauung angrenzen?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle Lärmschutzmaßnahmen werden auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) so geplant, dass die gesetzlichen Anforderungen erfüllt werden. Dieses hat im Ergebnis die Tunnellänge von 399 m mit anschließenden Lärmschutzwällen und -wänden ergeben. Grundlage für die Bemessung der Lärmschutzanlagen ist die prognostisch ermittelte Verkehrsmenge.

4. Inwiefern trifft es zu, dass die Tunnellänge mit 399 Metern geplant wird, um Kosten für eine Filteranlage, die vor Feinstaub schützen soll, einzusparen?

Diese Aussage trifft nicht zu.

5. Gibt es eine vorgeschriebene Tunnellänge, ab der Filteranlagen verpflichtend sind, und falls ja, ab welcher Länge?

Gemäß den gültigen Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) sind Filteranlagen nicht vorgesehen. Es gibt keine Vorschrift für das Erfordernis einer Filteranlage in Straßentunneln. Das für die Planungen erstellte Luftschadstoffgutachten berücksichtigt die vorgesehene Portalentlüftung und lässt keine Konflikte erwarten.

6. Welche Kostenunterschiede bestehen für einen vergleichbaren Tunnel wie im Bereich Lüne-Moorfeld?

Maßgebend ist die Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte. Da diese mit der vorgesehenen natürlichen Portalentlüftung eingehalten werden, stellt sich die Frage eines vergleichbaren Tunnels mit einer Filteranlage nicht.

7. In welcher Form werden ergänzend zu den Planungen der A 39 Prüfungen und Messungen hinsichtlich der Lärmbelastung berücksichtigt, die in entsprechenden vergleichbaren Autobahnabschnitten durchgeführt worden sind?

Grundlage für die Bemessung der Lärmschutzanlagen ist die prognostisch ermittelte Verkehrsmenge. Die 16. BImSchV regelt für den Neu- und Ausbau von öffentlichen Straßen, dass auf Grundlage dieser Prognoseverkehrsmenge der Straßenverkehrslärm berechnet wird. Eine Messung ist auch für fertiggestellte Autobahnen nicht vorgesehen.

8. Inwiefern müssen Lärmemissionsmessungen nach Baurealisierung durchgeführt werden, und werden dann ggf. Lärmschutzmaßnahmen nachträglich durchgeführt, falls der Lärmpegel zu hoch ist?
9. Welche Kosten müssen ggf. für eine solche Nachrüstung angenommen werden, und aus welchen Haushaltsmitteln müssten sie finanziert werden?
10. Inwiefern werden Kosten für solche etwaigen Nachrüstungen bei der Planung berücksichtigt?

Die Fragen 8, 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu Lärmmessungen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

Eine etwaige Nachrüstung der Lärmschutzanlagen würde eine erhebliche Überschreitung der prognostizierten Verkehrsmengen und damit der auf dieser Grundlage ermittelten Lärmbelastungen noch vor Ablauf des zu Grunde liegenden Prognosezeitpunktes erfordern. Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) besteht kein Anlass, die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung anzuzweifeln, die Grundlage für die Bemessung der Lärmschutzanlagen darstellt. Insoweit sind etwaige Nachrüstungsüberlegungen in den Planungen nicht erforderlich. Sollten sich dennoch die Verkehrsmengen nicht entsprechend der Prognose entwickeln, wird dies zu gegebener Zeit berücksichtigt.

11. Auf welchen Grundlagen wurden die Lärmschutzmaßnahmen an der A 39 geplant, und inwiefern ist es zutreffend, dass diese Werte inzwischen überholt sind, da Faktoren wie eine nasse Straße, Windrichtung und Windstärke nicht berücksichtigt worden sind?

Das in der 16. BImSchV geregelte Berechnungsverfahren berücksichtigt eine Mitwindsituation. Der zeitlich beschränkte Einfluss der Fahrbahnässe wird nicht berücksichtigt.

12. Was sind die Gründe, dass ein großer Autobahnbogen mit Parkplatz und damit immens höheren Kosten gegenüber einer leicht schrägeren Brücke als „Optimierung der Kanalquerung“ angenommen wird?
13. Was sind die Gründe für die neue Linienführung mit einer Park- und WC-Anlage (PWC-Anlage) im Bereich Barendorf, obwohl vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine andere Linienführung vorgesehen wurde?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die formale Bestimmung der Linienführung des BMVBS legt keine parzellenscharfe Straßenachse fest. Abweichungen von der Linie, die sich im vertiefenden Planungsprozess als notwendig oder zweckmäßig erweisen, sind innerhalb weniger hundert Meter möglich.

In der gesamtplanerischen Abwägung hinsichtlich Belangen wie Verkehrssicherheit, Qualität des Verkehrsablaufes, Raumordnung, Städtebau, Natur und Umwelt wie auch der Kosten hat sich die derzeit verfolgte Lösung als Vorzugsvariante ergeben.

Dabei ist zu beachten, dass bei zunehmender Schiefwinkeligkeit der Kanal-kreuzung die konstruktiv, statischen Aufwendungen überproportional ansteigen. Ein wesentlicher Grund für die Wahl der nunmehr verfolgten Variante war der erhebliche Kostenvorteil, der sich durch die günstigere Brückenkonstruktion ergeben hat. Die Planung der PWC-Anlage war nicht Bestandteil des Variantenvergleichs und somit auch kein Kriterium für die Wahl der Variante.

14. Inwiefern werden bei der Planung von PWC-Anlagen Eingriffe in die Natur berücksichtigt, und wieso wird in Kauf genommen, große Acker- und Waldflächen zu versiegeln, statt die PWC-Anlage an die Randfläche eines Gewerbegebietes (Lüneburg, Bilmer Berg) zu verlegen?

Bei der Planung der A 39, zu der die PWC-Anlagen gehören, werden die Eingriffe in Natur und Landschaft berücksichtigt. In der gesamtplanerischen Abwägung hat sich der nunmehr verfolgte Standort östlich des Elbe-Seiten-Kanals als Vorzugslösung ergeben.

15. Inwiefern ist es zutreffend, dass Trassenführungen unabhängig von der Planung von PWC-Anlagen festgelegt werden, und was sind ggf. die Gründe dafür, dass Trassenführung und PWC-Anlagen bzw. Rasthöfe unabhängig voneinander geplant werden?

Grundlage einer Rastanlagenplanung bildet die Trassenführung. Im Vergleich zur raumbedeutsamen Linienführung einer Autobahn stellen die Standortplanungen einer Rastanlage kleinräumige und damit variablere Eingriffe dar. Die Planung des Standortes von bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen setzt einen vertieften und belastbaren Planungsstand der Trassenführung voraus.

16. Inwiefern werden Anwohner bei der Planung von PWC-Anlagen einbezogen?

Wie bei den Planungen der A 39 insgesamt werden im Rahmen von Arbeits- und Facharbeitskreisen die Träger öffentlicher Belange, also auch die gewählten Vertreter der betroffenen und angrenzenden Gemeinden beteiligt. Weiterhin werden die Planungen interessierten Bürgern in öffentlichen Informationsveranstaltungen dargestellt und erläutert.

17. Aus welchen Gründen werden etwa 1 000 Parkplätze pro 100 Kilometer geplant, und inwiefern ist es zutreffend, dass Parkplatzmangel vorwiegend entlang der A7 besteht und an der geplanten A 39 ca. 300 Parkplätze pro 100 Kilometer ausreichend wären?

Anhand von Analogieschlüssen (hier mit der A 70 zwischen Schweinfurt und Bayreuth), wie sie die Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) vorsehen, wurde für die A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg ein Bedarf von 900 Lkw-Parkständen ermittelt. 300 Lkw-Parkstände sind demnach für die geplante A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg nicht ausreichend. Dies wurde auch durch Vergleichsrechnungen an niedersächsischen Autobahnabschnitten bestätigt.

Nicht nur im Zuge der A 7, sondern im gesamten Gebiet Niedersachsens, wie z. B. im Zuge der A 2, A 1 usw., besteht ein erheblicher Bedarf an Lkw-Parkständen.

18. Was sind die Gründe dafür, dass die Überarbeitung des Rastanlagenkonzeptes im Bereich Hohnstorf nicht veröffentlicht wird?

Die Überarbeitung des gesamten Rastanlagenkonzeptes der A 39 mit einem darin enthaltenen Standort im Bereich Hohnstorf ist bisher noch nicht abgeschlossen. Eine Veränderung von Standorten bedingt Wechselwirkungen, die allesamt erkannt und abgewogen werden müssen. Insoweit erlaubt der gegenwärtige Arbeitsstand noch keine Veröffentlichung.

19. Auf welchen Daten beruht das 2005 erwartete Verkehrsaufkommen von 25 000 Autos pro Tag, und wo wird im Bereich der zukünftigen A 39 dieses Verkehrsaufkommen heute erreicht?

Vergleichende Verkehrszahlen im Bereich der zukünftigen A 39 sind nur in der Region Lüneburg möglich, da dort die bestehende B 4 zur A 39 ausgebaut wird. Die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung 2005 weisen in Lüneburg zwischen der B 216 und der B 209 Verkehrsbelastungen von rd. 31 000 bis 42 000 Kfz/24 h aus.

Zu den im Vergleich hierzu ermittelten prognostischen Verkehrsmengen, die Grundlage der gesamtwirtschaftlichen Nachbewertung war, wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage (Bundestagsdrucksache 17/9859) der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend „Kostensteigerungen bei der Autobahn 39 (Lüneburg–Wolfsburg)“ verwiesen.

20. Inwiefern wurde bei der Planung der A 39 überprüft, ob auf Strecken wie in den Stadtbereichen Lüneburg und Gifhorn auch eine Bundesstraße Verkehrsmengen von 25 000 Autos pro Tag aufnehmen könnte?

Die Bestandstrasse der B 4 war Teil des Untersuchungsraumes des Raumordnungsverfahrens (ROV). Mit Ausnahme der Nutzung der B 4 in Lüneburg und Ausbau zur A 39 haben sich in der gesamtplanerischen Abwägung im ROV keine Gründe ergeben, die B 4 im Raum Gifhorn oder Uelzen in die Planungen der A 39 zu integrieren.

21. Inwiefern wurden bei den Planungen die Studien „Shell PKW-Szenarien bis 2030. Fakten, Trends und Handlungsoptionen für nachhaltige Automobilität“ sowie „Über die regionalen Effekte der Fernstraßeninfrastruktur auf die wirtschaftliche Entwicklung in Thüringen, Sachsen, alte Bundesrepublik, Italien und in der Schweiz“ (Gather 2003) berücksichtigt?

Die beiden genannten Studien sind nicht explizit in die Verkehrsuntersuchung (VU) eingegangen.

22. Inwiefern wurden bei der Planung der A 39 andere Verkehrsträger berücksichtigt, und wurden die Zuwachsraten des Hamburger Hafens sowie dessen Nutzung des Elbeseitenkanals in die Planungsüberlegungen einbezogen?

Grundsätzlich sind in der „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ verkehrsträgerübergreifende Verkehrsverflechtungen im Güter- und Personenverkehr berücksichtigt. Dies beinhaltet auch die absehbare Entwicklung der deutschen Seehäfen und der Binnenschiffverkehrsverkehre. Die

daraus resultierenden Auswirkungen auf den Straßenverkehr wurden in der VU zur A 39 berücksichtigt.

23. Inwiefern könnte durch eine Ertüchtigung des Schiffshebewerks Scharnebeck mehr Verkehr auf Binnenschiffe verlagert werden, und damit die A 39 überflüssig machen?

Um die Zuverlässigkeit der Verbindung des Überseehafens Hamburg mit den niedersächsischen Wirtschafts- und Industriegebieten wieder herzustellen und auch den zukünftig erwarteten Verkehren einen ausreichenden Wasserweg zu bieten, werden beide Tröge des Schiffshebewerks (SHW) Scharnebeck bei Lüneburg in Stand gesetzt.

Die Leistungsfähigkeit des instandgesetzten Hebewerkes wird reichen, um die prognostizierten Verkehre der Wasserstraße in den nächsten Jahren aufzunehmen. Die Wasserstraße kann die A 39 nicht ersetzt.

24. Welche Berechnungen bzw. welche Methodik sind dem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) für die A 39 zugrunde gelegt, und inwiefern sind in diese Berechnungen die aktuelle wirtschaftliche Situation und die Benzinpreisentwicklung eingeflossen?

Grundlage der Ermittlung des aktuellen Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) ist die „Gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik für die Bundesverkehrswegeplanung“ unter Einbeziehung der Ergebnisse der Global- und der Straßenverkehrsprognose für das Jahr 2025 sowie aktualisierter Nutzerkosten.

Prognosen sind grundsätzlich langfristig angelegt und können daher kurzfristige Schwankungen von Wirtschafts- oder Benzinpreisentwicklungen nicht berücksichtigen.

25. Welche Baukosten wurden der Berechnung des NKV zugrunde gelegt, und wie würde sich das NKV mit den aktuell angenommenen Baukosten in Höhe von 1,1 Mrd. Euro darstellen?

Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage (Bundestagsdrucksache 17/9859) der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend „Kostensteigerungen bei der Autobahn 39 (Lüneburg–Wolfsburg)“ verwiesen.



