

Kleine Anfrage

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

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

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 Neubaus 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?
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?
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)?
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?
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?

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

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?
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?
16. Ab Projektveränderungen welchen Ausmaßes werden Neubewertungen von BVWP-Verkehrsprojekten auf welcher Rechtsgrundlage in welchem Zeitraum erfolgen?
17. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Nachkalkulation des Vorhabens mit Berücksichtigung eines sechsstreifigen Abschnittes?

Berlin, den 27. April 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion