

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Peter Hettlich, Dr. Thea Dückert, Winfried Hermann,
Dr. Anton Hofreiter, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Undine Kurth (Quedlinburg),
Rainer Steenblock und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Planungsstand der so genannten Küstenautobahn A 22

Nach den bisherigen Plänen der niedersächsischen Landesregierung soll das Planfeststellungsverfahren der Autobahn (A) 22 im Oktober 2013 abgeschlossen sein, anschließend ihr Bau beginnen und 2017 die Verkehrsfreigabe erfolgen. Im geltenden Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ist die so genannte Küstenautobahn A 22 in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht sowie mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag eingestuft worden. Damit liegt für diese zwar ein Planungsauftrag vor, ihre Realisierung ist vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bis 2015 aus finanziellen Gründen jedoch nicht vorgesehen. Neben der A 22 sind als weitere große Autobahnbauprojekte auch noch die A 20 und die A 39 im Bedarfsplan vorgesehen.

Hierzu fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie hoch sind die derzeit angesetzten Planungs- und Baukosten der A 22, und wie schätzt die Bundesregierung die Unsicherheiten der Kostenschätzungen vor dem Hintergrund aktueller Kostensteigerungen bei anderen Bauprojekten des Bundes ein?
2. Wie hoch ist der Anteil der Planungskosten an den Gesamtkosten, und wie hoch ist der voraussichtliche Anteil der Bundesmittel an den Gesamtkosten?
3. In welchem Maße und für welche Maßnahmen wird der Bund im Planungshorizont des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) voraussichtlich Investitionsmittel für den Neu- und Ausbau von Fernstraßenbau in Niedersachsen zur Verfügung stellen?
4. Plant die Bundesregierung vor 2015 Mittel aus dem Bundeshaushalt für Planung bzw. Bau der A 22 zur Verfügung zu stellen?
5. Ist eine Finanzierung des Projektes realistisch, so lange es im Weiteren Bedarf eingeordnet ist?
6. Welche Straßen- oder Autobahnprojekte des BVWP in Niedersachsen sollten bei unzureichenden Finanzmitteln gestrichen oder zeitlich verschoben werden?
7. Plant die Bundesregierung Mittel sowohl für die A 22 als auch für die A 39 zur Verfügung zu stellen?

Sieht die Bundesregierung eine Konkurrenz zwischen diesen beiden Projekten?

8. Welche konkreten alternativen Finanzierungsmodelle für Straßenbauvorhaben in Niedersachsen sind gesetzlich möglich und stehen bei fehlender Finanzierbarkeit durch öffentliche Haushalte zur Verfügung?
9. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, Finanzierungsbeihilfen für die A 22 von der Europäischen Union zu bekommen?
Wenn ja, welche?
10. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, dass die Trasse teilweise oder vollständig in das Netz der europäischen Straßen (Transeuropäische Netze, TEN) aufgenommen wird?
Wenn ja, welche Trassenabschnitte?
11. Welcher Zeithorizont ist für die geplanten Autobahnbauten in Niedersachsen vorgesehen?
Welchen Baubeginn hält die Bundesregierung für realistisch?
12. Wie ist der konkrete Stand der Planung eines PPP-Projektes (Publik Private Partnership) für den Bau der Elbüberquerung bei Glückstadt?
13. Sieht die Bundesregierung in dem Bau der Elbüberquerung der A 20 eine notwendige Voraussetzung für den Bau der A 22?
14. Sieht die Bundesregierung bei der Realisierung der A 22 Konflikte mit der von der Bundesregierung beschlossenen Biodiversitätsstrategie?
Wenn ja, welche?
15. Wie soll die Kohärenz europäischer Schutzgebiete, die durch den Bau der A 22 zerschnitten werden, sichergestellt werden?
16. Wie soll sichergestellt werden, dass die in der Biodiversitätsstrategie der Bundesregierung angestrebte „Gestaltung von Bundesverkehrswegeplan und Verkehrswegekonzepten, so dass erhebliche Beeinträchtigungen der biologischen Vielfalt vermieden werden“ auch bei der A 22 verwirklicht wird (B2.8 Mobilität, nationale Biodiversitätsstrategie)?
17. In welcher Weise werden die deutlich gestiegenen Kosten für die Treibstoffe bei der Bedarfsplanung berücksichtigt?
18. Welche Auswirkungen haben die stark gestiegenen Preise für Treibstoffe auf die Nutzen-Kosten-Analysen für die A 22 und die A 39, und von welchen Auswirkungen geht die Bundesregierung auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen für die beiden Autobahnen aus?
19. Hat sich aus Sicht der Bundesregierung das in den Erhebungen zum BVWP 2003 für die A 22 erreichte Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9 geändert?
20. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahr von Baukostenerhöhungen, wie sie bei anderen Autobahnprojekten derzeit festzustellen sind, und welche Auswirkungen wären auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erwarten?
21. Wie hoch ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis vergleichbarer Autobahnprojekte?
22. Inwieweit werden externe Kosten des Verkehrs (beispielsweise Berücksichtigung des Klimawandels: Küstenschutz, CO₂-Einsparungsmaßnahmen) in die Fortschreibung des BVWP eingehen?
23. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, auf Grund derer die Verlängerung der A 39 nach Lüneburg, die im BVWP 2003 im Vordringlichen Bedarf eingestellt worden ist, eine veränderte Priorität bekommen könnte?

24. Sind im Wesertunnel bauliche Änderungen für die Nutzung als Autobahn-teilstück der A 22 notwendig?
Wenn ja, mit welchen Kosten wird gerechnet?
25. Geht die Bundesregierung davon aus, dass Brücken über die zahlreichen im Planungsgebiet befindlichen Moore benötigt werden?
26. Wie hoch schätzt die Bundesregierung Verlagerungseffekte zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Schiff und Fernstraße im Bereich der geplanten A 22 ein?
27. Wie beurteilt die Bundesregierung den Tatbestand, dass in den Verkehrsgutachten zur Hinterlandanbindung des Jade-Weser-Ports, die den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren für die A 22 beiliegen, die Verkehrsströme in Ost-West-Richtung verschwindend gering sind?
28. Rechtfertigt diese geringe Anzahl der Verkehre (sechs LKW pro Tag könnten niedersächsische Zielgebiete, 18 LKW pro Tag Ziele in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern und 38 LKW Ziele in Skandinavien schneller über die A 22 erreichen) nach Auffassung der Bundesregierung den Bau einer neuen Autobahn in Ost-West-Richtung?
29. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Verkehrsgutachten zur Hinterlandanbindung des Jade-Weser-Ports noch nicht einmal die Notwendigkeit des Ausbaus vorhandener Straßen in Ost-West-Richtung sehen?
Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung diese Tatsache in Bezug auf den geplanten Bau der A 22?
30. Ist der Bundesregierung bekannt, dass derzeit Vermessungsleistungen für die A 22 ausgeschrieben sind?
31. Wie bewertet die Bundesregierung, dass zum jetzigen Planungsstand bereits diese Vermessungsleistungen ausgeschrieben werden?
32. Wird die Bundesregierung an den Kosten für diese Vermessungsleistungen beteiligt?
33. Wie ist der rechtliche Widerspruch aufzulösen, dass einerseits nach § 1 Abs. 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) der Bedarf von Vorhaben, die in den Bedarfsplan aufgenommen sind, für die Linienbestimmung und die Planfeststellung verbindlich festgestellt sein soll, auch für Projekte mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag (beispielsweise die A 22), bei denen erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) unvermeidlich sind, andererseits jedoch nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Westumfahrung Halle (17. Januar 2007, Az. 9 A 20.05) die gesetzliche Bedarfsfeststellung für die nach FFH-Recht bei erheblichen Beeinträchtigungen erforderliche Abweichungsprüfung nicht gilt, sondern in derartigen Fällen der Bedarf anhand aktueller Untersuchungen zum Zeitpunkt der Abweichungsentscheidung nachgewiesen sein muss, damit er in die erforderliche konkrete Abwägung im Rahmen der Abweichungsentscheidung eingehen kann?
34. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage „Verkehrskonzeptionelle Alternativen werden bei der Realisierung der Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen nicht geprüft. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erfolgt in der Bundesverkehrswegeplanung und ist mit dem Beschluss des 5. FStrAbÄndG einschließlich Bedarfsplan abgeschlossen“ (Erläuterungsbericht zum Raumordnungsverfahren der A 22, S. 17 f.) vor dem Hintergrund, dass nach Nummer 3.4.6.2 des BVWP für mit dem Ökosternchen gekennzeichnete Vorhaben, darunter die A 22, die Pflicht besteht, Alternativplanungen, vor allem den Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, im Rahmen des „umfassenden Planungsauftrags“ und damit also zwingend im Raumordnungsverfahren zu prüfen?

35. Wie verträgt sich die Regelung des § 1 Abs. 2 FStrAbG, dass mit der Aufnahme in den Bedarfsplan der Bedarf verbindlich festgelegt ist, mit der Aussage in Nummer 3.4.6.2 des BVWP, dass der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag nach seiner Abarbeitung dem Deutschen Bundestag vorgelegt werden muss, um als (Mit-)Entscheidungsgrundlage für die Einstellung von Projekten in den Straßenbauplan zu dienen, so dass erst mit der Einstellung in den Straßenbauplan diese Vorhaben Projekte des Vordringlichen Bedarfs werden können, weil erst dann „für ihre Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf im Sinne des FStrAbG festgestellt ist“, woraus folgt, dass der Bedarf vor der Aufnahme in den Straßenbauplan nicht fest steht?

Berlin, den 28. August 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion