

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Dr. Julia Verlinden, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/4737 –**

Planungsstand der Bundesautobahn 39 Lüneburg-Wolfsburg

Vorbemerkung der Fragesteller

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 betreffe 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.

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)?

Die Planungsstände der Abschnitte der A 39 zwischen Lüneburg-Nord und Wolfsburg sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Für die sich erst in der Planungsphase befindenden Abschnitte können keine Angaben über den erwarteten Zeitpunkt eines Planfeststellungsbeschlusses gemacht werden.

Abschnittsbezeichnung	Planungsstand
Lüneburg-Nord (L 216) – östl. Lüneburg (B 216)	Im Planfeststellungsverfahren (PFV) seit 03.05.2012. Der Planfeststellungsbeschluss (PFB) wird Ende 2016 erwartet
östl. Lüneburg (B 216) – Bad Bevensen (L 253)	Gesehenvermerk des BMVI auf den RE*-Vorentwurf am 17.11.2014 erteilt
Bad Bevensen (L 253) – Uelzen (B 71)	RE-Vorentwurf in Bearbeitung
Uelzen (B 71) – Bad Bodenteich (L 265)	RE-Vorentwurf in Bearbeitung
Bad Bodenteich (L 265) – Wittingen (B 244)	RE-Vorentwurf in Bearbeitung
Wittingen (B 244) – Ehra (L 289)	RE-Vorentwurf zur Erteilung des Gesehenvermerk beim BMVI
Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)	Im PFV seit 09.10.2014. Der PFB wird Ende 2016 erwartet

* RE-Vorentwurf: „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“

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?

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

Die Baufreigabe und Aufnahme eines Bedarfsplanprojektes in den Straßenbauplan erfolgt, wenn hierfür das Baurecht vorliegt.

4. Wann wurde die letzte Aktualisierung der Gesamtkostenberechnung für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens A 39 von Lüneburg bis einschließlich Wolfsburg vorgenommen?

Die Kosten für die A 39 Lüneburg-Nord–Wolfsburg hat die Auftragsverwaltung Niedersachsen (AV NI) im Rahmen der Vorlage des RE-Vorentwurfes des Abschnittes Lüneburg–Bevensen zur Erteilung des Gesehenvermerkes aktualisiert.

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?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die A 39 Lüneburg-Nord–Wolfsburg wird nach Auskunft der AV NI derzeit von Kosten in Höhe von 1 106,2 Mio. Euro ausgegangen.

Diese verteilen sich auf die einzelnen Abschnitte wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Bei den Kosten der Abschnitte 1, 2 und 7 handelt es sich um durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen der Erteilung des Gesehen-Vermerkes genehmigte Kosten. Die in Klammern dargestellten Kosten der Abschnitte 3, 4, 5 und 6 sind vorläufige Kostenschätzungen der AV NI:

Abschnitt	von	bis	Kosten	
			gesamt Mio. Euro	je km Mio. Euro/km
1	Lüneburg	L 216 – B 216	136,0	17,7
2	Lüneburg–Bevensen	B 216 – L 253	188,0	9,1
3	Bevensen–Uelzen	L 253 – B 71	(180,8)	11,1
4	Uelzen–Bodenteich	B 71 – L 265	(125,3)	9,6
5	Bodenteich–Wittingen	L 265 – B 244	(175,0)	10,7
6	Wittingen–Ehra	B 244 – L 289	(145,8)	8,1
7	Ehra–Wolfsburg	L 289 – B 188	155,3	10,9

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?

Die Fragen 7a und 7b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kosten für Grunderwerb (einschließlich der damit und mit der Flurbereinigung verbundenen Entschädigungszahlungen) sowie die erforderliche Herstellung von Wegebeziehungen sind in den Gesamtkosten enthalten.

Kosten für das Flurbereinigungsverfahren selbst sind nicht enthalten, weil diese u. a. abhängig sind von der Abgrenzung der jeweiligen Verfahrensgebiete, die erst im Rahmen der weiteren Planung ermittelt werden können.

Die Kosten für den Grunderwerb sind in der folgenden Tabelle angegeben, wobei bezüglich der in Klammern angegebenen Werte dasselbe wie in den Hinweisen in der Antwort zu Frage 6 gilt.

Abschnitt	von	bis	Kosten gesamt Mio. Euro
1	Lüneburg	L 216 – B 216	8,2
2	Lüneburg–Bevensen	B 216 – L 253	10,5
3	Bevensen–Uelzen	L 253 – B 71	(9,5)
4	Uelzen–Bodenteich	B 71 – L 265	(6,6)
5	Bodenteich–Wittingen	L 265 – B 244	(5,0)
6	Wittingen–Ehra	B 244 – L 289	(6,9)
7	Ehra–Wolfsburg	L 289 – B 188	12,8

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?

Bei der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) werden die vom Land Niedersachsen angemeldeten Abschnitte neu bewertet. Erst hiernach ist eine Aussage zum NKV möglich.

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?

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

Derzeit werden alle für den BVWP 2015 angemeldeten Projekte gesamtwirtschaftlich bewertet und hinsichtlich netzkonzeptioneller, raumordnerischer, städtebaulicher und naturschutzfachlicher Aspekte beurteilt, sofern sie nicht Bestandteil des Bezugsfalles sind oder sie sich nicht entsprechend des Beschlusses des Deutschen Bundestages (Bundestagsdrucksache 18/4460) vom 27. März 2015 in Bau befinden oder im Rahmen vorhandener Spielräume infolge zusätzlicher Investitionsmittel eine Finanzierungszusage erhalten. Die Bewertungsergebnisse mit den Nutzen-Kosten-Analysen werden voraussichtlich im Spätsommer 2015 vorliegen.

- b) Plant die Bundesregierung die Durchführung solcher Analysen?

Wenn ja, wann werden diese veröffentlicht?

Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

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?

Die Fragen 11a und 11b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den vierstreifigen Neubau der A 14, Autobahnkreuz Magdeburg–Autobahndreieck Schwerin, betragen die dem BMVI von den planerisch zuständigen Ländern Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern gemeldeten aktuellen Kosten insgesamt rund 1,4 Mrd. Euro.

Für die o. g. A 14-Neubaustrecke wurde im Jahr 2008 nach Planungskonkretisierungen der Länder das Nutzen-Kosten-Verhältnis mit 4,7 ermittelt. Für den neuen BVWP wird eine erneute Bewertung der nicht dem Bezugsfall zugeordneten Teilstücke erfolgen.

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?

Die Fragen 12a und 12b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Neubau der B 190n, B 4/B 191 – Anschlussstelle (AS) Seehausen (A 14)–Bückwitz (B 102), betragen die dem BMVI von den planerisch zuständigen Ländern Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg gemeldeten aktuellen Kosten rund 550 Mio. Euro.

Für die B 190n, B 4/B 191 – AS Seehausen (A 14)–Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg, wurde im Jahr 2008 das Nutzen-Kosten-Verhältnis mit 3,5 ermittelt. Bei der Erstellung des neuen BVWP werden die von den Ländern angemeldeten Abschnitte neu bewertet werden.

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?

Im Zuge der Betrachtungen zum BVWP 2015 wird in einem ersten Arbeitsschritt die gesamtwirtschaftliche Bewertung des Gesamtprojektes „A 39 Anschlussstelle (AS) Lüneburg-Nord (B 216)–AS Weyhausen (B 188)“ ohne die Einbeziehung weiterer Projekte durchgeführt. Nach diesem Arbeitsschritt werden die Bewertungsergebnisse der jeweiligen Projektalternativen untereinander verglichen, wie z. B. die der B 4 und A 39, um nur eine Vorzugsalternative für weitere Überlegungen zugrunde zu legen.

Im zweiten Arbeitsschritt erfolgt die sogenannte Maximalnetzuntersuchung. Hierbei werden alle angemeldeten Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis größer als 1 im Prognosefall 2030 als realisiert angenommen und auf ihre ge-

gegenseitigen Wechselwirkungen hin geprüft. Netzweit werden die Projekte ermittelt, bei denen sich die verkehrlichen Wirkungen beeinflussen. Für diese Projekte wird die Vorteilhaftigkeit (mithilfe von Nutzen-Kosten-Analysen) zum einen unter der Prämisse ermittelt, dass die weiteren interdependenten Vorhaben realisiert sind, zum anderen unter der Prämisse, dass sie nicht realisiert sind. Auf diese Weise kann die Relevanz der Wechselwirkungen für die Wirtschaftlichkeit der Vorhaben eingeschätzt und bei den Entscheidungen zum BVWP 2015 berücksichtigt werden. Mithilfe von Analysen unterschiedlicher Projektbündel in einem bestimmten Korridor können jeweils optimale verkehrliche Lösungen in Teilnetzen identifiziert werden.

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?

Überlegungen, den Bau der Neubaustrecke der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg bzw. einzelne Planungsabschnitte der geplanten Straße im Rahmen von ÖPP zu realisieren, bestehen derzeit nicht.

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)?

Die Fragen 15 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die vorläufige Straßenverkehrsprognose 2030 des Bundes weist

- im Abschnitt 1 der A 39 eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von bis zu 72 000 Kfz pro Werktag aus, davon bis zu 12 000 Lkw pro Werktag,
- im Abschnitt von südlich Lüneburg bis Weyhausen eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von bis zu 40 000 Kfz pro Werktag aus, davon bis zu 9 000 Lkw pro Werktag,
- für die A 14 eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von bis zu 30 000 Kfz pro Werktag aus, davon bis zu 8 000 Lkw pro Werktag, und
- für die B 190n eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von bis zu 14 000 Kfz pro Werktag aus, davon bis zu 1 500 Lkw pro Werktag.

Hinweis: Eine wesentliche Grundlage für die Aufstellung des BVWP 2015 ist die neue Verkehrsprognose für das Jahr 2030. Sie sagt voraus, dass ausgehend vom Basisjahr 2010 die Verkehrsleistung im Personenverkehr auf der Straße bis zum Jahr 2030 um rund 10 Prozent und im Straßengüterverkehr um rund 38 Prozent zunehmen wird. Auf dieser Basis wurde eine Straßenverkehrsprognose für das Jahr 2030 erstellt. Hierbei ist zu beachten, dass die Prognose alle Projekte des „Vordringlichen Bedarfs (VB)“ und des „Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*)“ des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen aus dem Jahr 2004 als realisiert unterstellt.

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?

Auf die Antwort zu den Fragen 9, 10 und 13 wird verwiesen.

- b) Bis wann wird die Bundesregierung dem Land Niedersachsen Vorabbewertungen zu den durch das Land gemeldeten Straßenprojekten im BVWP übermitteln, und wird im Rahmen dessen auch die Anmeldung zur B 4 übermittelt?

Im Rahmen der Untersuchungen zum BVWP 2015 ist eine Übermittlung von Vorabbewertungen nicht vorgesehen.

- 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?

Nein, da eine wechselseitige Erweiterung von zwei auf drei Fahrstreifen zwar eine Erhöhung der Verkehrsqualität, nicht aber der Kapazität bewirkt. Gleichwohl werden bei der gesamtwirtschaftlichen Bewertung sowohl die Kosten als auch der verkehrliche Nutzen des gewählten Querschnittes berücksichtigt.

- 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?

Die Ortsumgehung (OU) Rötgesbüttel–Gifhorn und die OU Meinholz–Rötgesbüttel haben den Gesehenvermerk des BMVI erhalten. Die vorstehende OU und der sich südlich daran anschließende geplante Ausbau der B 4 bis zum Autobahnkreuz Braunschweig-Nord ist für den BVWP 2015 angemeldet.

Im Zuge der B 4 wird bei Gifhorn die Brücke über die Celler Straße und die Überführung über den Kirchweg neu gebaut.

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 Vorabeinschätzungen (Quick Scans) für die Wasserstraßenprojekte im BVWP zu dem bzw. den Ausbauvorhaben Scharnebeck?

Die Fragen 19a und 19b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den neuen BVWP 2015 wird der vorgezogene Neubau der Schleuse Scharnebeck vor Ablauf der Restnutzungsdauer des bestehenden Hebewerks untersucht und bewertet. Falls dieses Projekt die Kriterien der Bedarfskategorie Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlichem Bedarf Plus (VB+) erfüllt und nach Realisierung eine nennenswerte Verkehrsverlagerung prognostiziert werden sollte, wird dieser Effekt auch bei den abgebenden Verkehrsträgern berücksichtigt.

Die Vorbewertung (Quick Scan) dieses Projekts hatte das Ergebnis, dass das Projekt einer vollständigen Bewertung unterzogen wird.

20. Welche konkreten Auswirkungen erwartet die Bundesregierung auf die dem Natura-2000-Netzwerk zugehörigen Schutzgebiete entlang der geplanten Neubaustrecke im Zuge der A 39?

In sechs der sieben Bauabschnitte der A 39 ist im Zuge der Entwurfsplanung die Verträglichkeit mit folgenden Natura-2000-Gebieten detailliert untersucht worden:

- Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) „Ilmenau mit Nebenbächen“,
- Europäisches Vogelschutzgebiet „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich“,
- Europäisches Vogelschutzgebiet „Schweimker Moor und Lüderbruch“,
- Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) „Vogelmoor“.

Mit Ausnahme des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ liegen die übrigen Natura-2000-Gebiete in einer ausreichenden Entfernung zum Vorhaben, so dass nach derzeitigem Erkenntnisstand neben direkten Beeinträchtigungen durch Überbauung auch indirekte Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffeinträge sicher ausgeschlossen werden können.

Das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ wird an zwei Stellen gequert, von denen die Querung nördlich Lüneburg im Trassenverlauf der derzeit vorhandenen Querung der Bundesstraße 4 erfolgt, so dass unter Berücksichtigung entsprechender Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen nach derzeitigem Kenntnisstand erhebliche Beeinträchtigungen voraussichtlich auszuschließen sind. Eine weitere Querung des FFH-Gebietes erfolgt im dritten Abschnitt der A 39. Hier konnte durch geeignete Trassenwahl die direkte Inanspruchnahme von FFH-Lebensraumtypen weitgehend vermieden werden und liegt damit unter den anerkannten Bagatellgrenzen. Nach derzeitigem Kenntnisstand können auch indirekte Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge soweit vermieden werden, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets voraussichtlich auszuschließen ist.

21. a) Ist nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Bau des Planungsabschnittes 3 der A 39 das FFH-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?

Die Fragen 21a und 21b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die derzeitige Untersuchung der Verträglichkeit der A 39 im Abschnitt 3 mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ kommt nach derzeitigem Kenntnisstand zu der Einschätzung, dass erhebliche Beeinträchtigungen voraussichtlich auszuschließen sind.

Die Überarbeitung der FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt ab etwa Mitte des Jahres 2015 unter Berücksichtigung neuer Luftschadstoffberechnungen sowie des aktualisierten Datensatzes zur Hintergrundbelastung (Stickstoff) des Um-

weltbundesamtes. Mit Ergebnissen ist bis Ende des Jahres 2015 zu rechnen. Die abschließende Prüfung der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

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?

Die Fragen 22a und 22b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Prioritäre Lebensraumtypen des Anhangs I bzw. prioritäre Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie werden nach derzeitigem Kenntnisstand durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt. Im Umfeld der Querungsstelle über den Röbbelbach kommen keine prioritären Arten vor. Als einziger prioritärer Lebensraumtyp kommt der Erlen-Eschenwald (91E0) im Bereich der Querungsstelle als schmaler gewässerbegleitender Saumbestand vor. Flächige Vorkommen dieses Lebensraumtyps wurden durch die Wahl der Trassenführung gemieden, so dass die Flächenbeanspruchung dieses Lebensraumtyps unterhalb der anerkannten Bagatellschwellen liegen wird. Ob auch eine indirekte Beeinträchtigung des prioritären Lebensraumtyps sicher ausgeschlossen werden kann, wird die abschließende Prüfung der FFH-Verträglichkeit im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ergeben.

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?

Gemäß den aktuellen Ergebnissen der FFH-Verträglichkeitsprüfungen ist eine Beteiligung der Europäischen Kommission nicht erforderlich. Falls die abschließende Prüfung der FFH-Verträglichkeit im Rahmen der Planfeststellung eine erhebliche Beeinträchtigung von prioritären Lebensraumtypen nicht sicher ausschließen kann, wird vor dem Planfeststellungsbeschluss eine Stellungnahme der Europäischen Kommission eingeholt.

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 Ruhezeiten für das Wild?

Der zweite Abschnitt verläuft zwischen der Querung des Elbe-Seitenkanals und der PWC-Anlagen Solchstorf (PWC-Anlage: unbewirtschaftete Rastanlage mit WC-Gebäude) über 8,5 Kilometer in Parallellage zum Elbe-Seitenkanal. In diesem Bereich quert ein in Ost-West-Richtung verlaufender, bundesweit bedeutsamer Wildtierkorridor den Trassenverlauf. Durch die um ca. 100 Meter vom Kanal abgerückte Lage der Trasse und die vorgesehenen Querungsmöglichkeiten für Wildtiere (zwei Grünbrücken und eine größere Gewässerunterführung) kann die Funktionsfähigkeit dieses Korridors in ausreichender Weise gewährleistet werden.

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?

Die landwirtschaftliche Feldberechnung wird im Planungsverfahren der A 39 gesondert betrachtet. Ein Fachbüro wurde mit der Datenaufnahme und -auswertung sowie mit der Wiederherstellungsplanung der vorhandenen Berechnungssysteme beauftragt. Die Planung der Berechnungsnetze erfolgte unter Beachtung der örtlichen Erfordernisse der einzelnen Berechnungsverbände. Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Feldberechnung werden hauptsächlich aufgrund der neu entstehenden Feldblockzuschnitte erwartet. Diese Fragestellung wird sich erst abschließend im Zuge der geplanten Unternehmensflurbereinigungsverfahren bearbeiten lassen.

Die in der Anfrage explizit angesprochenen Abschnitte 2 und 5 weisen in Teilabschnitten die Besonderheit der Parallellage zum Elbe-Seitenkanal (ESK) auf. Der Abstand zwischen A 39-Trassenkörper und ESK beträgt größtenteils mindestens 100 Meter und kann somit grundsätzlich weiterhin beregnet werden.

Die für die Erhaltung und Sicherung der landwirtschaftlichen Berechnung notwendigen Maßnahmen werden in den Kostenberechnungen des Genehmigungsentwurfes, der Grundlage für die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist, 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?

Für die Restflächen zwischen Elbe-Seiten-Kanal und A 39 sehen die bisherigen Planungen im Abschnitt 2 der A 39 keinen vollständigen Neubau eines Berechnungssystems vor. Die Entnahmestellen sind durch die Maßnahme nicht betroffen. Die Zuleitungen werden gesichert oder neu hergestellt. Die entstehenden Restflächen können durch neue Leitungsstränge und Leitungskreuzungen an das bestehende Hauptnetz angeschlossen werden.

Für die Anpassung der Berechnungsanlagen im gesamten zweiten Abschnitt der A 39 wurden Baukosten in Höhe von 2,4 Mio. Euro ermittelt (Kostenschätzung). Diese Maßnahme wird in den Kosten des Genehmigungsentwurfes, der Grundlage zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist, berücksichtigt.

