

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner, Dr. Bettina Hoffmann, Lisa Badum, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/21421 –

Weiterbau der Autobahn 49, Lärmprognosen und Kostenentwicklung

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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 Neumental-Schwalmstadt) ab?

Die genehmigten Gesamtkosten für die derzeit in Bau befindliche Verkehrskosteneinheit 20 (konventionelle Umsetzung) betragen 243,8 Mio. Euro.

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?

Wegen des Lebenszyklusansatzes von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau, im Zuge dessen Ausführungsplanung, Bau, Erhaltung, Betrieb und (anteilige) Finanzierung über einen langfristigen Vertragszeitraum von in der Regel 30 Jahren durch einen privaten Auftragnehmer erbracht werden, werden die Baukosten bei diesen Projekten nicht gesondert im Bundeshaushalt ausgewiesen.

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?

Das ÖPP-Projekt A49 beinhaltet den Neubau der Verkehrskosteneinheiten 30 und 40 (Abschnitt Anschlussstelle Schwalmstadt bis Autobahndreieck Ohmtal) sowie den Betrieb und die Erhaltung der gesamten Projektstrecke, die die Verkehrskosteneinheiten 10, 20, 30 und 40 (Abschnitt Anschlussstelle Fritzlar bis Autobahndreieck Ohmtal) umfasst. Für das ÖPP-Projekt A49 sind über den 30-jährigen Vertragszeitraum Gesamtkosten für Ausführungsplanung, Neubau, Erhaltung, Betrieb und (anteilige) Finanzierung in Höhe von rund 1,45 Mrd. Euro (brutto, nominal) im Bundeshaushalt 2020 veranschlagt.

Der Kostenanschlag berücksichtigt die Anpassung des Leistungsumfangs an den finalen Projektumfang infolge der Berücksichtigung der weiter fortgeschrittenen Planung sowie die außerordentliche Baupreisentwicklung der letzten Jahre.

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)?

Die im Projektvertrag geregelte Risikoverteilung orientiert sich an den jeweiligen Verantwortungs- und Einflussphären der Vertragspartner.

Das Prinzip der Risikoverteilung in ÖPP-Projekten ist auf den Internetseiten des BMVI erörtert (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/oepp-hauefig-gestellte-fragen-projekte-vertraege.pdf?__blob=publicationFile).

5. Wie sind die nach Ansicht der Fragesteller unterschiedlichen Angaben in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 5b 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?

Die in den genannten Bundestagsdrucksachen vorliegenden Fragestellungen unterscheiden sich grundlegend.

Die in Bundestagsdrucksache 18/10360 auf Frage 5b gemachten Angaben beziehen sich auf Verkehrsbelastungen im Straßennetz. Es handelt sich dabei um die Angabe von Verkehrsstärken (Kfz/24h) an einzelnen Querschnitten bzw. Streckenabschnitten. Ein Personenbezug ist nicht gegeben.

In Frage 1 der Bundestagsdrucksache 19/2350 wurde nach der Berücksichtigung von Be- und Entlastungen der Wohnbevölkerung u. a. durch Lärm im Rahmen der Projektbewertung des Bundesverkehrswegeplans gefragt. Diese ist personenbezogen erfolgt.

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?

Eine Veröffentlichung der entsprechenden Ergebnisse des Bewertungsverfahrens zum Bundesverkehrswegeplan ist für die A49 nicht erfolgt, da die A49 als „laufendes und fest disponiertes Vorhaben“ eingestuft wurde. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

7. Gibt es im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 bei anderen Autobahnprojekten personenbezogene Angaben zu Lärmbelastungsänderungen im untergeordneten Straßennetz (ggf. wird ein Beleg erbeten)?

Im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zum Bundesverkehrswegeplan wurde auch das Kriterium „Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffener Einwohner“ betrachtet. Die Ergebnisse des Bewertungsverfahrens werden in den Projektdossiers unter dem Punkt 1.8 „Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung“ dargestellt (Ausnahme laufende und fest disponierte Vorhaben). Diese können über das Projektinformationssystem (PRINS) abgerufen werden (<https://www.bvwp-projekte.de>).

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?

Das Stellungnahmeverfahren behandelte naturschutzfachliche Fragestellungen. Eine in der Frage benannte Betrachtung war nicht Gegenstand des Verfahrens.

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?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in der Antwort auf Frage 3 der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/10360 gemachte Angabe einer Entlastung von rd. 20 000 Kfz/24 h entspricht den Ergebnissen der zum Projekt A49 gefertigten Verkehrsuntersuchungen.