

Berichts-anforderung des Abg. Kindler vom 04.01.2021

zum Thema: Bundesautobahn A 39

Frage 1:

Welchen Sachstand haben die Planungs- und Genehmigungsverfahren in den einzelnen Bauabschnitten des BAB-Projektes A 39 in Niedersachsen? Für welche Bauabschnitte hat das BMVI bereits einen Gesehenvermerk erteilt?

Antwort:

Die Sachstände des BAB-Projektes A 39 sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Abschnitt A 39	Planungsstand	
Abschnitt 1: Lüneburg Nord (L 216) – östl. Lüneburg (B 216)	Planfeststellungsverfahren läuft (Änderungsverfahren)	30.07.2012
Abschnitt 2: östl. Lüneburg (B 216) – Bad Beversen (L 253)	Planfeststellungsverfahren läuft	17.11.2014
Abschnitt 3: Bad Beversen (L 253) – Uelzen (B 71)	Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens	08.02.2019
Abschnitt 4: Uelzen (B 71) – Bad Bodenteich (L 265)	Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens	01.03.2019
Abschnitt 5: Bad Bodenteich (L 265) – Wittingen (B 244)	Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens	06.11.2017
Abschnitt 6: Wittingen (B 244) – Ehra (L 289)	Planfeststellungsverfahren läuft	19.04.2016
Abschnitt 7: Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)	Planfeststellungsverfahren läuft (Änderungsverfahren)	04.06.2014

Frage 2:

Inwiefern prüft die Bundesregierung Globalalternativen zur Errichtung des BAB-Projektes A 39? Wenn ja, welche Alternativen prüft sie und auf Grundlage welcher Parameter werden diese Alternativen geprüft und mit dem BAB-Projekt A 39 verglichen? Wann sollen entsprechende Prüfergebnisse vorliegen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Im Zuge der Projektanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) erfolgte eine maßnahmenbezogene Alternativenprüfung durch die Länder. Darin war darzustellen, ob Alternativen, insbesondere der Ausbau bestehender Strecken statt eines Neubaus, erwogen worden sind. Soweit zweckmäßig sollte dabei auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden. Auf die entsprechenden Ausführungen im Bundesverkehrswegeplan 2030 unter

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/>

[bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile)

sowie auf die Veröffentlichung der maßnahmenbezogenen Bewertungsergebnisse für die A 39, AS Lüneburg-Nord (B 216) – AS Weyhausen (B 188) im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030 unter

<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html>

wird verwiesen.

Frage 3:

Wann rechnet die Bundesregierung aufgrund des aktuellen Planungsstandes mit einer Baureife des BAB-Projektes A 39? Wann soll die A 39 nach den Planungen der Bundesregierung fertiggestellt und wann soll sie für den Verkehr freigegeben werden?

Antwort:

Vollziehbares Baurecht liegt derzeit nicht vor. Generell hat der Bund durch die Einstufung der A 39 in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen 2016 das Ziel gesetzt, dass die A 39 bis zum Jahre 2030 umgesetzt bzw. begonnen werden soll.

Derzeit befinden sich vier Abschnitte der A 39 in der Planfeststellung, bei den anderen drei Abschnitten wird die Planfeststellung vorbereitet. Eine Einschätzung zur Dauer der Planfeststellungsverfahren ist insbesondere vor dem Hintergrund möglicher Klagen konkret nicht möglich.

Frage 4:

Mit welchen Kosten für die Projektrealisierung des BAB-Projektes A 39 rechnet die Bundesregierung (bitte differenzieren nach Planungskosten und Ausbau- und Neubaukosten)?

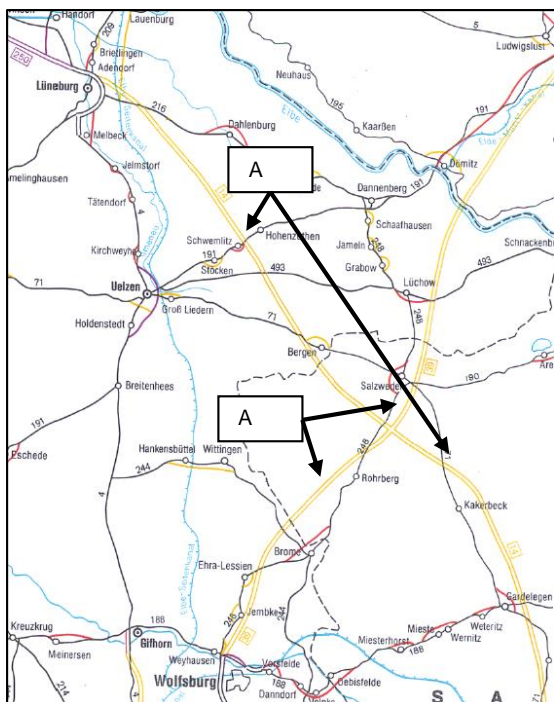
- a. *Mit welchem Kostenanschlag wurde das Projekt erstmalig in den Straßenbauplan bzw. erstmalig in den Bundesverkehrswegeplan eingestellt?*
- b. *Wie haben sich die Kosten zwischen 2013 und 2019 entwickelt (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln)?*
- c. *Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis hat das BAB-Projekt A 39?*
- d. *Wann wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis zuletzt ermittelt?*

- e. Plant die Bundesregierung das Nutzen-Kosten-Verhältnis erneut zu überprüfen? Wenn ja, wann und in welchem Umfang? Wenn nein, warum nicht?
- f. Wie beurteilt die Bundesregierung aufgrund der derzeitigen Kostenstände die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes?

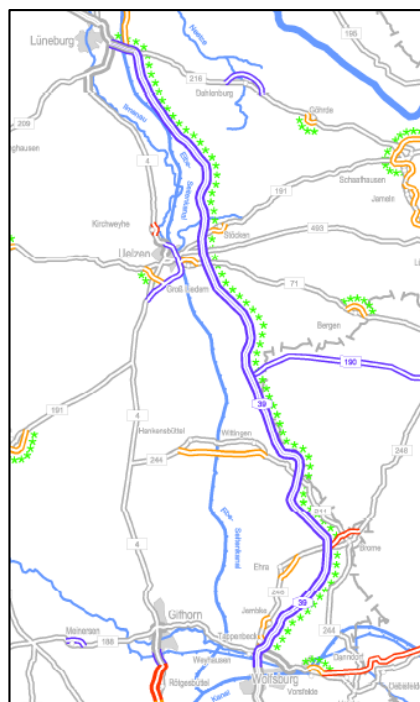
Antwort:

Bei der A 39 sollen im ersten Abschnitt ein Anteil von derzeit 38,5 Mio. € aus Erhaltungsmitteln finanziert werden. Ansonsten handelt es sich bei der A 39 um ein reines Neubauprojekt. In der Aufstellung der Kosten zur Genehmigung sind grundsätzlich keine Planungskosten berücksichtigt. Sie belaufen sich nach bisheriger Aussage der Auftragsverwaltung des Landes Niedersachsen auf rund 25 Mio. € für das Gesamtprojekt. Die Abschnitte 1 und 2 (AS Lüneburg (L 216) - ö. Lüneburg (B 216) - Bad Bevensen (B 253)) sowie 6 und 7 (Wittingen (B 244) – Ehra (L 289) - AS Weyhausen (B 188)) des Projektes sind im Finanzierungs- und Realisierungsplan der Autobahn GmbH in der Kategorie B berücksichtigt.

Die A 39 wurde bereits im BVWP 1992 (Bedarfsplan 1993) als Projekt des weiteren Bedarfs geführt. Im BVWP 2003 (Bedarfsplan 2004) wurde sie als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag in den vordringlichen Bedarf eingestellt. Die Kosten betragen damals 437 Mio. € aufgeteilt auf zwei Bauabschnitte (Bauabschnitt Lüneburg-Uelzen mit 30 km Länge und Kosten in Höhe von 200 Mio. € und Bauabschnitt Uelzen-Wolfsburg mit 50 km Länge und Kosten in Höhe von 237 Mio. €).

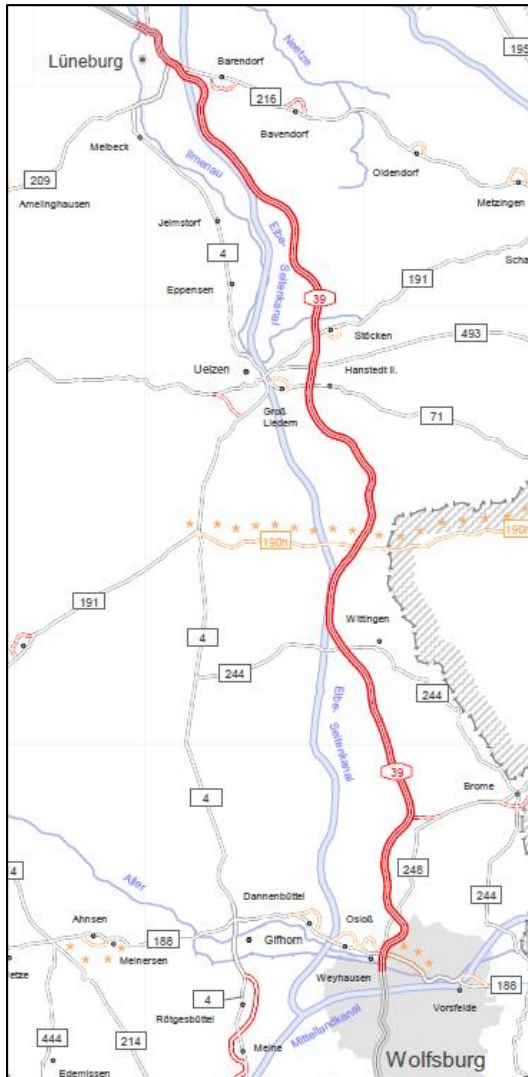


BVWP 1992/ Bedarfsplan 1993



BVWP 2003/ Bedarfsplan 2004

Im BVWP 2030 ist das Projekt A 39 mit 1.083,1 Mio. € benannt. Davon entfallen 31,5 Mio. € auf den Erhaltungsanteil des 1. Abschnittes. Diese Kosten sind mit der erstmaligen Einstellung in den Bundesverkehrswegeplan aber nicht vergleichbar, da sich die Projektzuschnitte, der Trassenverlauf sowie die Streckenlänge verändert haben. Die heutige Streckenlänge beträgt ca. 106 km.



BVWP 2030/ Bedarfsplan 2016

Eine jahresweise Kostenermittlung ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Eine Kostenüberprüfung erfolgt im Rahmen von definierten Planungsstufen.

Auf der Grundlage der aktuellen Bearbeitungsstände ergeben sich aus heutiger Sicht die nachfolgenden Kosten für die bauliche Umsetzung der einzelnen Abschnitte (Kostenstände der genehmigten Kosten):

Abschnitt (A 39)	Aktueller Kostenstand
Abschnitt 1: Lüneburg Nord (L 216) – östl. Lüneburg (B 216)	182 Mio. €
Abschnitt 2: östl. Lüneburg (B 216) – Bad Beversen (L 253)	188 Mio. €
Abschnitt 3: Bad Beversen (L 253) – Uelzen (B 71)	267 Mio. €
Abschnitt 4: Uelzen (B 71) – Bad Bodenteich (L 265)	184 Mio. €
Abschnitt 5: Bad Bodenteich (L 265) – Wittingen (B 244)	182 Mio. €
Abschnitt 6: Wittingen (B 244) – Ehra (L 289)	146 Mio. €
Abschnitt 7: Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)	203 Mio. €

Im Rahmen der Aufstellung des im Jahr 2016 veröffentlichten BVWP 2030 hat das BMVI eine gesamtwirtschaftliche Projektbewertung für die von den Bundesländern zur Aufnahme in den BVWP 2030 vorgeschlagenen Maßnahmen durchgeführt. Neben dem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) wurden in diese Betrachtung auch umwelt- und naturschutzfachliche Belange sowie raumordnerische und städtebauliche Aspekte einbezogen.

Nach dem Ergebnis der Maßnahmenbewertung der A 39 beträgt das NKV 2,1. Auf das vom BMVI veröffentlichte Projektdossier (<https://www.bvwp-projekte.de/>) wird verwiesen.

Das NKV wird zu definierten Projektprüfstationen projektbezogen ermittelt. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit ist die Grundvoraussetzung für eine Baufreigabe des Projektes. Daher wird nach Vorliegen der Baureife auf Basis dann aktualisierter Maßnahmenkosten erneut die Wirtschaftlichkeit beurteilt werden, um auf dieser Grundlage über eine Baufreigabe zu entscheiden. Derzeit beträgt das aktuelle NKV auf der Grundlage des im Ergebnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 ermittelten NKV und unter Berücksichtigung des Baupreisindex des Statistischen Bundesamtes (III. Quartal 2020) 1,8. Damit ist das Projekt wirtschaftlich.

Frage 5:

Wie viele Fahrzeuge sollen die A 39 nach Verkehrsfreigabe laut Verkehrsprognosen täglich nutzen (bitte differenziert nach MIV/Personenverkehr und Straßengüterverkehr sowie nach Abschnitten der A 39)?

- a. *Aus welchem Jahr stammen die Daten der aktuellsten Verkehrsprognose?*
- b. *Ist geplant die Verkehrsprognosen – auch aufgrund der geplanten Ertüchtigungen und Modernisierungen sowie des Aus- und Neubaus von Schienenstrecken in Niedersachsen, über die größere Mengen an Personen- und Güterverkehr realisiert werden können - zu aktualisieren? Wenn ja, wann und in welchem Umfang? Wenn nein, warum nicht?*

c. *Wie viele Verkehre in der Region um die geplante Trassierung der A 39 werden nach Fertigstellung des Projektes durch die Autobahn induziert?*

Antwort:

Die aktuelle, auf das Prognosejahr 2030 ausgerichtete Verkehrsuntersuchung (VU) stammt aus dem November 2019. Danach ergeben sich folgende prognostizierte Verkehrsbelastungen:

Bauabschnitt	Teilabschnitt VU	von	bis	Kfz/24h	Lkw/24h
1	1	AS Lüneburg-Nord (L 216/K 46)	AS B 209	64.000	9.130
	2	AS B 209	AS Erbstorfer Landstraße	60.100	9.270
	3	AS Erbstorfer Landstraße	AS Bleckeder Landstraße	61.400	9.410
	4	AS Bleckeder Landstraße	AS B 4	57.200	9.470
	5	AS B 4	AS B 216	39.400	8.360
2	6	AS B 216	AS L 232	31.300	8.010
	7	AS L 232	AS L 253	30.800	8.030
3	8	AS L 253	AS B 191	32.100	8.220
	9	AS B 191	AS B 71	26.000	7.210
4	10	AS B 71	AS L 265	28.300	7.540
5	11	AS L 265	AS B 190n	27.600	7.550
	12	AS B 190n	AS B 244	29.300	7.220
6	13	AS B 244	AS L 286	27.600	6.940
	14	AS L 286	AS L 289	28.900	7.100
7	15	AS L 289	AS Weyhausen (B 188)	31.600	7.080

Eine Aktualisierung ist zurzeit nicht vorgesehen, da die Unterlagen alle aktuellen Einflussgrößen berücksichtigen.

Ein Ziel des Lückenschlusses der A 39 ist auch eine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes, wodurch sich die Verkehrssituation insbesondere in den betroffenen Ortsdurchfahrten erheblich verbessern wird.

Die nachfolgenden Angaben zum induzierten Verkehr beziehen sich auf die Angaben im BVWP 2030 zum Gesamtprojekt A39-G10-NI. Projektspezifische Fortschreibungen sind bisher nicht bekannt.

- Betriebsleistung im Personenverkehr (PV) aus induziertem Verkehr 97,88 Mio. Pkw-Kilometer pro Jahr
- Fahrzeugeinsatzzeiten im PV aus induziertem Verkehr 0,99 Mio. Pkw-Stunden pro Jahr
- Veränderung der Reisezeiten im PV aus induziertem Verkehr 1,35 Mio. Personen-Stunden pro Jahr

Frage 6:

Wie viel Fläche (Autobahnfläche in ha) würde bei der Realisierung des BAB-Projektes A 39 versiegelt? Wie viel dieser Fläche ist landwirtschaftlich nutzbar/wird landwirtschaftlich genutzt, wie viel dieser Fläche ist prinzipiell Siedlungsfläche/für Wohnbebauung geeignet und wie viel dieser Fläche liegt in einem FFH-Gebiet oder anderweitig umwelt- und naturschutzfachlich zu schützenden Gebiet?

Antwort:

Die voraussichtlich genutzten Flächen nach dem aktuellen Planungsstand sind der Anlage zur Antwort auf Ihre Berichtsbitte vom 05.03.2020 zu entnehmen.

Der Flächenbedarf für Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Baufeldes (Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich CEF & FCS) beträgt für die A 39 insgesamt ca. 1.300 ha (Abschnitt 1: 42ha, Abschnitt 2: 233 ha, Abschnitt 3: 165 ha, Abschnitt 4: 187 ha, Abschnitt 5: 152 ha, Abschnitt 6: 258 ha und Abschnitt 7: 267 ha).

Kohärenzsicherungsmaßnahmen bzw. Schadensbegrenzungsmaßnahmen zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf FFH-Gebiete sind nicht erforderlich.

Die tatsächliche Flächeninanspruchnahme wird erst nach Abschluss der abschnittswisen Planungen mit den Festlegungen im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren bestimmt.

Frage 7:

Wie viele Enteignungsverfahren zum Zwecke des Straßenbaus nach § 19 FStrG wurden für das BAB-Projekt A 39 bislang eingeleitet, wie viele wurden bislang abgeschlossen und wie viele sind derzeit im Rahmen des BAB-Projektes A 39 noch anhängig? Wie viele weitere Verfahren sind zur Umsetzung des Gesamtprojektes geplant?

Antwort:

Enteignungsverfahren sind weder eingeleitet, noch anhängig und auch derzeit nicht geplant. In den Abschnitten 2, 6 und 7 werden Flurbereinigungsverfahren durchgeführt.

Frage 8:

Wie ist der aktuelle Stand der Bedarfsplanüberprüfung für das BAB-Projekt A 39? Wann wurde die eingeleitet? Wann wird sie entsprechend den aktuellen Planungen voraussichtlich abgeschlossen sein??

Antwort:

Das BMVI hat die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016 im Jahr 2018 eingeleitet. Es wird angestrebt, die Untersuchungen Ende 2023 abzuschließen und das Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung danach dem Deutschen Bundestag (Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, Haushaltsausschuss) vorzulegen. Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung werden keine Einzelprojektbewertungen durchgeführt, sondern die Auswirkungen der prognostizierten Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung auf den Gesamtplan bewertet. Zentrale Grundlage dafür ist die Aufstellung einer neuen Langfrist-Verkehrsprognose. Dazu werden derzeit die Vergabeverfahren durchgeführt.

Frage 9:

Inwiefern ist die Realisierung des BAB-Projektes A 39 mit den Klimaschutzziele, zu denen sich die Bundesrepublik Deutschland mit dem Pariser Klimaschutzabkommen verpflichtet hat und konkret mit den Klimaschutzziele des Verkehrssektors vereinbar?

- a. *Welche konkreten Klimaauswirkungen werden die Bauvorbereitung und die Baumaßnahmen zur Realisierung des Projektes in den einzelnen Bauabschnitten sowie für das Projekt im Ganzen haben (bitte detailliert für Bauvorbereitung und Baumaßnahmen darstellen und in Tonnen CO₂-Äquivalenten angeben)?*
- b. *Welche konkreten Klimaauswirkungen wird der Betrieb des Projektes haben? Wie viele CO₂-Äquivalente werden durch den erwarteten Verkehr (vgl. Frage 4) pro Jahr ausgestoßen werden??*

Antwort:

Im Zuge der Aufstellung des BVWP 2030 hat das BMVI die Wirkungen von erwogenen Infrastrukturmaßnahmen des Bundes ermittelt. Die Angaben sind dem Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030 zu entnehmen.

Für CO₂-Emissionen, die in der Planungs- und Bauphase entstehen, gibt es derzeit keine evaluierten Berechnungsannahmen oder -verfahren für die insbesondere bei Bauprodukten äußerst komplexen Herstellungs-, Liefer-, Prozess- und Fertigungsketten vorliegen.

Um einen Beitrag zu den Klimaschutzziele der Bundesregierung zu leisten, hat das BMVI der Erhaltung und dem Ersatz bestehender Verkehrsinfrastrukturen gegenüber dem Neubau und der

Erweiterung von Verkehrswegen Vorrang eingeräumt und bei der Aufstellung des BVWP 2030 die Investitionsmittelverteilung zugunsten der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verschoben. So wird durch die im BVWP 2030 vorgesehenen Projekte der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ verkehrsträgerübergreifend eine Verminderung der CO₂-Emissionen erreicht.