

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Dragos Pancescu und Susanne Menge (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Aktueller Stand zu Autobahnen in Niedersachsen (Teil 3): Autobahnprojekt A 39

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Dragos Pancescu und Susanne Menge (GRÜNE), eingegangen am 30.07.2021 - Drs. 18/9783
an die Staatskanzlei übersandt am 10.08.2021

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 13.09.2021

Vorbemerkung der Abgeordneten

Das Planfeststellungsverfahren für das Autobahnprojekt A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist im Jahr 2012 eingeleitet worden. Der Bau der Autobahn ist für die Jahre 2027 bis 2030 geplant. Planung, Umsetzung und Bau der A 39 sind mit hohen finanziellen, wirtschaftlichen und ökologischen Kosten verbunden. Das Projekt ist umstritten. Kritikerinnen und Kritiker wie Bürgerinitiativen und Umweltverbände stellen den wirtschaftlichen Nutzen infrage und verweisen auf günstigere Ausbauten der bestehenden Straßeninfrastruktur. Aus der Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage¹ eines Abgeordneten der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen geht hervor, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis der A 39 in den letzten Jahren von 2,1 auf 1,8 gesunken ist. Danach würden sich die aktuellen Kosten für die geplante A 39 auf rund 1,4 Milliarden Euro belaufen. Laut der Novelle des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) im Jahr 2016 sollte die A 39 noch rund 1,1 Milliarden Euro kosten. Zwischenzeitlich hatte Staatssekretär Enak Ferlemann den Finanzierungsbedarf für die 105 km lange Strecke sogar mit 1,47 Milliarden Euro angegeben².

Vorbemerkung der Landesregierung

1. Autobahn GmbH des Bundes

Nach Gründung der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) am 13. September 2018 hat diese zum 1. Januar 2021 neben dem Bau, Betrieb, Erhalt und der Finanzierung auch die Planung der notwendigen Autobahnaufgaben in Niedersachsen übernommen. Auch die Neubauprojekte A 20, A 26, A 33 Nord bei Osnabrück sowie A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg werden seitdem von der AdB geplant.

Mit der Übernahme der Aufgaben durch die AdB sind rund 900 Beschäftigte der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr inklusive ihres Fach- und Projektwissens und der dazugehörigen Aktenbestände zum Bund gewechselt.

Alle projektspezifischen Fragen zu Autobahnvorhaben können deshalb seit dem 1. Januar 2021 nur von der AdB bzw. von der Bundesregierung vollständig beantwortet werden.

¹ Antwort des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 25.03.2021; Berichts-anforderung des MdB Kindler vom 04.01.2021 zum Thema: Bundesautobahn A 39.

² *Uelzener Presse* am 18. November 2020.

Gleichwohl wird sich das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung auch zukünftig beim Bund dafür einsetzen, dass die begonnenen Projekte in Niedersachsen konsequent fortgeführt werden. Autobahnvorhaben wie die A 39 sind wichtig für Niedersachsen und tragen dazu bei, den Logistik- und Wirtschaftsstandort Niedersachsen leistungsfähiger und attraktiver zu machen. Mobilität ist ein wichtiger Beitrag zur Daseinsvorsorge. Die Lebensqualität hängt in einem entscheidenden Maße von den gegebenen Möglichkeiten der Mobilität ab, sodass eine ausgebaute Verkehrsinfrastruktur - auch unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklungen - unverzichtbar ist. Nicht alles und nicht überall kann der Verkehr über die Schiene abgewickelt werden. Deshalb liegt eine zügige Umsetzung dieser wichtigen Autobahnprojekte im Interesse des Landes Niedersachsen.

2. Gesetzlich festgelegter Planungs- und Baubedarf (Bundesverkehrswege- und Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen)

Die Planung, der Bau und die Unterhaltung der Bundesfernstraßen erfolgen nach den Bestimmungen des Grundgesetzes durch die Länder in der Auftragsverwaltung für den Bund. Die Bundesregierung ermittelt für die Verkehrswege des Bundes die längerfristig erforderliche Entwicklung der Infrastruktur und stellt die vorgesehenen Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) dar. Der BVWP ist die Grundlage für die Entwürfe der Bedarfsplangesetze, mit denen der Gesetzgeber den Bedarf für neue oder auszubauende Verkehrswege festlegt.

Der aktuelle BVWP wurde von der Bundesregierung für den Zeitraum bis 2030 beschlossen. Am 2. Dezember 2016 wurde das sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) verabschiedet. Anlage zum Gesetz ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Es gilt damit als gesetzlich festgelegt, welche Verkehrsprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen.

Die Verkehrswegeplanung auf Bundesebene einschließlich des Bedarfsplanes wurde nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) einer Strategischen Umweltprüfung unterzogen. In diese Prüfung einbezogen war neben vielen anderen Schutzgütern u. a. auch die Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen. Die Landesregierung hatte ihre Stellungnahme nach § 14 h UVPG durch das Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz am 2. Mai 2016 an den Bund übermittelt.

Wie bei allen bisherigen Bundesverkehrswegeplänen bildete auch beim BVWP 2030 eine als Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) durchgeführte gesamtwirtschaftliche Bewertung den Kern des Bewertungsverfahrens. Dazu hatte der Bund das „Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030“ durch Fachgutachter und sachverständige Institutionen erarbeitet und die Projekte für den BVWP-Straße danach bewerten lassen. Bei der NKA wurden u. a. Prognosen zum erwarteten Verkehrsaufkommen, Umwelt- und Lärmwirkungen, die Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeits- und Reisezeiteffekte berücksichtigt. In weiteren Modulen wurden umwelt- und naturschutzfachliche, städtebauliche sowie raumordnerische Beurteilungen von Projekten, so auch für die A 39, durchgeführt. In der Gesamtschau aller Untersuchungsteile wurden die Projekte schließlich in Dringlichkeitskategorien eingeordnet:

1. Laufende und fest disponierte Vorhaben (FD).
2. Vordringlicher Bedarf (VB) / Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung (VB-E).
3. Weiterer Bedarf (WB) / Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*).

Detaillierte Projektinformationen hat der Bund im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030 veröffentlicht. Diese sind unter dem folgenden Link abrufbar: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-prins-einsehen.html>.

3. Bedarfsplanüberprüfung

Gemäß § 4 FStrAbG prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach Ablauf von jeweils fünf Jahren, ob der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen der Verkehrsentwicklung anzupassen ist.

Bei diesem Vorgang wird der Bedarfsplan in seiner Gesamtheit vom BMVI überprüft. Dazu wird in einem ersten Schritt die Gesamtentwicklung des Verkehrs in Deutschland ermittelt. Dann werden die

Auswirkungen der Verkehrsentwicklung auf das Bundesfernstraßennetz und auf die Fernstraßenprojekte untersucht (Entwicklung der Nutzen und Kosten der Projekte in ihrer Gesamtheit). Das BMVI beauftragt hierfür Gutachter.

Einzelmaßnahmen werden im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) nicht untersucht. Ausnahmen sind hier lediglich bundesweit 15 Fernstraßenprojekte, die im BVWP 2030 aufgelistet sind. Für alle niedersächsischen Autobahnneubauprojekte ist keine Überprüfung vorgesehen. Grundlage für die BPÜ wird eine vom Bund neu zu erstellende Verkehrsprognose für das Jahr 2035 sein.

Gemäß Angaben des BMVI hat der Bund die für die BPÜ notwendigen Vorbereitungen im Jahr 2018 eingeleitet. Die Überprüfung soll nach Angaben des BMVI voraussichtlich bis Ende 2023 abgeschlossen werden. Anschließend werden die Ergebnisse der Untersuchungen dem Deutschen Bundestag vorgelegt.

Mit der BPÜ selbst ist keine Änderung der Dringlichkeitseinstufungen der Bundesfernstraßenprojekte verbunden. Es werden auch keine darin enthaltenen Projekte herausgenommen oder neue Projekte eingestellt. Dies kann nur nachfolgend im Rahmen einer Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes erfolgen.

4. A 39 Lüneburg - Wolfsburg

Die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist Bestandteil eines Gesamtkonzeptes A 39 und A 14 sowie der verbindenden B190n. Mit der Realisierung der A 39 wird eine dringend erforderliche, zusätzliche, leistungsfähige Bundesfernstraßenverbindung geschaffen, die im großräumigen Bereich die Wirtschaftsräume in Süd- und Osteuropa mit der Nordsee und Skandinavien verbindet. Im regionalen Bereich verbessert der Bau der A 39 die Standortqualitäten in bisher benachteiligten Gebieten und gibt wichtige Impulse für wirtschaftliche Entwicklungen. Das Projekt wird wegen der Hinterlandanbindung der Seehäfen und hoher raumordnerischer Wirkungen als bedeutsam eingestuft.

Das Bauvorhaben A 39 Lüneburg - Wolfsburg (im BVWP 2030: A20-G10-NI) ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundesgesetz) mit Kosten in Höhe von 1,083 Milliarden Euro und einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,1 als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (VB) eingestuft. Weiterhin wurden umfassend umwelt- und naturschutzfachliche, städtebauliche sowie raumordnerische Belange bewertet.

Der Planungsprozess einer Autobahn verläuft von einem der Übersicht dienenden größeren Planungsmaßstab bis hin zu einem parzellenscharfen Entwurf der Straße und der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Naturhaushalt. In diesem Planungsprozess werden auch die zum Teil schon genannten Belange und Schutzgüter (z. B. Umwelt, Mensch, Verkehr, Landwirtschaft, Städtebau, Kultur-, Boden- und Sachgüter, Grundwasser etc.) fortschreitend immer detaillierter betrachtet.

In einem öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahren (Planfeststellungsverfahren) wird am Ende der detaillierte Entwurf überprüft. Überprüft wird, ob der vorgelegte Plan in Übereinstimmung mit den geltenden Gesetzen und der geltenden Rechtsprechung steht. Gleichzeitig findet eine Abwägung zwischen den genannten Belangen bzw. Schutzgütern statt. Erst mit einem unanfechtbaren Planfeststellungsbeschluss wird festgestellt, dass das Bauvorhaben rechtmäßig umsetzbar ist. Im Planfeststellungsverfahren werden die Träger öffentlicher Belange und private Betroffene beteiligt.

1. Lässt sich das Autobahnprojekt A 39 mit den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens und des niedersächsischen Klimaschutzgesetzes vereinbaren? Wenn ja, mit welcher Begründung?

Im Übereinkommen von Paris und im Niedersächsischen Klimagesetz werden übergreifende Klimaziele formuliert: Gemäß dem Übereinkommen von Paris sollen die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter begrenzt werden und Anstrengungen unternommen werden, das 1,5 Grad-Ziel zu erreichen. Gemäß Niedersächsischem Klimagesetz sollen die Gesamtemissionen bis zum Jahr 2030 um 55 % gegenüber 1990 reduziert werden, letztlich soll Klimaneutralität erreicht werden. Konkrete Ziele oder Maßnahmen für den Verkehrssektor werden weder im Übereinkommen von Paris noch im Niedersächsischen Klimagesetz formuliert. Im Niedersächsi-

schen Klimagesetz sind Ziele für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen im landeseigenen Fahrzeugpool, die Förderung des ÖPNV sowie die Beschaffung des eigenen Landesfuhrparks festgeschrieben.

Ein konkretes Sektorziel für den Verkehr schreibt das Bundes-Klimaschutzgesetz fest: Bis zum Jahr 2030 sollen die Emissionen um 43 % gegenüber 1990 reduziert werden. Vor dem Hintergrund, dass die Emissionen des Verkehrssektors seit 1990 nur marginal gesunken sind, sind in den kommenden Jahren deutliche Emissionsminderungen zu erbringen. Die Klimaziele schließen aber konkrete Einzelvorhaben nicht aus, vielmehr gilt es mit einem ambitionierten Maßnahmenmix die erforderlichen Minderungen im Verkehrssektor zu erreichen. Insgesamt gilt es dabei, drei Strategien der Verkehrsplanung zu verfolgen: eine Verbesserung der Verkehre (z. B. höhere Effizienz durch emissionsarme Technologien wie beispielsweise Elektromobilität), eine Verkehrsverlagerung in Richtung des sogenannten Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, Carsharing, Ridepooling) sowie Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung.

Im Übrigen wird auf die Nummern 2 und 4 der Vorbemerkungen verwiesen.

2. Wie beurteilt die Landesregierung die Aussagen im Gutachten der Fachagentur RegioConsult³, dass bei der Planung der A 39 bereits 2016 längst nicht alle Kosten berücksichtigt worden seien?

Auf die Nummer 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

3. Um wie viel Prozent sind die für die A 39 veranschlagten Kosten innerhalb der letzten fünf Jahre angestiegen?

Auf der Grundlage des Bearbeitungsstandes von Dezember 2020 sind für das Autobahnprojekt A 39 die veranschlagten Gesamtkosten seit 2015 um etwa 28 % gestiegen. Allein die Kostensteigerung aus dem Baupreisindex von 2015 bis 2020 beträgt rund 20 %.

4. Mit welchen weiteren Kostensteigerungen ist nach Kenntnissen der Landesregierung in den nächsten Jahren zu rechnen?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

5. Wie hoch schätzt die Landesregierung die aktuellen durchschnittlichen Kosten pro Kilometer für die A 39 ein?

Auf der Grundlage des Bearbeitungsstandes von Dezember 2020 belaufen sich die durchschnittlichen Kosten des Autobahnprojektes A 39 auf etwa 13,1 Millionen Euro pro Kilometer.

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

6. Um wie viel Prozent sind die veranschlagten Kosten pro Kilometer in den letzten fünf Jahren gestiegen?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

³ RegioConsult: „Stellungnahme zum BVWP-Entwurf 2030 zu den Hauptprojekten A 20 AD A28/A20 (Westerstede) - Hohenfelde (A 23) mit A 26 mit 11 Teilprojekten und A 39 AS Lüneburg-N (B 216) - AS Weyhausen (B 188) mit 7 Teilprojekten“, Juli 2016.

7. Mit welchen Kostensteigerungen pro Kilometer ist nach Kenntnissen der Landesregierung in den nächsten Jahren bei der A 39 zu rechnen?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

8. Bei welchen Teilabschnitten gibt es die größten Kostensteigerungen?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

9. Welche Kosten sind nach heutigem Stand bisher für die Planungen zum Bau der A 39 in Niedersachsen entstanden?

Für die Planung der A 39 sind bis zum 31.12.2020 Planungskosten in Höhe von rund 31 Millionen Euro verausgabt worden. In welcher Höhe Kosten im aktuellen Haushaltsjahr entstanden sind, kann durch die NLStBV nicht beantwortet werden, da die Zuständigkeit für sämtliche Maßnahmen im Zuge der A 39 auf die AdB übergegangen ist.

10. Welche Kosten sind für die weiteren Planungen zum Bau der A 39 noch zu erwarten?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

11. Wie bewertet die Landesregierung die Angaben des Staatssekretärs Enak Ferlemann, der im vergangenen Jahr eine weitere Steigerung der Kosten der A 39 um 13 % auf 1,47 Milliarden Euro angekündigt hat?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

12. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung, wann aufgrund der Kostensteigerungen das NKV für die A 39 angepasst und neu berechnet wird?

Die Landesregierung hat keine Kenntnisse darüber, ob oder wann das NKV für die A 39 neu berechnet bzw. angepasst wird.

13. In welcher Weise haben die Kostensteigerungen für die geplante A 39 aus Sicht der Landesregierung Einfluss auf das Autobahnprojekt A 39?

Bei einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von größer als eins ist das Autobahnprojekt A 39 nach wie vor als wirtschaftlich einzustufen.

14. Die parallel zur geplanten A 39 verlaufende B 4 ist über weite Strecken dreispurig ausgebaut. Ist es aus Sicht der Landesregierung sinnvoll, diesen Ausbau auf der gesamten Strecke fortzuführen? Wenn nein, warum nicht?

Ein entsprechender weiterer Ausbau im Zuge der B 4 zusätzlich zur A 39 ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit als sinnvoll zu bewerten.

15. Aus welchen Gründen wurde die B 4 im BVWP nicht als Alternative zur A 39 bewertet?

In der Drucksache des Deutschen Bundestages heißt es dazu:

„Das verkehrspolitische Interesse des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zielt darauf ab, dem weiträumig orientierten Verkehr Vorrang einzuräumen. Deshalb wurde der Autobahntrasse der Vorzug gegeben.“

16. Wird die B 4 im Falle der Realisierung der A 39 zu einer mautfreien Landesstraße herabgestuft?

Das vorläufige Umstufungskonzept sieht im Zuge der B 4 eine den Verkehrsverhältnissen entsprechende Abstufung vor.

17. Welche Datenlage kann die Landesregierung anführen, wonach die Annahme belegt werden kann, dass durch die A 39 Ortsdurchfahrten entlastet werden?

Es liegt eine aktuelle Verkehrsuntersuchung aus dem November 2019 mit einem Prognosehorizont 2030 vor.

18. In welcher Weise lassen sich Umgehungsstraßen um belastete Ortschaften an der B 4 zwischen Gifhorn und Lüneburg realisieren, wenn die B 4 durch den parallelen Bau der A 39 dort zur Landesstraße herabgestuft wird?

Der Bau der A 39 führt zu einer verkehrlichen Entlastung der Ortsdurchfahrten im Zuge der vorhandenen B 4, sodass dort kein Bedarf für die Planung von Umgehungsstraßen gesehen wird.

19. In welcher Weise sieht die Landesregierung bei der Realisierung der A 39 eine Gefahr für Tier- und Pflanzenarten im Bereich der geplanten Trasse? Wenn nein, warum nicht?

Auf die Nummern 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

20. Welche Auswirkungen hat der Neubau der A 39 auf die Lebens- und Rückzugsräume der Tier- und Pflanzenarten?

Auf die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

21. Wie viele und welche Tier- und Pflanzenarten, die durch die Rote Liste als hoch schützenswert eingestuft sind, leben in den angrenzenden Regionen der geplanten A 39 in Niedersachsen?

Auf die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

22. Welche FFH-Gebiete könnten durch den Bau der A 39 beeinträchtigt werden, und welche Maßnahmen sind vorgesehen, um die FFH-Gebiete zu schützen?

Auf die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

23. Verstößt die A-39-Planung aus Sicht der Landesregierung mindestens in Teilen gegen gesetzliche Auflagen aus dem niedersächsischen Naturschutzgesetz (bitte ausführliche Begründung)?

Auf die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

24. Welche konkreten Auswirkungen erwartet die Landesregierung durch Grundwasserabsenkungen, Wasserverdrängungen und Rückbildung von Gräben?

Auf die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 25. Welches sind aus Sicht der Landesregierung die wichtigsten Kultur-, Boden- und Sachgüter, die es im Rahmen der Planungen und des Baus der A 39 in Niedersachsen zu schützen gilt? Bitte detailliert und einzeln auflisten.**

Auf die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 26. Wie hoch beziffert die Landesregierung den Umweltschaden für das Autobahnprojekt A 39 bezüglich der Luftschadstoffe?**

Auf die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 27. Wie hoch beziffert die Landesregierung den Umweltschaden durch Zerschneidung und Versiegelung von Flächen für das Autobahnprojekt A 39?**

Auf die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 28. Welcher wirtschaftliche Nutzen ergibt sich aus Sicht der Landesregierung bei einer Realisierung der A 39 für Niedersachsen (bitte detailliert darstellen)?**

Auf die Nummern 1 und 2 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 29. Liegen aus Sicht der Landesregierung Studien vor, die eine positive wirtschaftliche Entwicklung durch das Autobahnprojekt A 39 gesichert erwarten lassen? Wenn ja, welche (bitte konkret benennen)?**

Auf die Nummern 1 und 2 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 30. Welche konkreten Neuansiedlungen von Industrie- und Gewerbebetrieben mit der Schaffung wie vieler Arbeitsplätze erwartet die Landesregierung entlang der geplanten A-39-Trasse in Niedersachsen (bitte konkret für einzelne Teilabschnitte darstellen)?**

Welche konkreten Neuansiedlungen von Industrie- und Gewerbebetrieben entlang der A-39-Trasse entstehen, wird sich erst im Zusammenhang mit der tatsächlichen baulichen Umsetzung des Projektes und den Festsetzungen der kommunalen Bauleitplanung zeigen.

- 31. Wie viele landwirtschaftliche Flächen gehen konkret durch den Bau der A 39 in Niedersachsen verloren?**

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkung wird verwiesen.

- 32. Wie viele landwirtschaftliche Betriebe sind konkret durch den Bau der A 39 in Niedersachsen betroffen bzw. in ihrer Existenz gefährdet?**

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkung wird verwiesen.

33. Wie lässt sich aus Sicht der Landesregierung die mögliche Existenzgefährdung von Landwirten mit der Annahme in Einklang bringen, dass der Bau der A 39 für wirtschaftlichen Aufschwung sorgen wird?

Unabhängig von wirtschaftlichen Entwicklungspotenzialen nach dem Bau der Autobahn A 39 werden Existenzgefährdungen im Rahmen der Planfeststellung geprüft und als wesentlicher Aspekt in den Abwägungsprozess mit einbezogen.

Auf die Nummer 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

34. Wie bewertet die Landesregierung die Situation der Landwirte, die in der Ausübung ihrer betrieblichen Entwicklung behindert werden könnten, weil durch die aufgrund der A-39-Planungen parallel eingeleiteten Unternehmensflurbereinigungen, die bis zu 20 Jahren dauern können, eine Veränderungssperre gilt?

Nach dem Flurbereinigungs-gesetz besteht lediglich ein Erlaubnisvorbehalt, und bestimmte Veränderungen bedürfen dementsprechend der Zustimmung der Flurbereinigungsbehörde. Dabei ist die Regelung so gestaltet, dass landwirtschaftliche Betriebe sämtliche Änderungen, die zum ordnungsgemäßen Wirtschaftsbetrieb gehören, ohne Zustimmung der Flurbereinigungsbehörde vornehmen können. Nach § 34 Abs. 1 Nr. 1 Flurbereinigungs-gesetz bedürfen der Zustimmung der Flurbereinigungsbehörde solche Änderungen in der Nutzungsart der Grundstücke, die nicht mehr zum ordnungsmäßigen Wirtschaftsbetrieb gehören. Nach § 34 Abs. 1 Nr. 2 Flurbereinigungs-gesetz dürfen Bauwerke, Brunnen, Gräben, Einfriedungen, Hangterrassen und ähnliche Anlagen nur mit Zustimmung der Flurbereinigungsbehörde errichtet, hergestellt, wesentlich verändert oder beseitigt werden. Nach § 34 Abs. 1 Nr. 3 Flurbereinigungs-gesetz dürfen Obstbäume, Beerensträucher, Rebstöcke, Hopfenstöcke, einzelne Bäume, Hecken, Feld- und Ufergehölze nur in Ausnahmefällen, soweit landeskulturelle Belange, insbesondere des Naturschutzes und der Landschaftspflege, nicht beeinträchtigt werden, mit Zustimmung der Flurbereinigungsbehörde beseitigt werden. Das Erfordernis der Zustimmung gilt für die Zeitspanne zwischen der Bekanntgabe des Flurbereinigungsbeschlusses bis zur Unanfechtbarkeit des Flurbereinigungsplanes.

Die Erteilung der Zustimmung liegt im Ermessen der Flurbereinigungsbehörde. Bei ihrer Ermessensausübung hat sich die Flurbereinigungsbehörde am Zweck der Regelung zu orientieren, der darin zu sehen ist, die Schaffung vollendeter Tatsachen zu verhindern und die planerische Gestaltungsfreiheit zu sichern. Dementsprechend kann die Zustimmung nur dann versagt werden, wenn die landwirtschaftliche Betriebsentwicklung geeignet ist, die zweckmäßige Neugestaltung des Flurbereinigungsgebietes zu erschweren oder gar unmöglich zu machen. Sie korrespondiert mit dem in der Flurbereinigung herrschenden Prinzip, dass jeder Teilnehmer eine seiner Einlage entsprechende wertgleiche Abfindung beanspruchen kann, aber nicht verlangen kann, in bestimmter Lage abgefunden zu werden. Zu Beeinträchtigungen der Entwicklung landwirtschaftlicher Betriebe soll es durch Flurbereinigungsverfahren gerade nicht kommen.

In der Praxis wird, soweit landwirtschaftliche Betriebsentwicklungen keine Auswirkungen auf die planerische Gestaltungsfreiheit haben, grundsätzlich die Zustimmung durch die Flurbereinigungsbehörde erteilt. In allen anderen Fällen ist die Flurbereinigungsbehörde bestrebt, ihre Flurbereinigungsplanungen und die beabsichtigten Entwicklungen von landwirtschaftlichen Betrieben zusammenzuführen. Bisher hat die Regelung des Zustimmungsvorbehalts zu keinen Problemen geführt.

35. Wie vereinbart sich aus Sicht der Landesregierung der Bau der A 39 mit dem Niedersächsischen Weg, der „bundesweit einmalige(n) Vereinbarung zwischen Landwirtschaft, Naturschutz und Politik“⁴, wonach die Akteure sich verpflichten, konkrete Maßnahmen für einen verbesserten Natur-, Arten- und Gewässerschutz umzusetzen?

Die Planung zur A 39 orientiert sich an den geltenden Naturschutzvorgaben.

⁴ Quelle: <https://www.niedersachsen.de/niedersaechsischer-weg/niedersaechsischer-weg-fragen-und-antworten-188598.html>

36. Wie haben sich die Hinterlandverkehre des Hamburger Hafens in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

37. Liegt für den Bau der A 39 ein Gesamtverkehrskonzept bezüglich der Zugangsverkehre der benachbarten Gemeinden entlang der geplanten Trasse in Niedersachsen vor? Wenn nein, warum nicht?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

38. Wie bewertet die Landesregierung die Situation, dass der Containerumschlag im Hamburger Hafen seit 2006 stagniert und sich die Prognosen als falsch erwiesen haben, die laut PRINS des BVWP zu einer Einstufung der A 39 in den Vordringlichen Bedarf geführt haben?

Auf die Nummern 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

39. Wie wirkt es sich nach Kenntnissen der Landesregierung auf das NKV aus, dass die ursprünglich geplante Querverbindung der Hosenträgervariante, die B 190n, nicht in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen wurde und somit das ursprünglich geplante Konzept des Hosenträgers im aktuellen BVWP nicht vorgesehen ist?

Auf die Nummer 2 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

40. Verzögert sich durch die Übernahme der Planungen durch die neue Autobahngesellschaft des Bundes die Realisierung der A 39 nach Einschätzung der Landesregierung? Wenn ja, in welchem zeitlichen Umfang?

Hierzu liegen dem Land Niedersachsen keine Erkenntnisse vor.

41. Ergeben sich nach Einschätzung der Landesregierung konkrete Zeitverzögerungen für die einzelnen geplanten Teilabschnitte (bitte detailliert nach Teilabschnitten aufführen)?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

42. Welche Klageverfahren sind bisher gegen die Planungen zum Bau der A 39 eingeleitet worden?

Bisher sind elf Klageverfahren (BUND, Gemeinden sowie Private) geführt worden.

43. Welche Klageverfahren sind noch offen in der Entscheidung, und welche Klageverfahren wurden mit welchem Ergebnis abgeschlossen?

Von den elf eingeleiteten Klageverfahren ist eines noch offen. Nach außergerichtlicher Einigung ist dieses Verfahren derzeit durch den Beschluss des Gerichts ruhend gestellt.

Zwei Klagen, darunter die Klage einer Gemeinde, wurden abgewiesen.

In sieben Fällen wurden die Klagen nach außergerichtlicher Einigung zurückgenommen bzw. für erledigt erklärt.

Die Klage des BUND war zum Teil erfolgreich. Die beanstandeten Punkte betrafen die Einbeziehung der Ortsumfahrung Ehra im Planfeststellungsverfahren, die erforderliche Rückhaltung von Fein- und Schadstoffen aus dem Straßenabfluss sowie die Abgrenzung des FFH-Gebietes „Vogelmoor“. Diese Punkte sind aktuell Gegenstand eines ergänzenden Planänderungsverfahrens im siebten Planungsabschnitt der A 39.

44. Welche weiteren Klageverfahren könnten sich nach Einschätzung der Landesregierung noch ergeben?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

45. Inwieweit und in welcher Höhe könnten die Klagen die Kosten der Autobahn verteuern?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

46. Wie bewertet es die Landesregierung, dass die A 39 nicht Bestandteil der transeuropäischen Netze ist?

Der Bedarf der A 39 ergibt sich aus dem Fernstraßenausbaugesetz und nicht aus dem Europäischen Verkehrsnetz.

Im Übrigen wird auf die Nummer 2 der Vorbemerkungen verwiesen.

47. Wie wurde das Projekt A 39 bislang mit der lokalen Bevölkerung kommuniziert, und inwiefern rechnet die Landesregierung mit Widerstand durch Aktivistinnen und Aktivisten und die lokale Bevölkerung?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

48. Welche Kenntnisse liegen der Landesregierung vor, in welcher Höhe möglicher Widerstand die Kosten für das Projekt A 39 zusätzlich verteuern wird?

Es liegen der Landesregierung keine Kenntnisse darüber vor.