

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/10133 –**

### **Geplanter Ausbau der Autobahn A 49**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) findet sich der geplante Bau der Autobahn (A) 49 in Hessen mit verschiedenen Bauabschnitten in der Dringlichkeitskategorie Fest Disponiert (FD) wieder. Projekte in der Einstufung FD sind nicht im Projektinformationssystem PRINS zum BVWP 2030 enthalten.

Die A 49 ist ein Projekt, das sich schon seit mehreren Jahrzehnten in der öffentlichen Diskussion sowie in der Planung befindet. Die Bundesregierung gibt an, das Projekt aus Gründen des Lückenschlusses bauen zu wollen. Es sprechen jedoch aus Sicht der Fragesteller verschiedene Gründe dagegen, unter anderem große Eingriffe in Natura 2000-Schutzgebiete und damit zusammenhängende Fehler im Planfeststellungsverfahren sowie eine große Belastung für die Anwohner.

1. a) Welche Planungen liegen dem Gesamtprojekt bezüglich der Einstufung in den BVWP 2003 sowie 2030 zugrunde (bitte geplante Ausbaumerkmale einzeln für die jeweiligen Planungsabschnitte wiedergeben)?

Dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 liegen die als laufende und fest disponierten Projekte (FD)

- A 49, AS Neuental – AS Schwalmstadt (in Bau)  
Bauziel: N 4; Länge: 11,8 km; Gesamtinvestitionskosten: 178,1 Mio. Euro
  - A 49, AS Schwalmstadt – AD A5/A49  
(ÖPP-Vergabeverfahren in Vorbereitung)  
Bauziel: N 4; Länge: 30,8 km; Gesamtinvestitionskosten: 696,8 Mio. Euro
- zugrunde.

Maßgebend ist hier die planfestgestellte Planung.

Dem BVWP 2003 lag ein vierstreifiger Neubau des Projektes A5/A49, Bischhausen – Reiskirchener Dreieck mit den nachfolgend aufgeführten Projektabschnitten zugrunde:

- A 49/AD A5/A49(m) – AS Stadt Allendorf (B 454) VÖ\*)  
Bauziel: N 0-4, Länge: 17 km; Investitionskosten Bund: 161,4 Mio. Euro
- A 5, AS Stadt Allendorf (B 454) – AS Schwalmstadt (L 3155) VÖ\*)  
Bauziel: N 0-4, Länge: 13 km; Investitionskosten Bund: 92,0 Mio. Euro
- A 5, AS Schwalmstadt (L 3155) – AS Neumental (L 3074) (m) VÖ\*)  
Bauziel: N 0-4, Länge: 12 km; Investitionskosten Bund: 158,0 Mio. Euro
- A 5, AD Reiskirchen (tw) – AD A5/A49 (Gemünden) WB\* \*\*)  
Bauziel: N 4-6, Länge: 23 km; Investitionskosten Bund: 98,0 Mio. Euro.

VÖ\*): Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB

WB\* \*\*): Neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko.

b) Welche Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) wurden für die einzelnen Abschnitte jeweils berechnet, und welches gilt für das Gesamtprojekt?

- Für das dem BVWP 2030 zugrunde liegende Projekt wurde ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 3,4 ermittelt.
- Für das dem BVWP 2003 zugrunde liegende Gesamtprojekt wurde schon damals ein ebenfalls hohes NKV von 3,9 ausgewiesen.

c) Wurden einzelne Berechnungen der NKV (Gesamt- bzw. Teilprojekte) angepasst, wenn ja, wie, aus welchen Gründen, und welche Änderungen haben sich dadurch für das NKV ergeben?

Wenn nein, warum nicht?

Für den BVWP 2030 war die Ausweisung eines NKV nicht erforderlich, da das Projekt Bestandteil des Bezugsfalls ist.

2. Erfolgt bis zum Zeitpunkt der Vorlage des Referentenentwurfs Änderungen am Projekt, welche Änderungen sind das, und welche Auswirkungen haben diese Änderungen auf die Gesamtkosten sowie das NKV des Projekts bzw. der einzelnen Abschnitte?

Aus der Antwort zu Frage 1a ergibt sich der wesentliche Unterschied zwischen den im BVWP 2003 und BVWP 2030 aufgeführten Projekten. Dieser liegt darin, dass das dem BVWP 2003 zugrunde liegende Projekt nur den Planungsstand VE (Vorentwurf) entsprach und einen Ausbauabschnitt auf der A 5 mit einbezog. Das im BVWP 2030 aufgeführte Projekt hingegen ist komplett anders und mit dem planfestgestellten Projekt identisch. Es besteht aus fest disponierten Projekten und keinen Projektabschnitten.

Zu den Projektkosten ist festzustellen, dass zum BVWP 2030 aufgrund der vorliegenden Planungsreife bereits wesentlich detailliertere und höhere Planungen vorliegen. Die Kosten schlagen sich dazu mit aktuell 696,8 Mio. Euro nieder. Wegen des unterschiedlichen Projektzuschnitts sind die Kosten des mit dem im

BVWP 2003 wiedergegebenen Stand des Vorentwurfs (414,4 Mio. Euro) nicht mehr vergleichbar.

Der NKV-Wert des Gesamtprojekts ist unter Punkt 1b benannt.

Eine Darstellung aller zwischen 2003 und 2016 erfolgten Planungsänderungen bzw. -anpassungen ist aufgrund der umfangreichen Planunterlagen nicht möglich.

3. Welche Hauptbegründung/-en für das Gesamtprojekt bzw. für die jeweiligen Teilprojekte besteht/bestehen seitens der Bundesregierung?

Das Projekt dient der Erschließung eines strukturschwachen Raums und verlagert aufgrund der günstigeren Steigungsverhältnisse und der kürzeren Streckenlänge rd. 20 000 Kfz/24h von der A 7/A 5 auf die Diagonale A 49, was zu einer Verringerung der Abgas- und Umweltbelastungen führt.

4. Für wie viele Fahrzeuge sind im Planfall 2030 nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen Abschnitte vorgesehen (bitte tabellarisch aufführen)?
- Der Abschnitt A 49, AS Neuental – AS Schwalmstadt weist im Planfall eine Verkehrsbelastung von 38 000 Kfz/24h auf.
  - Der Abschnitt A 49, AS Schwalmstadt – AD A5/A49 weist im Planfall eine Verkehrsbelastung zwischen 38 000 und 47 000 Kfz/24h auf.

5. a) Welche Entlastungswirkung soll von den einzelnen Bauabschnitten für welche bestehenden Straßen jeweils entstehen (bitte tabellarisch aufführen)?

Die durch den Bau einer von Neuental bis zur A 5 durchgehenden A 49 bedingten verkehrlichen Mehr- oder Minderbelastungen im umliegenden Netz sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Die Angaben beziehen sich auf die dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde liegenden Verkehrsprognosen.

Straße	Belastungsdifferenz Planfall – Bezugsfall (Kfz/Werktag)
B 3	8.000 bis 13.000
B 62	rd. 6.000
B 254	4.000 bis 8.000
B 454	rd. 1.000
A 7	9.000 bis 10.000
A 5	5.000 bis 8.000

Aussagen zu den temporären verkehrlichen Wirkungen nach Fertigstellung einzelner Bauabschnitte sind nicht möglich.

A 49, AS Neuental (L3074) (m) – AS Schwalmstadt (L 3155) (VKE 20)
A 49, AS Schwalmstadt (L 3155) – AS Stadtallendorf (B 454) (VKE 30)
A 49, AS Stadtallendorf (B 454) – AD A 5/A 49 (m) (VKE 40)

- b) Sind Be- und Entlastungszahlen im untergeordneten Straßennetz (durch Bau der A 49) personenbezogen berechnet worden?

Nein.

- c) Wird die von der Autobahn selbst ausgehende Lärmbelastung bei der Frage von Be- und Entlastung betrachtet?

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung werden die verkehrlichen Be- und Entlastungen als Grundlage für die Ermittlung der Lärmeinwirkungen und der zu ergreifenden Lärmschutzmaßnahmen herangezogen.

6. a) Welche Alternativenprüfungen (für das Gesamtprojekt sowie jeweils für die einzelnen Teilabschnitte) wurden im Zuge des Gesamtprojekts durchgeführt, mit welchem jeweiligen Ergebnis?
- b) Mit welcher jeweiligen Begründung wurden diese jeweiligen Alternativen im Zuge der weiteren Prüfung des BVWP-Projekts nicht weiterverfolgt?
- c) Welche Alternativen wurden im Zuge der weiteren Prüfung des BVWP-Projekts weiter verfolgt?

Die Fragen 6a bis 6c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung ist nicht erfolgt, da das Projekt fest disponiert ist und wegen der weit vorangeschrittenen Planungen keine Alternativenprüfung auf Verkehrsträgerebene Straße erforderlich ist.

7. Wie hoch ist der Anteil des Quell- und Zielverkehrs im Bereich der A 49 heute, und wie wird sich dies nach Berechnungen der Verkehrsprognose im Jahr 2030 darstellen?

Der Quell- und Zielverkehr wird in den Dossiers nicht ausgewiesen. Für den Bereich der A 49 werden im Planfall die in der Antwort zu Frage 4 genannten Verkehrsbelastungen für das Prognosejahr 2030 vorhergesagt.

8. Wie viel Fläche wird nach jetzigem Planungsstand im Zuge der geplanten Bauvorhaben der A 49 versiegelt (bitte insgesamt sowie für die Teilprojekte getrennt tabellarisch ausweisen)?

<b>Flächenversiegelung</b>	
gerundet in ha	
VKE 20	51
VKE 30	55
VKE 40	53
Gesamt	159

9. Wie viel Fläche wird für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung benötigt (bitte insgesamt sowie für die Teilprojekte getrennt tabellarisch ausweisen)?

	<b>Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen</b> gerundet in ha	<b>Ersatzaufforstung</b> gerundet in ha
VKE 20	190	20
VKE 30	166	21
VKE 40	545	67
<b>Gesamt</b>	<b>901</b>	<b>108</b>

10. Wie viel landwirtschaftliche Fläche wird nach jetzigem Planungsstand für das Projekt in Anspruch genommen (bitte insgesamt sowie für die Teilprojekte getrennt tabellarisch ausweisen)?

	<b>Landwirtschaftliche Flächen</b> in ha
VKE 20	85,6
VKE 30	76,9
VKE 40	253,0
<b>Gesamt</b>	<b>415,5</b>

11. Wie hoch ist die Gesamtflächeninanspruchnahme (Erwerb und Beschränkung sowie öffentliche Fläche, bitte sowohl insgesamt als auch für Teilabschnitte der A 49 aufführen)?

	<b>Gesamtflächeninanspruchnahme</b> gerundet in ha
VKE 20	264
VKE 30	291
VKE 40	778
<b>Gesamt</b>	<b>1333</b>

12. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Baufläche inklusive Baufeld (bitte nach Planungsabschnitten aufschlüsseln und insgesamt sowie jeweils durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben)?

Die nachfolgend ausgewiesenen Kosten für den Grunderwerb enthalten die Kosten für die Grundstücke und weitere Kosten wie Kosten für Entschädigungen, Vermessungen oder Flurbereinigung. Durchschnittliche Quadratmeterkosten liegen dem BMVI nicht vor.

	<b>Grunderwerbskosten</b>
VKE 20	8,965 Mio. Euro
VKE 30	8,232 Mio. Euro
VKE 40	11,848 Mio. Euro
<b>Gesamt</b>	<b>29,045 Mio. Euro</b>

13. Mit welchen genauen Kosten sind die Grunderwerbskosten in das NKV zum BVWP 2030 eingerechnet worden (bitte mit Angabe des Preisstands)?

Auf die Antwort zu Frage 12 wird verwiesen. Die Kosten beziehen sich auf das Planfeststellungsverfahren und werden auf das Bezugsjahr gemäß den Ausweisungen in den Dossiers des Projektinformationssystems diskontiert.

14. Welche Steigerung der Grundstückspreise entlang der geplanten Trassen der A 49 hat die Bundesregierung in den letzten Jahren seit 2010 jeweils beobachtet, von welchen Kostensteigerungen geht sie für die folgenden Jahre bis 2025 jeweils aus, und welchen Anteil haben die Grundstückskosten an den aktuellen gesamten Projektplanungskosten?

Dem BMVI liegen für die geplante Trasse weder belastbare Erkenntnisse für die Grundstückspreisentwicklung im Zeitraum 2010 bis 2016 noch für deren Entwicklung in den kommenden Jahren 2017 bis 2025 vor.

Projektplanungskosten enthalten keinen Grundstückskostenanteil.

15. Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung aktuell für das Gesamtprojekt A 49 sowie für die geplanten Teilabschnitte jeweils aus?
16. Wie berechnet die Bundesregierung die veranschlagten Gesamtkosten für die Neubauvorhaben der A 49 (bitte nach Kostenkomponenten und Teilabschnitten aufschlüsseln und jeweilige Kostenhöhe angeben)?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bau des Lückenschlusses der A 49 ist als Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) geplant. Wegen des Lebenszyklusansatzes von ÖPP-Projekten – Ausführungsplanung, Bau, Erhaltung, Betrieb und (anteilige) Finanzierung werden über einen langfristigen Vertragszeitraum von in der Regel 30 Jahren durch einen privaten Auftragnehmer erbracht – werden die Baukosten bei diesen Projekten nicht gesondert im Bundeshaushalt ausgewiesen. Im Bundeshaushalt sind geschätzte Gesamtkosten basierend auf der überschlägigen Wirtschaftlichkeitseinschätzung (üWE) von 1,1 Mrd. Euro für den 30-jährigen Projektzeitraum ausgewiesen, die den gesamten oben genannten Leistungsumfang des Streckenabschnitts Kassel-West bis AD A 5/A 49 erfassen.

Die im bis 2030 geltenden BVWP enthaltenen Kosten von 696,8 Mio. Euro umfassen hingegen wie dargelegt nur die Planungs- und Baukosten, die für den Abschnitt AS Schwalmstadt – AD A 5/A 49 anfallen.

17. In welchen Planungsstadien befinden sich die einzelnen Abschnitte der Vorhaben der A 49, ab wann rechnet die Bundesregierung jeweils mit Planfeststellungsbeschlüssen, welche davon werden seit wann beklagt, und für welchen jeweiligen Zeitpunkt sieht die Bundesregierung einen jeweiligen Baubeginn der Abschnitte vor?

Die Planfeststellungsbeschlüsse für die Neubauabschnitte der A 49 (VKE 20, VKE 30 und VKE 40) liegen vor. Für den südlichen an die A 5 anschließenden Abschnitt kann davon ausgegangen werden, dass die letzte anhängige Klage in absehbarer Zeit zurückgenommen wird und somit bestandskräftiges Baurecht auch für die VKE 40 entsteht. Die VKE 20 ist in Bau. Für das ÖPP-Projekt (AS Fritzlar bis AD A 5/A 49) muss die Entsperrung der Haushaltsmittel durch

den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages erfolgen. Daran anschließend kann das Vergabeverfahren mit einer qualifizierten Vorinformation gestartet werden.

18. Welche Gespräche mit welchen hessischen Amts- und Mandatsträgern haben bezüglich des Vorhabens A 49 zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur seit Bearbeitung des BVWP 2030 stattgefunden (bitte nach Datum, Personen und Inhalt tabellarisch aufschlüsseln)?

Bezüglich dieses Straßenvorhabens haben wiederholt Gespräche mit Mandatsträgern und Vertretern der Region stattgefunden, in denen von diesen auf die verkehrliche Notwendigkeit des Vorhabens hingewiesen wurde.

19. Sind bei der Wirtschaftlichkeitsprüfung der VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH des Bundes zur A 49 auch Vertreter von möglichen Beteiligten an einer ÖPP-Realisierung (ÖPP – Öffentlich-Private-Partnerschaft) des Projekts eingebunden, die an einem Bau möglicherweise interessiert sind, und wenn ja, wer?

Nein, dies ist vergaberechtlich nicht möglich.

20. Werden bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der VIFG zur A 49 nur die privat zu bauenden Abschnitte Treysa–Stadtallendorf und Stadtallendorf–Gemünden/Felda betrachtet, oder soll der Betrieb der gesamten A 49 von Kassel bis Gemünden/Felda von privaten Finanzierern übernommen werden?

Der Projektzuschnitt des ÖPP-Modells A 49 erstreckt sich von der AS Fritzlar bis zum AD A 5/A 49.

21. Nach Aussagen aus dem hessischen Wirtschaftsministerium war mit dem Abschluss der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Sommer 2016 zu rechnen, welche Zahlen liegen nach Kenntnis der Bundesregierung bisher dazu vor, und falls noch keine Zahlen der Untersuchung vorliegen, bis wann werden solche Untersuchungen zur A 49 abgeschlossen sein?

Die Untersuchungen werden in Kürze abgeschlossen sein.

22. Wo sind die Erhebungsmethodik der Daten, die Daten selbst und das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsprüfung für jedermann einsehbar, bzw. können sie nach dem Informationsfreiheitsgesetz bzw. dem Umweltinformationsgesetz auf Wunsch eingesehen werden?

Gemäß § 3 Nummer 6 des Informationsfreiheitsgesetzes besteht kein Anspruch auf Informationszugang, wenn das Bekanntwerden der Information geeignet wäre, fiskalische Interessen des Bundes im Wirtschaftsverkehr zu beeinträchtigen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/5820 verwiesen.

23. Wird den Betreibern eine bestimmte Einnahme garantiert, wenn ja, in welcher Form, und in welcher Höhe?

Nein.

24. Haben die privaten Betreiber die Möglichkeit, Zuschüsse bei der Europäischen Union (EU) zu beantragen und zu erhalten?

Wenn ja, an welche Bedingungen ist ein eventueller Zuschuss geknüpft?

Nein.

25. Inwiefern kann die Bundesregierung ausschließen, dass private Finanziierer Nachforderungen an den Bund zu einer finanziellen Beteiligung im Rahmen der A 49 stellen, und inwieweit spielt diese Fragestellung bei bereits bestehenden ÖPP-Verträgen im Straßenbereich des Bundes eine Rolle?

Nachforderungen seitens der Fremdkapitalgeber sollen bei Vertragsschluss ausgeschlossen werden. Dies gilt bereits auch für die bestehenden ÖPP-Verträge.

26. Sind die Unterlagen des Vergabeverfahrens (nach den Kriterien der Frage 22) einsehbar, wenn ja wo, in welchem Umfang, und wie lange?

Die Vergabeunterlagen werden ab dem Tag der Veröffentlichung einer Auftragsbekanntmachung oder im Falle einer Vorinformation ab dem Tag der Aufforderung zur Interessensbestätigung unentgeltlich mit uneingeschränktem und vollständigem direkten Zugang anhand elektronischer Mittel angeboten. Die Auftragsbekanntmachung oder im Falle einer Vorinformation die Aufforderung zur Interessensbestätigung muss die Internet-Adresse, über die diese Vergabeunterlagen abrufbar sind, enthalten (§ 12aEU Absatz 1 Nummer 1 VOB/A). Die Auftragsbekanntmachung bzw. die Vorinformation wird in TED (Tenders Electronic Daily), der Online-Version des „Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union“ für das europäische öffentliche Auftragswesen, veröffentlicht.

27. a) Wie hoch werden derzeit die Kosten für die geplante Verbreiterung des Abschnitts Gemünden/Felda bis zum Reiskirchener Dreieck auf sechs Spuren gegenüber dem Projektdossier von 2003 angesetzt?
- b) Sind die Kosten für diese Verbreiterung in den bisher angegebenen Kosten für den weiteren Bau der A 49 in Höhe von ca. 570 Mio. Euro enthalten?

Die Fragen 27a und 27b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die haushaltsrelevanten Projektkosten BVWP für diesen Ausbauabschnitt auf der A 5 wurden vom Land Hessen für die Überprüfungen zum BVWP 2030 mit 179,2 Mio. Euro ermittelt. Sie betreffen allein den Ausbauabschnitt der A 5.