

Plenarprotokoll 16/62

Deutscher Bundestag

Stenografischer Bericht

62. Sitzung

Berlin, Mittwoch, den 8. November 2006

Gekürzte Fassung, Abgeordnetenbüro Rainer Steenblock

Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:

Vielen Dank, Herr Staatssekretär, für die Beantwortung der Fragen.

Ich schließe diesen Geschäftsbereich und rufe den Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf. Die Fragen beantwortet der Parlamentarische Staatssekretär Ulrich Kasparick.

Ich rufe die Frage 7 des Kollegen Rainer Steenblock auf:

Unter welchen Bedingungen würde die Bundesregierung von ihren Plänen abweichen, einen Tunnel unter der Elbe für die geplante Autobahn 20 als Mautprojekt – F-Modell – zu planen, und, wenn das Projekt nicht als Mautprojekt realisiert wird, wie soll die Haushaltsfinanzierung für dieses Projekt gesichert werden?

Ulrich Kasparick, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Lieber Kollege Steenblock, ich schlage vor, die beiden Fragen, die Sie gestellt haben, zusammen zu bearbeiten.

Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:

Dann rufe ich auch die Frage 8 auf:

Ist es zutreffend, dass eine Haushaltsfinanzierung zulasten der Länderquoten an den Bedarfsplanmaßnahmen der beteiligten Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen gehen würde und damit entsprechend weniger Geld für die Fertigstellung anderer Projekte des Vordringlichen Bedarfs zur Verfügung stünde, und, wenn ja, welche Projekte wären davon betroffen?

Ulrich Kasparick, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Die A 20 ist insgesamt wichtig für die Verkehrserschließung des Nordens. Um ein solch großes Projekt wie einen zusätzlichen Elbtunnel in Hamburg als F-Modell umzusetzen, bedarf es einer Vielzahl von Voruntersuchungen. Erste Vorbedingung dafür ist der positive Ausgang einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, also ob sich dieses Projekt als F-Modell überhaupt wirtschaftlich darstellen lässt. Zweite Voraussetzung ist ein abgeschlossenes Vergabeverfahren.

Wenn sich bei den Untersuchungen herausstellen sollte, dass eine Umsetzung im Rahmen eines F-Modells nicht infrage kommt, bleibt zur Finanzierung eines solchen Projektes die Haushaltsfinanzierung übrig. In dem ganz konkreten Fall wäre dann der Deutsche Bundestag gefordert, weil dieser ja beschließen müsste, dem Verkehrsministerium entsprechende Mittel zur Verfügung zu stellen. Das hätte natürlich sofort auch Auswirkungen auf die Gespräche, die mit den Ländern über die Quoten geführt werden und die in der Regel jährlich stattfinden. Die entsprechenden Ministerien stehen darüber ja in ständigem Kontakt.

Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:

Herr Kollege, Sie haben jetzt vier Zusatzfragen.

Rainer Steenblock (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Vielen Dank. – Herr Staatssekretär, gestatten Sie mir zunächst einmal eine Richtigstellung: Dieser Tunnel soll nicht in Hamburg, sondern in Schleswig-Holstein gebaut werden. Das ist jedenfalls mein Kenntnisstand.

Bezüglich der Finanzierung, die Sie ja schon angesprochen haben, hätte ich als Erstes eine Nachfrage zu dem Finanzierungskonzept. Das ursprüngliche Finanzierungskonzept ging von Kosten in Höhe von ungefähr 380 Millionen Euro aus. Diese Zahl wurde der Öffentlichkeit vor Jahren auch bekannt gegeben. Mittlerweile belaufen sich die Baukosten nach Aussagen der Landesregierung von Schleswig-Holstein auf 740 Millionen Euro, sie haben sich also fast verdoppelt. Wird angesichts dieser Kostenexplosion ein neues Finanzierungskonzept von der Bundesregierung in Zusammenarbeit mit dem Land Schleswig-Holstein vorgelegt und zu welchem Zeitpunkt soll das geschehen?

Ulrich Kasparick, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Vorab noch einmal der Hinweis auf das, was ich eben gesagt habe: Es sind bei diesem Projekt bestimmte Voraussetzungen zu erfüllen. Zunächst untersuchen wir die Frage, ob der Tunnel

überhaupt geeignet ist, im Rahmen eines F-Modells finanziert zu werden. Das Ergebnis dieser Untersuchung wird uns im ersten Quartal nächsten Jahres vorliegen. Dann folgt ein zweiter Schritt: Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wird geprüft, ob man dieses Projekt als F-Modell wirtschaftlich darstellen kann. Das Ergebnis dieser Studie erwarten wir zum Herbst nächsten Jahres.

Ihre Frage bezüglich der Kostenstruktur bezieht sich insbesondere auf Sachverhalte dieser zweiten Untersuchung, also ob man das Projekt als F-Modell wirtschaftlich darstellen kann. Wenn die entsprechenden Ergebnisse vorliegen und es um die konkrete Umsetzung geht, wird man in einen intensiven Dialog mit den Landesregierungen und, wie ich vermute, auch mit dem Deutschen Bundestag eintreten; denn dann haben wir die nötigen Grundlagen, um entscheiden zu können, auf welche Weise dieses Projekt finanziell dargestellt werden kann.

Rainer Steenblock (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Staatssekretär, dieser Tunnel ist in den Bundesverkehrswegeplan ja als F-Modell eingestellt worden. Hat die damalige Bundesregierung dieses Modell dort in völliger Unkenntnis von Finanzierungs- oder Eignungsnotwendigkeiten eingestellt oder welche neuen Erkenntnisse tauchen jetzt auf, das F-Modell an dieser Stelle infrage zu stellen?

Ulrich Kasparick, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Wir stellen das Projekt nicht als F-Modell infrage, sondern wir wollen, da es sich um ein sehr großes Projekt handelt, die Voruntersuchungen möglichst sorgfältig durchführen. Deswegen dieses zweistufige Verfahren.

Wir sind ja in Deutschland noch Lernende, was die Privatfinanzierung von Verkehrsprojekten anbetrifft. Die Geschichte dieses Tunnelprojektes reicht bis 1987 zurück; damals hat man mit der Planung begonnen. Deswegen ist der Weg, den wir jetzt vorschlagen, vernünftig: Wir wollen schauen, ob das Projekt als F-Modell geeignet ist – das ist die erste Stufe, die im ersten Quartal nächsten Jahres umgesetzt wird –, und dann anhand einer Wirtschaftlichkeitsüberprüfung klären, ob es sich als F-Modell wirtschaftlich darstellen lässt. Die Umsetzung dieser zweiten Stufe erwarten wir für Ende nächsten Jahres.

Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:

Sie haben noch zwei Zusatzfragen.

Rainer Steenblock (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Welche Auswirkungen hätten denn diese neuen, zusätzlichen Untersuchungen auf den bisherigen Zeitplan bezüglich der Fertigstellung dieses Querungsbauwerkes, insbesondere vor dem Hintergrund, dass in Niedersachsen die Fortführung der A 20 nicht im Vordringlichen Bedarf steht?

Ulrich Kasparick, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Uns geht Gründlichkeit immer vor Schnelligkeit, weil die Projekte sonst möglicherweise nicht gut durchdacht sind. Deswegen haben wir dieses Verfahren vorgeschlagen. Prinzipiell kann man davon ausgehen, dass, wenn man in einem solchen Voruntersuchungsprozess auf Schwierigkeiten stößt, sich daraus Verzögerungen ergeben. Bei großen Verkehrsprojekten wie der A 20 oder anderen Autobahnen ist es ohnehin so, dass man die Projekte in Abschnitte unterteilt und sie abschnittsweise realisiert. Was konkret den Tunnel anbetrifft, sind wir, denke ich, auf dem richtigen Weg, wenn wir sehr sorgfältig zweistufig vorgehen.

Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:

Sie haben noch eine Zusatzfrage.

Rainer Steenblock (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Meine letzte Frage ist: Können Sie die im Augenblick zirkulierende Zahl von 740 Millionen Euro als Kostenrahmen für das Querungsbauwerk bestätigen – ist das ein Erkenntnisstand, auf den sich die Bundesregierung berufen will – oder wird es, bevor die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung startet – man muss ja, wenn man über Mauthöhen redet, auch wissen, was das Bauwerk kosten soll –, noch eine neue Kostenschätzung geben?

Ulrich Kasparick, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Wenn man zu der Erkenntnis kommt, dass das Projekt als F-Modell geeignet ist und sich wirtschaftlich darstellen lässt, dann muss man in dem Zusammenhang beispielsweise die Frage nach der Tunnellänge beantworten. Da gibt es unterschiedliche Denkansätze und Untersuchungsansätze. Von dieser technischen Voraussetzung hängen die Kosten ab. Das ist der erste Punkt. Das heißt, die Frage, wie hoch die Kosten am Ende tatsächlich sein werden, wird sich im Zuge der Untersuchungen zeigen.

Das Zweite. Sie sind lange genug Verkehrspolitiker, um zu wissen, dass Projekte selten billiger werden, als sie geplant wurden. Das ist ein gängiger Erfahrungswert. Deswegen kann man realistischerweise davon ausgehen, dass wir noch gewisse Spielräume haben, wenn es um die Frage geht, mit welcher Endsumme wir kalkulieren müssen.

Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:

Vielen Dank, Herr Staatssekretär, für die Beantwortung der Fragen.

Zu diesem Geschäftsbereich liegen keine weiteren Fragen vor. Deswegen schließe ich ihn.