Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Ulrich Kasparick, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT Invalidenstraße 44, 10115 Berlin
POSTANSCHRIFT 11030 Berlin

TEL 030 2008-2250
FAX 030 2008-2269
E-MAIL psts-k@bmvbs.bund.de

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Berlin, 12 SEP. 2008

Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainder Steenblock, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Stand der Planungen für den weiteren Ausbau der A 20"
- Drucksache 16/10142

Anlage: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage (mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Die Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen sind für die Fraktionen des Deutschen Bundestages beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrich Kasparick

Anlage
zum Schreiben
vom 12 SEP. 2006

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainder Steenblock, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Stand der Planungen für den weiteren Ausbau der A 20"
- Drucksache 16/10142

Frage 1: *Wie hoch sind die bisherigen Baukosten bzw. Kostenschätzungen (einschließlich Kosten für Grunderwerb) für den Weiterbau der A 20 in Schleswig-Holstein und Niedersachsen für alle Planungsabschnitte (bitte detaillierte Angaben)?*

Frage 2: *Wann ist nach den aktuellen Planungen jeweils mit der Schaffung von Baurecht bzw. mit der Fertigstellung der einzelnen Bauabschnitte zu rechnen?*

Antwort:

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Baubeginn jedes einzelnen Abschnitts hängt vom Vorliegen des Baurechts und den Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes ab. Eine detaillierte Aussage über den Baubeginn der nicht begonnenen Bauabschnitte 1 – 6 ist daher zur Zeit nicht möglich. Dies gilt ebenso für deren Fertigstellung.

Lfd. Nr.	Str.	Bezeichnung	Kosten-schätzung [Mio. Euro]	Baurecht	Fertigstellung
1	Autobahn A 20	Kreisstraße K 28 – Elbquerung (mit Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig Holstein) - Bundesstraße B 431 (Anschlussstelle Glückstadt)	901,9	ab 2011	nicht absehbar
2	Autobahn A 20	Bundesstraße B 431 (Anschlussstelle Glückstadt) – Autobahn A 23 (Autobahnkreuz Hohenfelde)	144,5	vs. bis 2010	nicht absehbar
3	Autobahn A 20	Autobahn A 23 (Autobahnkreuz Hohenfelde) – Landstraße L 114	75,8	vs. bis 2010	nicht abschbar
4	Autobahn A 20	Landstraße L 114 – Autobahn A7	125,7	vs. bis 2010	nicht absehbar
5	Autobahn A 20	Autobahn A 7 - Wittenborn (Bundesstraße B 206)	126,2	vs. bis 2010	nicht absehbar
6	Autobahn A 20	Wittenborn (Bundesstraße B 206) - Weede	149,7	vs. bis 2010	nicht absehbar
7	Autobahn A 20	Weede - Geschendorf	35,5	liegt vor	vs. 2011
8	Autobahn A 20	Geschendorf - Lübeck (Autobahn A 1)	95,0	liegt vor	vs. 2009

Frage 3: *Ist die von der Bundesregierung im September 2006 (Drs. 16/2537) in Aussicht gestellte „qualifizierte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung" als „zwingende Realitätsvoraussetzung" einer objektiven Bewertung des Bauvorhabens der festen Elbquerung bereits vorgenommen worden?*

Sollte dies nicht der Fall sein, warum wurde eine solche Untersuchung bisher nicht vorgenommen und wann soll die Auftragsvergabe hierfür erfolgen?

Sollten die Untersuchungen vorgenommen worden sein, können aufgrund dieser Realisierbarkeitsstudien differenzierte Aussagen zu Finanzierung und Betrieb der Elbquerung die Mauthöhe, Rendite, Finanzierungsanteil des Bundes und Verkehrszahlen genannt werden (bitte detaillierte Angaben)?

Wie hoch ist die aktuelle Kostenschätzung für die feste Elbquerung bei Glückstadt?

Frage 4: *Ist die Bundesregierung weiterhin der Auffassung, dass ein positives Ergebnis der qualifizierten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eine zwingende Voraussetzung für die Realisierung des F-Modells A 20 für eine feste Elbquerung ist?*

Sollte dies nicht der Fall sein, warum nicht?

Frage 5: *Sollten die vorbereitenden Untersuchungen für ein F-Modell nicht zu einem positiven Ergebnis kommen, welche Alternativen zur Finanzierung der Elbquerung sind dann möglich, welche Auswirkungen hätten diese Alternativen auf die finanzielle Ausgestaltung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP), und welche Lösung favorisiert die Bundesregierung in diesem Fall?*

Antwort:

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat das Projekt „Elbquerung" zunächst vorab im Rahmen eines Eignungstestes anhand der zu erwartenden Kosten- und Finanzierungsparameter auf die privatwirtschaftliche Tragfähigkeit plausibilisieren lassen. Die Erkenntnisse der Plausibilisierung zeigten unter den aktuellen Rahmenbedingungen Probleme für das Vorhaben als F-Modell. Eine vertiefende „qualifizierte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung" wurde daher bislang nicht beauftragt. Zunächst sollen weitere Möglichkeiten einer Realisierung als Betreibermodell mit dem Land erörtert werden.
Die aktuelle Kostenschätzung für die Elbquerung bei Glückstadt ist in Zeile 1 der Tabelle zu Frage 1 enthalten.

Die Bundesregierung geht nach wie vor von einer Realisierung der Elbquerung als PPP-Projekt aus. Grundsätzlich ist, wie bei allen Bedarfsplanprojekten, auch eine Realisierung mit konventionellen Haushaltmitteln möglich. Aufgrund des Projektvolumens könnte dies jedoch nur im Rahmen einer Schwerpunktfinanzierung zu Lasten anderer Bedarfsplanprojekte umgesetzt werden.

Frage 6: *Berücksichtigt die Bundesregierung bei ihren Planungen den Umstand, dass durch die aktuelle Benzinpreisverteuerung zu erwarten ist, dass deutlich weniger Verkehrsteilnehmer den Tunnel nutzen werden?*

Sind die Verkehrsprognosen (Prognosehorizont 2015) für die geplante Weiterführung der A 20 in Schleswig-Holstein und Niedersachsen vor diesem Hintergrund nach Meinung der Bundesregierung aufrechtzuerhalten?

Antwort:

Die dem BVWP zu Grunde liegende Verkehrsprognose für 2015 wurde auf der Basis neuerer verfügbarer Datengrundlagen mit der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung für das Jahr 2025 aktualisiert und fortgeschrieben. In den globalen Eckwerten zeigen die neuen Prognoseergebnisse, dass sich das bereits in der Verkehrsprognose des BVWP vorausgesagte Verkehrswachstum nahezu unverändert fortsetzt. Die aktuelle Benzinpreisentwicklung hat auf die prognostizierten Verkehrsleistungen keinen nennenswerten dauerhaft dämpfenden Einfluss.

Im Straßengüterfernverkehr wird nach den Ergebnissen der aktuellen Prognose für den Zeitraum 2004 bis 2025 eine Zunahme der Verkehrsleistung um 84 % erwartet. Die Verkehrsleistung im Personenverkehr auf der Straße wird im Zeitraum 2004 bis 2025 etwa im gleichen Maß wachsen wie bisher vorausgeschätzt, und zwar um rd. 16 %.

Frage 7: *Ist der Bundesregierung bekannt, dass sich seit der ersten Befahrbarkeit des Herrentunnels in Lübeck im August 2005 die dort zu entrichtende Maut mehr als verdoppelt hat, sich die in der Planungsphase angegebenen Benutzerzahlen bei Weitem nicht eingestellt (21000 statt 45000) haben, der Tunnel insgesamt zu keiner Entlastung des Straßenverkehrs geführt und die privatwirtschaftlichen Betreiber zurzeit in einem Rechtsstreit mit der Stadt Lübeck stehen und ist sich die Bundesregierung bei ihren Planungen zum Bau der festen Elbquerung in diesem Zusammenhang bewusst, dass die F-Modell-Finanzierung als junges, wenig ausgereiftes Finanzierungsinstrument erhebliche Risiken in sich birgt?*

Antwort:

Hinsichtlich der spezifischen Verkehrsprognosen für den Herrentunnel ist keine Zuständigkeit des Bundes gegeben, da der Konzessionsvertrag für den Herrentunnel zwischen der Hansestadt Lübeck (Straßenbaulastträgerin) und der Herrentunnel GmbH & Co. KG (Betreibergesellschaft) sowie der Entwicklungsgemeinschaft Travequerung (bestehend aus Bilfinger Berger BOT GmbH und HOCHTIEF Projektentwicklung GmbH) abgeschlossen wurde. Mangels Zuständigkeit hat die Bundesregierung seit der Verkehrsfreigabe des Herrentunnels auch keine eigenen Verkehrszählungen nur für den mautpflichtigen Streckenabschnitt im Zuge der Bundesstraße B 104 durchgeführt. Eine Zuständigkeit des Bundes für Fragen der Mautgestaltung beim Herrentunnel ist ebenfalls nicht (mehr) gegeben. Aussagen zu einem laufenden Rechtsstreit zwischen der Hansestadt Lübeck und dem Betreiber des Lübecker Herrentunnels sind dem Bund verwehrt.

Mögliche Risiken aus der Projektfinanzierung im Rahmen einer Realisierung der Elbquerung als F-Modell-Projekt können durch eine vorherige gründliche und belastbare Untersuchung des Projektes auf Wirtschaftlichkeit und Machbarkeit aufgezeigt werden. Hierbei werden die Erkenntnisse aus der Evaluierungsstudie zum F-Modell Berücksichtigung finden.

Frage 8: *Ist die Bundesregierung angesichts der gestiegenen Kosten auch weiterhin bereit, bis zu 20 % der aktuellen Kostenschätzung als Anschubfinanzierung für eine feste Elbquerung bei Glückstadt zur Verfügung zu stellen?*

Antwort:

Bei technisch aufwändigen Bauwerken mit sehr hohen Baukosten kann die Zahlung einer Anschubfinanzierung gerechtfertigt sein, weil ansonsten das Projekt wegen zu hoher Mautgebühren nicht finanziert werden könnte. Mit Blick auf die durch das Betreibermodell beabsichtigte Haushaltsentlastung muss die Anschubfinanzierung begrenzt werden.

Frage 9: *Ist die Realisierung der Elbquerung bei Glückstadt aus Sicht der Bundesregierung eine zwingende Voraussetzung für den Weiterbau der A 20 über Bad Segeberg hinaus oder machen einzelne Teilabschnitte der geplanten A 20 auch ohne eine Elbquerung Sinn?*

Falls ja, welche?

Antwort:

Die Elbquerung ist im engeren Sinne zur Überwindung der Elbe als Verbindung der Autobahn A 20 in Schleswig-Holstein mit der Autobahn A 22 bzw. Autobahn A 26 in Niedersachsen erforderlich. Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung ist sie ein erforderlicher Baustein für die zukünftige Küstenautobahn A 20/A 22 von nahe der niederländischen Grenze bis nahe der polnischen Grenze. Sie ist zugleich ein wichtiger Abschnitt der zukünftigen Metropolverbindung Amsterdam – Kopenhagen.

Betrachtet man die Autobahn A 20, Nordwestumfahrung Hamburg als isoliertes Vorhaben für Schleswig-Holstein oder allein als westliche Fortführung der Autobahn A 20, Ostseeautobahn in Schleswig-Holstein so wird mit ihr die fehlende Ost-Westverbindung zwischen den Bundesautobahnen A 23, A 7, A 21 und A 1 hergestellt. Tatsächlich reicht die Autobahn A 20 jedoch als Projekt über die Elbe bis Niedersachsen.

Aus Sicht der Bundesregierung ist der sukzessive Weiterbau der Autobahn A 20 in Schleswig-Holstein nach Westen prioritär. Die Elbquerung ist verkehrlich insbesondere dann erforderlich, wenn auch die Zulaufstrecke Autobahn A 22 in Niedersachsen in großen Teilen fertig gestellt und verkehrswirksam ist.

Frage 10: *Bisher sind im Investitionsrahmenplan Kosten in Höhe von 22 Millionen Euro eingestellt. Sollten die zusätzlichen Kosten für eine Anschubfinanzierung auf die festgesetzte Landesquote angerechnet werden oder sollen die durch die Kostensteigerung erforderlichen Mittel zusätzlich zur Verfügung gestellt werden?*

Antwort:

Der Autobahn A 20-Abschnitt der Elbquerung ist nicht im Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) eingestellt. Solange der Bau der Elbquerung nicht unmittelbar bevorsteht, sind die angesprochenen Entscheidungen nicht erforderlich.

Bei einer Finanzierung des Projektes als F-Modell hängen die Auswirkungen von Kostensteigerungen auf die Zuweisung der Anschubfinanzierung und Zusatzmittel im Übrigen von der Vertragsgestaltung ab.

Frage 11: *Sind bei der Planung der A 20 auch Verkehrsprognosen für einzelne Teilabschnitte untersucht worden, bei denen auf eine Elbquerung verzichtet wurde?*

Antwort:

Nein.

Frage 12: *Inwieweit werden von Seiten der Bundesregierung die in einem Schreiben vom 26. April 2007 des Kreises Steinburg geäußerten Bedenken im Zuge des Elbtunnelbaus müsse zwingend eine Risiko- und Gefahrenanalyse durch einen anerkannten Sachverständigen des höheren feuerwehrtechnischen Dienstes vorgenommen und eine ausschließlich für den Elbtunnel zuständige Werksfeuerwehr aufgestellt werden, beachtet?*

Antwort:

Der Bund ist Straßenbaulastträger der Bundesfernstraßen. Die Straßenbaulast ist nach § 3 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) auf alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben beschränkt. Danach sind die Bundesfernstraßen in Abhängigkeit der

Leistungsfähigkeit des Baulastträgers Bund in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die Vorhaltung von Feuerwehreinheiten zählt nicht zu diesen Aufgaben, da der Brand- und Katastrophenschutz eine reine Landesaufgabe ist. Diese Rechtslage gilt auch bei Ausführung von Projekten als PPP-Projekt unverändert. Der Bund kann einem potenziellen PPP-Betreiber keine Landesaufgabe übertragen.

Frage 13: *Wie bewertet die Bundesregierung Forderungen aus den Industrie- und Handelskammern, dass ein Weiterbau der A 21 mit einer Elbquerung östlich von Hamburg einen deutlich höheren Nutzen hätte als eine Elbquerung westlich von Hamburg und deshalb vorrangig realisiert werden sollte?*

Antwort:

Mit der Einstufung der Autobahn A 21 Ostumfahrung Hamburg im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 in den Weiteren Bedarf und der Nordwestumfahrung in den Vordringlichen Bedarf hat der Gesetzgeber die Prioritäten eindeutig festgelegt, so dass sich die Frage einer Bewertung dieser Festlegungen für die Bundesregierung nicht stellt.

GESAMT SEITEN 80