

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainer Steenblock, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/2426 –

Planungen für den Weiterbau der Autobahn 20

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Ostseeautobahn A 20 von Lübeck nach Stettin wurde als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE Nr. 10) nach elfjähriger Bauzeit im Dezember 2005 fertig gestellt. Als Nord-West-Umfahrung Hamburgs mit fester Elbquerung bei Glückstadt soll die A 20 nach Westen in Richtung Niedersachsen weitergeführt werden.

Alle acht Streckenabschnitte der A 20 in Schleswig-Holstein einschließlich Elbquerung sind im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Auch im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die A 20 in Schleswig-Holstein in vollem Umfang in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Die Weiterführung der A 20 in Niedersachsen ist über die A 22 vorgesehen. Die A 22 ist im BVWP jedoch dem Weiteren Bedarf mit Planungsrecht sowie mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag zugeordnet.

Der erste Streckenabschnitt der Weiterführung der A 20 von Lübeck (A 1) bis Geschendorf (B 206) ist seit 2004 im Bau, für den zweiten Abschnitt von Geschendorf bis Weede läuft das Planfeststellungsverfahren. Für die Abschnitte 3 bis 8 von Weede bis zur Kreisstraße 28 in Niedersachsen inklusive der Elbquerung bei Glückstadt steht die Linienbestimmung seit Juli 2005 fest. Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat das Ziel, bis 2010 die Planfeststellungsbeschlüsse für alle Streckenabschnitte der A 20 in Schleswig-Holstein zu erreichen.

Für die Landesregierung Schleswig-Holstein besitzt der Weiterbau der A 20 höchste Priorität. Für die privat zu finanzierende Elbquerung bei Glückstadt gibt es jedoch immer noch keinen Investor. Offen ist auch weiterhin die Anbindung der A 20 in Niedersachsen.

1. Entspricht das tatsächliche Verkehrsaufkommen auf dem Abschnitt der A 20 in Mecklenburg-Vorpommern dem im Planfeststellungsverfahren ermittelten Aufkommen, und wenn nein, aus welchen Gründen ergibt sich die Differenz?

Für die A 20 wurde eine erste Verkehrsprognose für die Baurechtschaffung einzelner Verkehrseinheiten bereits 1992 erstellt. Auf Grund dieser Prognose ergaben sich für das Jahr 2010 Durchschnittswerte von Lübeck bis Rostock im Mittel von ca. 50 000 Kfz/24 h und von Rostock bis Prenzlau (A 11) von ca. 25 000 Kfz/24 h. Der Verkehrsprognose lagen die Szenarien der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) zu Grunde. Sie wurde kontinuierlich unter Anpassung an die veränderten Strukturdatenprognosen fortgeschrieben mit der Folge einer leichten Reduzierung der prognostizierten Verkehrsstärken.

Aus der aktuellen Verkehrszählung Juli 2006 sind für den Bereich Lübeck bis Rostock rund 35 000 Kfz/24 h und Rostock bis Prenzlau (A 11) rund 19 000 Kfz/24 h ermittelt worden.

Bereits ein drei viertel Jahr nach der Gesamtfreigabe der Autobahn im Dezember 2005 erreicht das momentane Verkehrsaufkommen somit im westlichen Abschnitt bis Rostock 70 Prozent und im östlichen Bereich 76 Prozent der seinerzeitigen Prognosewerte. Aufgrund der nunmehr entscheidend verbesserten Erreichbarkeit sowie der raumerschließenden Wirkung wird eine deutliche Zunahme der Wirtschafts- und Tourismusverkehre auf der A 20 erwartet.

2. Wie sehen die Verkehrsprognosen für die geplante Weiterführung der A 20 in Schleswig-Holstein und Niedersachsen aus?

Für die A 20 Nordwestumfahrung Hamburg werden die folgenden Verkehrsbelastungen prognostiziert (Prognosehorizont 2015):

Lübeck (A 1)–Bad Segeberg	19 000–29 000 Kfz/24 h
Bad Segeberg–A 7	30 000–36 000 Kfz/24 h
A 7–A 23	19 000–26 000 Kfz/24 h
A 23–A 26 (inkl. Elbquerung)	26 000 Kfz/24 h.

Bei Realisierung der A 22 Küstenautobahn, die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) sowie mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag eingestuft ist, erhöht sich die Verkehrsbelastung auf bis zu 41 000 Kfz/24 h.

3. Wie hoch sind die bisherigen Gesamtkosten (Bau- und Planungskosten) für den Weiterbau der A 20 in Schleswig-Holstein und Niedersachsen für alle Planungsabschnitte?

Die Baukosten (einschließlich Grunderwerb) der A 20 in Schleswig-Holstein von der Elbquerung (Landesgrenze Schleswig-Holstein/Niedersachsen) bis zur A 1 bei Lübeck belaufen sich nach aktuellen Kostenschätzungen auf rund 820 Mio. Euro.

Die Baukosten für die A 20 in Niedersachsen von der Elbquerung (Landesgrenze Schleswig-Holstein/Niedersachsen) bis zur Kreisstraße K 28 werden auf 442 Mio. Euro geschätzt.

Zu den Planungskosten können keine Angaben gemacht werden, weil die Planungen von Bundesfernstraßen durch die Länder erfolgen.

4. Welche Kosten für Baumaßnahmen und Planungen sind bisher für die einzelnen Streckenabschnitte in Schleswig-Holstein angefallen?

Nach dem vorliegenden Finanzierungsprogramm der Auftragsverwaltung des Landes Schleswig-Holstein sind bis Ende des Jahres 2005 rund 14,2 Mio. Euro (Baukosten einschließlich Grunderwerb) im Abschnitt Geschendorf–Lübeck, der als einziger im Bau ist, verausgabt worden.

Zu den Planungskosten können keine Angaben gemacht werden, weil die Planungen von Bundesfernstraßen durch die Länder erfolgen.

5. Welche Abschnitte der A 20 werden in den nächsten Fünfjahresplan Straße eingestellt werden?

Zum konkreten Inhalt des künftigen Fünfjahresplanes liegt noch keine Entscheidung der Bundesregierung vor.

6. Welche Grunderwerbskosten sind bisher angefallen?

Welche Flurstücke wurden zu welchen Preisen erworben?

Nach Angaben der Auftragsverwaltung des Landes Schleswig-Holstein sind bis Ende des Jahres 2005 rund 6,8 Mio. Euro für den Grunderwerb im Abschnitt Geschendorf–Lübeck verausgabt worden.

Angaben zu den Flurstücken und deren Preise liegen der Bundesregierung nicht vor.

7. Wie sehen die aktuellen Kostenberechnungen für den geplanten privat zu finanzierenden Elbtunnel aus?

Die Baukosten für die Elbquerung im Zuge der A 20 von der Kreisstraße K 28 in Niedersachsen bis zur Bundesstraße B 431 in Schleswig-Holstein betragen nach dem derzeitigen Stand der Planung ca. 660 Mio. Euro.

8. Mit welchem Finanzierungsanteil des Bundes ist bei einem privat finanzierten Tunnelprojekt zu rechnen?

Bei Projekten des Vordringlichen Bedarfs kann der Bund grundsätzlich eine Anschubfinanzierung bis zu 20 Prozent der Investitionskosten gewähren.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die Erfolgsaussichten eines F-Modells A 20 Elbtunnel vor dem Hintergrund der bisherigen Erfahrungen mit F-Modellen in Rostock (Warnowquerung) und Lübeck (Herrentunnel), deren Auslastung deutlich unter den Prognosen liegt?

Es bedarf auf der Basis einer mautabhängigen Verkehrsprognose noch einer qualifizierten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Ohne diese kann derzeit eine Bewertung nicht vorgenommen werden. Deren positives Ergebnis ist eine zwingende Realisierungsvoraussetzung. Bausteine dieser Untersuchung bilden u. a. neben den Baukosten die zu ermittelnden jährlichen Kosten der Straße sowie der Vorschlag für ein geeignetes Gebührenerhebungssystem.

10. Wird die Bundesregierung das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz in der Weise ändern, dass die A 22 als F-Modell realisiert werden könnte?

Nein.