

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Rainer Steenblock, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Hans-Josef Fell, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Ulrike Höfken und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Stand der Planungen für den weiteren Ausbau der A 20**

Nach elfjähriger Bauzeit wurde 2005 die Ostseeautobahn zwischen Lübeck und Stettin im Rahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ (VDE Nr. 10) fertig gestellt.

Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat nun den Ausbau der A 20 als Nord-West-Umfahrung Hamburgs mit fester Elbquerung bei Glückstadt in Richtung Niedersachsen zum „Verkehrsprojekt Nummer 1“ mit „höchster Priorität“ erklärt und die „herausragende Bedeutung für den gesamten Norddeutschen Raum“ immer wieder unterstrichen.

Am 2. Juli 2003 hat die Bundesregierung den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 verabschiedet. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurden alle acht Streckenabschnitte der A 20 einschließlich Elbquerung im vollen Umfang in den „vordringlichen Bedarf“ eingestuft.

Am 5. Oktober 2004 wurde mit dem Bau des ersten Abschnitts, am 14. April 2008 mit dem Bau des zweiten von acht Abschnitten der A 20 begonnen. Bis zum Jahr 2010 sollen nach Aussagen der Landesregierung Schleswig-Holstein alle Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sein. Frühestens im Jahr 2015 soll die komplette A 20 fertig gestellt sein.

Im Zuge des achten Abschnitts der A 20 ist eine feste Elbquerung bei Glückstadt geplant. Hierbei würde es sich um das zweitgrößte Tunnelwerk im Straßenverkehrsnetz der Bundesrepublik Deutschland handeln.

Die private Finanzierung der festen Elbquerung soll durch ein F-Modell auf Grundlage des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes (FStrPrivFinG) erfolgen. Eine Anschubfinanzierung des Bundes in Höhe von 20 Prozent ist vorgesehen. Die Suche nach Investoren blieb bisher jedoch erfolglos. Die Finanzierung ist somit nach wie vor ungeklärt. Die Refinanzierung des Tunnels soll über die Erhebung einer Mautgebühr erfolgen.

Wir fragen die Bundesregierung:

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

3. Ist die von der Bundesregierung im September 2006 (Bundestagsdrucksache 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 wie Mauthöhe, Rendite, Finanzierungsanteil des Bundes und Verkehrszahlen genannt werden (bitte detaillierte Angaben)?

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

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?

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 Bundesverkehrswegeplans (BVWP), und welche Lösung favorisiert die Bundesregierung in diesem Fall?

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?

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 Benutzerszahlen bei Weitem nicht eingestellt (21 000 statt 45 000) 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 der Elbtunnel als junges, wenig ausgereiftes Finanzierungsinstrument erhebliche Risiken in sich birgt?

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

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?

10. Bisher sind im Investitionsrahmenplan Kosten in Höhe von 77 Mio. Euro eingestellt. Sollen 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?
11. Sind bei der Planung der A 20 auch Verkehrsprognosen für einzelne Teilabschnitte untersucht worden, bei denen auf eine Elbquerung verzichtet wurde?
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?
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?

Berlin, den 19. August 2008

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**

