

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 14/8112 –**

### **Fertigstellung der Bundesautobahn A 20**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Ausbau der Bundesautobahn A 20 westlich der Bundesautobahn A 1 ist von zentraler regionaler wie nationaler Bedeutung. Die geplante A 20 bildet als West-Ost-Verbindung das Kernstück der „Ostseemagistrale“ und das Mittelstück der europäischen Fernstraße von Paris nach St. Petersburg. Darüber hinaus wird sie einen wesentlichen Teil der Verkehrsströme von und nach Skandinavien aufnehmen. In dieser Eigenschaft entlastet sie die Metropolregion Hamburg von einem signifikanten Teil des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs und bildet insbesondere durch die geplante Elbquerung eine zentrale Ergänzung für den trotz vierter Röhre völlig überlasteten Elbtunnel.

Die bereits im Bundesverkehrswegeplan von 1992 benannte Nord-West-Umfahrung Hamburgs als Bestandteil der A 20 bildet einen entscheidenden Baustein des Verkehrskonzeptes für den Nah- und Fernverkehr Schleswig-Holsteins. Die Weiterführung der A 20 westlich der A 1 bei Lübeck schafft und sichert Arbeitsplätze in beträchtlichem Umfang nicht nur durch das unmittelbare Bauvorhaben, sondern auch durch eine nachhaltige Stärkung der Wirtschaft in den durch sie berührten Regionen. So gehen Schätzungen der DEGES von 25 000 Arbeitsplätzen pro in den Autobahnbau investierter Milliarde Euro und 7 000 Arbeitsplätzen nach Inbetriebnahme der Autobahn aus. Gerade die strukturbenachteiligte Westküstenregion erhält endlich adäquate Anbindung und Erschließung und dadurch einen wichtigen wirtschaftlichen Impuls.

Obgleich all diese wichtigen Gründe längst bekannt sind und in den 90er Jahren zu einer Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan geführt haben, ist bis heute weder die genaue Position und Art der erforderlichen Elbquerung eindeutig geklärt, noch die genaue Trassenführung samt zeitlicher Planung oder die Finanzierung. Seit fast vier Jahren liegt dieses zentrale Straßenbauprojekt auf Eis, auch deshalb, weil die beteiligten Bundesländer es passiv und ohne Elan begleitet haben.

### Allgemeines

1. Welche Position hat die Bundesregierung zur Fertigstellung der A 20, wie sie im Bundesverkehrswegeplan von 1992 als vordringlicher Bedarf benannt wird?
2. Wie ist der gegenwärtige Stand der Planung und wie beabsichtigt die Bundesregierung das Planungsverfahren gegebenenfalls zu beschleunigen?
3. Mit welchem Datum rechnet die Bundesregierung hinsichtlich der endgültigen Fertigstellung der A 20?

Die Fragen 1, 2 und 3 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gegenwärtig wird der Bundesverkehrswegeplan 1992 überarbeitet. Die einzubeziehenden Aus- und Neubauvorhaben, zu denen auch der Neubau der Bundesautobahn (BAB) A 20 zwischen der BAB A 1 in Niedersachsen und der BAB A 1 südlich der Hansestadt Lübeck gehört, werden nach den Kriterien Nutzen/Kosten-Verhältnis, Umweltrisikoeinschätzung und Raumwirksamkeitsanalyse bewertet.

Es ist vorgesehen, noch in diesem Jahr die einzelnen Bewertungsergebnisse mit den Ländern zu erörtern, die dies zuletzt die Länderverkehrsminister und -senatoren auf ihrer Konferenz am 10./11. Oktober 2001 erbeten hatten. Ein mit den Ressorts, den Ländern und den Verbänden abgestimmter Regierungsentwurf für einen neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wird Anfang 2003 vorgelegt werden. Aussagen zur künftigen Dringlichkeitseinstufung werden im Rahmen des neuen BVWP getroffen.

Unabhängig davon wird die Planung zur Nordwestumfahrung Hamburgs von den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen mit Unterstützung des Bundes mit Nachdruck betrieben. Nach der Fertigstellung einer Machbarkeitsstudie im Jahr 1998 wurden im Vorfeld der Linienbestimmung ergänzende Untersuchungen zur Raumanalyse und Linienfindung erforderlich. Die Ergebnisse werden in absehbarer Zeit erwartet.

In Niedersachsen konnten im Wesentlichen zwei von der BAB A 1 zwischen Zeven und Heidenau in nördlicher Richtung bis zur Elbe verlaufende Korridore ermittelt werden. Hinzu kommen noch ein parallel zur Elbe von Drochtersen bis einschließlich der im Bau befindlichen BAB A 26 zwischen Stade und Hornburg verlaufender Korridor sowie drei mögliche Elbübergänge bei Drochtersen, Bützfleth und Grünendeich. Ziel der Auftragsverwaltung Niedersachsen ist es, die vorbereitenden Arbeiten zügig mit dem Ziel abzuschließen, das Raumordnungsverfahren noch im Juni 2002 einzuleiten.

In Schleswig-Holstein konzentrierten sich die Untersuchungen zwischen der Elbquerung und der BAB A 7 auf drei Korridore mit zahlreichen (Unter-)Varianten. Bestimmend für die Korridore sind die Elbquerungen, die mit den Orten Glückstadt, Sestermühle (Pagensand) und Hetlingen charakterisiert sind oder auch als hamburgferne bzw. nördliche, als mittlere und als hamburgnahe bzw. südliche Elbquerung bezeichnet werden.

Östlich der BAB A 7 bis Bad Segeberg wurden grundsätzlich zwei Korridore ermittelt. Einer führt entlang der Bundesstraße 206, der andere verläuft in einiger Entfernung südlich davon. Von einigen Varianten der Nordwestumfahrung Hamburg werden Abschnitte der BAB A 23 und der BAB A 7 als Versatz mit benutzt.

Sobald die Untersuchungen zur Raumanalyse und Linienfindung abgeschlossen sind und die jeweiligen Raumordnungs- bzw. landesplanerischen Verfahren zu einer Vorzugsvariante der beiden betroffenen Länder Niedersachsen und Schles-

wig-Holstein geführt haben, ist vorgesehen, dass die Linie gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz zeitnah durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) förmlich bestimmt wird. Die erforderlichen Planungen zur Vorbereitung der Planfeststellungsverfahren werden sich in beiden Ländern anschließen, um das Baurecht zu erlangen.

Für den östlichen Abschnitt der Nordwestumfahrung Hamburg in Schleswig-Holstein zwischen Geschendorf (Bundesstraße 206) und der BAB A 1 bei Lübeck, der linienbestimmt ist und sich in der Planfeststellung befindet, hat der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die schrittweise Finanzierung verkehrswirksamer Abschnitte zugesagt, sobald Baurecht vorliegt. Dem vorzeitigen Grunderwerb noch in diesem Jahr wurde bereits zugestimmt. Baubeginn soll im Frühjahr 2003 sein.

Angesichts des frühen Planungsstadiums der Nordwestumfahrung Hamburg sind belastbare Aussagen zu einem möglichen Fertigstellungstermin für die Gesamtmaßnahme in Niedersachsen und Schleswig-Holstein nicht möglich.

4. Welche Positionen und Präferenzen haben nach Kenntnis der Bundesregierung die angrenzenden Nachbarstaaten zur Fortführung der A 20 im Rahmen des europäischen Fernverkehrsstraßenkonzeptes?
5. Welche Position nimmt die EU zu diesem Straßenbauvorhaben ein?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Nordwestumfahrung Hamburg ist die westwärtige Fortführung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 10, der Ostseeautobahn BAB A 20 Lübeck–Stettin bis zur BAB A 1 Hamburg–Bremen in Niedersachsen. Als eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen im Norden Europas dient sie den baltischen und skandinavischen Verkehrsströmen und erleichtert den Straßengüterverkehr im Bereich der Seehäfen von Nord- und Ostsee. Insofern ist dieses Projekt auch für die angrenzenden Nachbarstaaten in West-, Nord- und Osteuropa von Interesse.

Die BAB A 20 ist angesichts ihrer Bedeutung für den europäischen Fernverkehr integraler Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN) und wird in diesem Zusammenhang auch durch die EU gefördert.

#### **Streckenverlauf**

6. Welche Elbquerung favorisiert die Bundesregierung hinsichtlich des Nah- und des Fernverkehrs?

Die Verkehrswirtschaftliche Untersuchung „A 20 – Großräumige Umfahrung der Metropolregion Hamburg“ aus dem Jahre 1998 favorisierte die hamburgnahe Elbquerung. Ergebnisse der anschließend vertiefend durchgeführten Untersuchungen liegen dem BMVBW noch nicht vor, sodass Aussagen zu einer aktuell favorisierten Elbquerung verfrüht wären. Wie die Nordwestumfahrung Hamburg selbst sind alle drei untersuchten Elbquerungen gemäß Bundesfernstraßengesetz dazu bestimmt, dem Fernverkehr zu dienen.

7. Plant die Bundesregierung zusätzlich zu einer westlich von Hamburg gelegenen Elbquerung auch eine Anbindung der A 21 an die A 7 über eine östliche Elbquerung?

Welches sind die Gründe für die Haltung der Bundesregierung in dieser Frage?

Im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist eine östliche Umfahrung Hamburgs zwischen der BAB A 24 und der BAB A 7 als BAB A 263 im Weiteren Bedarf eingestuft. Im Hinblick auf das Ergebnis der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung im Raum Lauenburg wird im Rahmen der Bedarfsplanfortschreibung eine um den Abschnitt zwischen der A 250 und der A 7 verkürzte Maßnahme als BAB A 21 zwischen der BAB A 24 und der BAB A 250 neu bewertet. Eine endgültige Entscheidung darüber, wie die im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als BAB A 21/A 263 dargestellte Ostumfahrung Hamburgs im Rahmen der Novellierung des Fernstraßenausbaugesetzes den Deutschen Bundestag zur Entscheidung vorgeschlagen wird, ist noch nicht getroffen.

8. Welche Veränderungen hinsichtlich der Verkehrsströme antizipiert die Bundesregierung bei den unterschiedlichen Streckenverlaufsmustern?

Aus den in der Antwort zu Frage 6 dargelegten Gründen sind detaillierte Aussagen zur Zeit noch verfrüht. Grundsätzlich lässt sich jedoch für jede Variante der BAB A 20, Nordwestumfahrung Hamburg feststellen, dass sie die Fernverkehre aus dem nachgeordneten Straßennetz bündelt und damit vom Fernverkehr entlastet. Dieser Effekt steigt tendenziell, wenn im nahegelegenen Netz hohe Verkehrsströme mit hohem Fernverkehrsanteil auftreten.

9. Beabsichtigt die Bundesregierung, entgegen den Aussagen des Bundesverkehrswegeplanes, Teile der geplanten Autobahnstrecke in Schleswig-Holstein als Bundesstraße auszuführen?

Die Bundesregierung sieht zurzeit keinen Anlass, von der Planung als Bundesautobahn abzurücken.

10. Beabsichtigt die Bundesregierung im Zusammenhang mit den Planungen für die A 20 auch den Ausbau der Bahnstrecken in Schleswig-Holstein und über die Elbe und wie sieht der derzeitige Planungsstand dafür aus?

Nein.

11. Sollen Bahn- und Straßennetz grundsätzlich parallel geführt werden oder präferiert die Bundesregierung eine abweichende Lösung?

Eine Parallelführung von neu geplanten Bahnstrecken und Bundesfernstraßen wird dann angestrebt, wenn in einem Korridor für beide Verkehrsträger ein ausreichendes Verkehrsaufkommen prognostiziert ist.

12. Besteht hinsichtlich der favorisierten Trassenführung sowohl für die A 20 wie für die Bahnstrecken ein Einvernehmen zwischen der Bundesregierung und den beteiligten Bundesländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen?

Die Frage nach dem Einvernehmen über eine favorisierte Trassenführung für die Bahn stellt sich nicht, da im Ergebnis einer großräumigen Untersuchung im betreffenden Korridor keine neue Bahnstrecke geplant ist. Über die zu favorisierende Trassenführung der BAB A 20, Nordwestumfahrung Hamburg kann erst eine Festlegung getroffen werden, wenn die zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein die zur Linienbestimmung durch das BMVBW gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz erforderlichen Unterlagen vorgelegt haben.

13. Besteht für eine effektive und reibungslose Abstimmung zwischen der Bundesregierung und den genannten Landesregierungen eine gemeinsame Planungsgruppe und wenn ja, welches sind ihre Ergebnisse, wenn nein, wann und wie soll eine solche Gruppe eingerichtet werden?

Die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen haben Arbeitsgruppen eingesetzt, die aufbauend auf der zwischen 1995 und 1998 mit Mitteln des Bundes durchgeführten Verkehrswissenschaftlichen Untersuchung „A 20 – Großräumige Umfahrung der Metropolregion Hamburg“ die für das durchzuführende Raumordnungsverfahren in Niedersachsen und für die Linienbestimmungsverfahren der Abschnitte in Schleswig-Holstein und in Niedersachsen notwendigen Voraussetzungen schaffen.

Die Planung obliegt den zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Das BMVBW wird im Rahmen einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe über wesentliche Planungsschritte informiert.

### **Finanzierung**

14. Welche Mittel sind gegenwärtig für die Fortsetzung der A 20 eingeplant und wie schätzt die Bundesregierung den Bedarf bis zur Fertigstellung ein?

Der mit rund 64,5 Mio. Euro veranschlagte östliche Abschnitt der BAB A 20, Nordwestumfahrung Hamburg zwischen Geschendorf (Bundesstraße B 206) und der BAB A 1 bei Lübeck ist – wie in der Antwort zu den Fragen 1 bis 3 näher erläutert – mit einem Baubeginn im Jahr 2003 im Finanzierungsprogramm berücksichtigt. Für das Gesamtprojekt werden derzeit – je nach Variante – Kosten in Höhe von bis zu 1 350 Mio. Euro erwartet.

15. Welchen Stellenwert haben private Investoren in den Finanzierungsplänen der Bundesregierung?

16. Welche Finanzierungskonzepte sind der Bundesregierung bekannt?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesfernstraßenbau wird grundsätzlich aus dem Bundeshaushalt finanziert. Daneben sind als komplementäre Finanzierungsmodelle die private Vorfinanzierung (Ratenkaufmodell) sowie zwei privatwirtschaftliche Betreibermodelle eingeführt worden bzw. befinden sich in der Einführung.

Die private Vorfinanzierung soll wegen der Vorbelastung künftiger Haushalte nicht ausgeweitet werden, während die privatwirtschaftlichen Betreibermodelle verstärkt weiter verfolgt werden. Mit dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) sind seit 1994 die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung eines Betreibermodells (sog. F-Modell) gegeben. Danach können der Bau, die Erhaltung, der Betrieb und die Finanzierung von Brücken oder Tunneln an Private übertragen werden. Zur Refinanzierung erhalten diese das Recht zur Erhebung von Mautgebühren.

Ein darüber hinaus für den 6-streifigen Ausbau von Bundesautobahnen konzipiertes Betreibermodell hat der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 19. Oktober 2001 im Rahmen des Programms „Bauen jetzt – Investitionen beschleunigen“ vorgestellt. Es basiert auf der Aufhebung der zeitbezogenen und der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Gebühr für schwere Lkw ( $\geq 12$  t zulässiges Gesamtgewicht) auf Bundesautobahnen.

17. Gibt es zum gegenwärtigen Zeitpunkt Interessenten für eine private Finanzierung der Elbquerung oder anderer Abschnitte der geplanten Autobahn und wenn ja, welche sind dies und für welche Abschnitte signalisieren sie Interesse?

Nein. Das konkrete Interesse der Bau- und Finanzierungswirtschaft an allen Privatfinanzierungsmodellen konkretisiert sich für die einzelne Maßnahme mit Durchführung des Ausschreibungs- und Vergabeverfahrens.

18. Besteht zur Koordinierung der Interessenten für eine private Finanzierung und den öffentlichen Interessen eine Planungsgruppe?

Nein. Dies wäre hinsichtlich des frühen Planungsstadiums der BAB A 20, Nordwestumfahrung Hamburg, verfrüht.

19. Von welcher Anschubfinanzierung seitens des Staates geht die Bundesregierung im Falle einer privaten Finanzierung bei den einzelnen infragestehenden Abschnitten bzw. Elbquerungen aus?

Im Rahmen der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung „A 20 – Großräumige Umfahrung der Metropolregion Hamburg“ wurde für den Bereich der Elbquerung eine Machbarkeitsuntersuchung als Betreibermodell (F-Modell) auf der Grundlage des FStrPrivFinG durchgeführt. Für die hamburgnahe Trassen- und Tunnelvariante III wurde eine notwendige Anschubfinanzierung von 11 % bis 25 % der Investitionskosten errechnet, während für alle anderen Varianten eine weit höhere Anschubfinanzierung als Voraussetzung für die geforderte wirtschaftliche Rentabilität genannt wird.

Eine abschließende Bewertung der Machbarkeit eines Betreibermodells für die Elbquerung im Zuge der BAB A 20, Nordwestumfahrung Hamburg, ist nach der Linienbestimmung durch das BMVBW vorgesehen.

20. Welche Erfahrungen mit privater Finanzierung in vergleichbarem Maßstab im In- und Ausland sind der Bundesregierung bekannt?

Über Privatfinanzierungsmodelle für Straßen im europäischen und außereuropäischen Ausland gibt es eine Vielzahl von Berichten und Veröffentlichungen, die der Bundesregierung bekannt sind. Vergleichbare Erfahrungsberichte liegen für

das Inland bisher nicht vor, da sich im Bundesfernstraßenbau noch keine Betreibermodelle im Betrieb befinden.

### **Umwelt und Tourismus**

21. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass bei der Fortführung der A 20 die Natur bestmöglich geschützt wird und die negativen Folgen für die Natur wie für die Anwohner so klein wie möglich gehalten werden?

Bereits auf der Ebene der vorbereitenden Straßenplanung (Linienbestimmungsverfahren) wird nach § 16 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und § 15 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Sie umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, die mit den in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgütern beschrieben wird. Die Festlegung der „Linie“ erfordert angesichts der vielfältigen, einander nicht selten widersprechenden Anforderungen einen Abwägungsprozess nach den gleichen Grundsätzen, die für die verbindliche Straßenplanung (Planfeststellungsverfahren) gelten, bei der die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung berücksichtigt und z. B. erforderliche Maßnahmen des Lärmschutzes sowie naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen für die durch das Vorhaben zu erwartenden Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild festgelegt werden.

22. Wie bindet die Bundesregierung die Bürgerinitiativen, Verbände und anderen Interessengruppen in ihre Planungsarbeit ein und wie sind die diesbezüglichen Ergebnisse?

Die Planung von Bundesfernstraßen und die Beteiligung Dritter entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen für die jeweilige Planungsstufe obliegt den in Auftragsverwaltung des Bundes jeweils zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder.

23. Wie berücksichtigt die Bundesregierung bei ihren derzeitigen Planungen notwendige Erweiterungen von Autobahn, Bundesstraßen und Bahnnetz in näherer Zukunft und die diesbezüglichen Auswirkungen auf die Umwelt?
24. Wie ist in diesem Zusammenhang die Koordination zwischen Autobahnplanung und Bahnverkehrsplanung zur Minimierung der negativen Folgen für die Umwelt sichergestellt?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes werden die Projekte der verschiedenen Verkehrsträger in ihrer Gesamtwirtschaftlichkeit, ihrer Raumwirksamkeit sowie ihrer Auswirkungen auf die Umwelt untersucht. Wesentliches Element ist dabei die Umweltrisikoeinschätzung, deren Ergebnisse mitentscheidend sind für die Beantwortung der Frage, ob und ggf. mit welchen Auflagen ein Projekt weiter verfolgt werden soll. Wichtige Gesichtspunkte hierfür sind

- Kulturlandschaften, unzerschnittene verkehrsarme Räume und hochempfindliche Gebiete,
- europäische Naturschutzgebiete (FFH- und Vogelschutzgebiete) sowie

– kumulative Effekte räumlich benachbarter Maßnahmen.

Bei Straßenbauprojekten wird eine Umweltrisikoeinschätzung regelmäßig durchgeführt, wenn auf Grund einer Vorabuntersuchung mit einer Häufung von Umweltkonflikten zu rechnen ist. Bei Schienenprojekten wird wegen des im allgemeinen großräumigeren Projektzuschnittes eine Umweltrisikoeinschätzung regelmäßig und ohne weitere Voruntersuchung durchgeführt.

25. Welche positiven und negativen Folgen antizipiert die Bundesregierung durch die Fortführung der A 20 für den Tourismus der davon berührten Regionen?

Die BAB A 20, Nordwestumfahrung Hamburg, führt in allen Streckenabschnitten zu einer besseren Erreichbarkeit der touristischen Ziele an Nord- und Ostsee und dem jeweiligen Hinterland. Hierdurch werden insbesondere auch zusätzliche Kurzurlaube in den Ferienregionen Schleswig-Holsteins und Niedersachsens erleichtert, so dass hiervon positive Effekte auf die Umsatz- und Belegzahlen im Tourismusgewerbe und im Handel zu erwarten sind. Negative Folgen für den Tourismus werden nicht erwartet.