

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Franziska Eichstädt-Bohlig, Steffi Lemke, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/8430 –**

Auswirkungen des geplanten Baus der Küstenautobahn A 20 durch das Schutzgebiet „Peenetal“

Die über 300 Kilometer lange Küstenautobahn A 20, deren Planung bereits einen Vorläufer aus den 30er Jahren hat, soll parallel zur Ostseeküste eine neue Autobahnverbindung zwischen den Hafenstädten Lübeck und Stettin herstellen. Davon versprechen sich die Befürworter der Planung eine drastische Verbesserung der wirtschaftlichen Situation in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg. Für die Schaffung der angekündigten 50 000 Arbeitsplätze gibt es bislang keine Belege und keine sicheren Indizien. Vielmehr ist zu befürchten, daß die langfristigen Entwicklungschancen der Region im Tourismus durch den unwiederbringlichen Verlust von Naturräumen massiv beeinträchtigt werden. Der Bau der A 20 wird zusätzlich eine erhebliche Verkehrsverlagerung insbesondere des Transit-Güterverkehrs zwischen Nordeuropa sowie den Benelux-Ländern und Osteuropa bewirken.

Sieben Jahre nach Herstellung der deutschen Einheit steht die Verkehrsfreigabe eines 26 km langen Teilstücks der A 20 zwischen Grevesmühlen und Wismar bevor. Das nächste Teilstück der geplanten A 20, dessen Baureife vorangetrieben werden soll, liegt über 100 km entfernt. Mit dem Planfeststellungsbeschluß für die völlig isoliert liegende 6,5 km lange Durchquerung des internationalen Schutzgebietes „Peenetal“ (A 20-Peenequerung) sollen jetzt im ökologisch sensibelsten Bereich Fakten geschaffen werden. Ein relevanter verkehrlicher Nutzen dieses Teilstückes ist nicht zu erwarten. Im Falle eines Projektabbruchs bliebe eine Investitionsruine zurück. Durch die Konzentration auf die Peenequerung drängt sich der Verdacht auf, daß gezielt der Widerstand von Umweltschutzinitiativen und lokaler Bevölkerung geschwächt werden sollen.

Vorbemerkung

Die A 20, Lübeck–Stettin, ist eines der sieben Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße –, die eine Schlüsselfunktion für das Zusammenwachsen der alten und neuen Bundesländer einnehmen. Als eine leistungsfähige Verkehrsverbindung trägt die A 20 zur deutlichen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und zum Abbau von Staus im Zuge der Bundesfernstraßen B 105, B 104, B 96

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 22. September 1997 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

und B 109 mit ihren zahlreichen Ortsdurchfahrten bei. Sie wird als eine überregionale Magistrale mit internationaler Bedeutung auch wichtige Wirtschaftszentren der Küstenregion verbinden sowie Mobilität, Standortqualität und Arbeitsplätze in Mecklenburg-Vorpommern sichern. Die Summe dieser Wirkungen, die nach wie vor Bestand haben, führten seinerzeit im Rahmen des Fernstraßenausbaugesetzes zu einem „Vordringlichen Bedarf“. Die Bundesregierung hält daher an der Realisierung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 10 in vollem Umfang fest.

1. Welche Erkenntnisse stützen die Annahme der Bundesregierung, der Bau der Autobahn A 20 werde zu einem wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern führen?

Voraussetzung zur Verbesserung der regionalen Standortqualität und damit der wirtschaftlichen Entwicklungschancen der neuen Bundesländer sind eine gute verkehrliche Erschließung und Anbindung an die nationalen und internationalen Wirtschaftszentren.

Mit dem Bau der A 20 wird hierzu beigetragen. Sie wird die Ansiedlung von Betrieben in der Region ebenso fördern wie den Fremdenverkehr, für den eine gute Erreichbarkeit von entscheidender Bedeutung ist.

2. Liegen der Bundesregierung Studien oder Untersuchungen zu den regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Baus und des anschließenden Betriebes der Autobahn A 20 vor?
Zu welchen Ergebnissen kommen diese?

Zu den Wirkungen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) auf die Erreichbarkeit und damit die Standortgunst der Regionen in der Bundesrepublik Deutschland hat das Bundesministerium für Verkehr in 1994 eine Forschungsarbeit durchführen lassen (Reise- und Transportzeitverbesserungen im Schienen- und Straßennetz durch Realisierung der VDE).

Für die A 20 kommt die Studie zu einem ausgesprochen positiven Ergebnis: Der Bau der A 20 zeigt deutliche Wirkung im Hinblick auf die Verbesserung der Erreichbarkeit und damit der Standortgunst Mecklenburg-Vorpommerns, insbesondere der Region um Stralsund.

3. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse, inwiefern die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse Rückschlüsse über die Auswirkungen des Baus der Autobahn A 20 in den verschiedenen Regionen der Länder Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg auf den regionalen Arbeitsmarkt und die regionale Wirtschaftsstruktur zulassen?
Können die vorliegenden Ergebnisse quantifiziert und – in bezug auf die regionale Wirtschaftsstruktur – qualifiziert werden?

Das Ergebnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der A 20 im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 1992 weist deutliche regionale Strukturverbesserungen und Erreichbarkeitseffekte auf. Sie bilden über ein Drittel der Maßnahmenutzen und tragen da-

mit ganz wesentlich zu dem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis der Maßnahme bei.

Die ausgewiesenen Effekte lassen sich insoweit quantifizieren, als unter Berücksichtigung sowohl der bau- als auch der betriebsbedingten Wirkungen die A 20 den zu ihrem Einflußbereich gehörenden Regionen einen ökonomischen Wachstumsschub verleihen kann, der während der Bau- und Nutzungszeit Jahr für Jahr durchschnittlich mehr als 20 000 erwerbsfähigen Personen zu Beschäftigung verhilft.

Qualifizieren lassen sich diese Effekte nur insoweit, als diese auf Grundlage verschiedener Untersuchungen geschätzten Beschäftigungswirkungen teils in der Bauindustrie, teils in dem Einflußbereich der A 20 angesiedelten sonstigen Wirtschaftszweigen, teils in den verflochtenen Wirtschaftszweigen auftreten.

4. Welche Unterlagen wurden seitens der Bundesregierung und/oder der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) zur Fragestellung der regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Baus und des späteren Betriebes der A 20 in das Raumordnungsverfahren und die bisher abgeschlossenen bzw. laufenden Planfeststellungsverfahren eingeführt?

Die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen der A 20 sind bei der Bewertung der Maßnahme nach dem Bundesverkehrswegeplan und in den Raumordnungsverfahren auf Landesebene beurteilt worden.

Diese Ergebnisse und Unterlagen sind Grundlage für den weiteren Planungsvollzug.

5. Gibt es diesbezüglich Unterschiede zwischen den Planfeststellungsverfahren im westlichen Teil des Landes Mecklenburg-Vorpommern und für die geplante Peenequerung?

Nein.

6. Welche diesbezüglichen Unterlagen wurden der Kommission der Europäischen Union zur Erarbeitung der Stellungnahme nach Artikel 6 Abs. 4 der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (92/43/EWG) für die Querung der Peene vorgelegt?

Soweit Schutzgebiete gemäß Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie betroffen waren, wurden der Kommission der Europäischen Union die Ergebnisse der Verkehrs- und Umweltuntersuchungen vorgelegt.

7. Hat die Kommission der Europäischen Union im genannten Verfahren von der Bundesregierung die Vorlage konkreter Unterlagen zur regionalwirtschaftlichen Situation, zur Arbeitsmarktsituation und zu den wirtschaftlichen Prognosen für die betroffenen Regionen verlangt?

Wenn ja, welche?

Welche Unterlagen hat die Bundesregierung auf eine etwaige Bitte der Kommission vorgelegt?

Die Kommission der Europäischen Union hat von der Bundesregierung keine Vorlage konkreter Unterlagen zur regionalwirtschaftlichen Situation, zur Arbeitsmarktsituation und zu den wirtschaftlichen Prognosen für die betroffene Region verlangt.

Vorpommern gehört zu den „Ziel 1“-Regionen, für deren Entwicklung und strukturelle Anpassung die Europäische Union Fördermittel aus den Strukturfonds in erheblichem Umfang zur Verfügung stellt.

8. Wurde die Verkehrsmengenprognose für die A 20 in ähnlicher Weise überarbeitet wie die Prognose des Fahrgastaufkommens für die aktualisierte Wirtschaftlichkeitsberechnung des Transrapid vom April 1997, deren Ergebnisse insbesondere in den neuen Bundesländern stark von den Daten der dem Bundesverkehrswegeplan zugrundeliegenden „Matrix 91“ abweichen, und – wenn ja – mit welchem Ergebnis?

Wenn nein: Warum wurde auf eine Überarbeitung im Fall der A 20 verzichtet?

Eine Überprüfung der Matrix 2010 auf der Basis der Strukturdatenprognose 1991 ist bisher nicht vorgenommen worden.

Zwar verläuft die Bevölkerungsentwicklung niedriger als bisher angenommen, das bedeutet aber nicht zwangsläufig eine geringere Verkehrsnachfrage, da der Motorisierungsgrad stärker zunimmt als bisher angenommen.

Die Änderungen, die sich aus beiden gegenläufigen Tendenzen für die Verkehrsprognose ergeben, sind geringfügig. Daher können die ursprünglichen Ergebnisse weiterhin genutzt werden.

9. Liegen der Bundesregierung nach Verabschiedung der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ erstellte Neuberechnungen über den Anteil des durch die A 20 induzierten Verkehrs vor?

Welche Ergebnisse haben sie gebracht?

Konkrete Berechnungen zum induzierten Verkehr liegen nicht vor.

10. Welche Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße bzw. von der Küstenschifffahrt auf die Straße erwartet die Bundesregierung im Personen- und Güterverkehr für die Korridore zwischen Lübeck/Hamburg und Grambow bzw. Frankfurt/Oder im Falle der vollständigen Realisierung der A 20?

Wie sind diese Verlagerungseffekte mit den erklärten verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung zur Vorrangstellung des Schienengüterverkehrs in Einklang zu bringen?

Die bereits erwähnte Untersuchung zu den Wirkungen der VDE auf die Erreichbarkeit der Regionen der Bundesrepublik Deutschland läßt im Hinblick auf modale Veränderungen insgesamt eine gegenseitige Aufhebung der Effekte zugunsten und zu Lasten der Schiene beziehungsweise der Straße erwarten. Für Mecklenburg-Vorpommern gibt sie eine Änderung des Modalsplit bei alleinigem Bau der VDE Straße (ohne den Bau der VDE Schiene) um rund 2,6 % zugunsten der VDE Straße an, die im wesentlichen auf den

Bau der A 20 zurückzuführen sein dürfte. Diese geringen Verlagerungseffekte stehen nicht im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung: Die umwelt- und sozialgerechte Sicherung der Mobilität von Personen und Gütern bedarf eines, die arteiligen Vorteile aller Verkehrsträger nutzenden Verkehrssystems; sie bedarf des Straßen- als auch des Schienenverkehrs, der Binnenschifffahrt und des Luftverkehrs.

11. Welche Ansätze sieht die mittelfristige Finanzplanung für den Bau der A 20 vor?

Wie verhielten sich die tatsächlichen Ausgaben der Jahre 1994 bis 1996 zu den Planansätzen der jeweiligen Jahre?

- a) Wie hoch ist die für den Bau (exklusive Planungskosten) und den Grunderwerb bisher verausgabte Summe für den Bau der A 20?
- b) Wie verhalten sich die Summen zu den der Planung zugrunde gelegten Kostenschätzungen bei der Erarbeitung des Programms „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“?
Welche realen jährlichen Kostensteigerungsraten haben sich ergeben?
- c) Welche Gesamtkosten wird das Projekt A 20 von der A 1 bis zur A 11 beim Bund und den beteiligten Ländern nach dem derzeitigen Stand verursachen?
- d) Welche Mittel sollen wann für welche Bauabschnitte der A 20 nach welchen Kriterien zur Verfügung gestellt werden?

Im Vergleich zu den Soll-Ansätzen der Jahre 1994 bis 1996 in Höhe von insgesamt 361,5 Mio. DM betragen infolge verzögerten Baurechts die Ist-Ausgaben für den gleichen Zeitraum 231,4 Mio. DM.

Bezüglich der Ansätze zur mittelfristigen Finanzplanung siehe Antwort zu d).

Zu a):

Die Ausgaben bis einschließlich 1996 für den Bau und den Grunderwerb des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 10, A 20 Lübeck (A 1) – Stettin (A 11), belaufen sich auf rund 250 Mio. DM.

Zu b)

Gemäß dem Bundesverkehrswegeplan 1992 (Stand 15. Juli 1992) betragen die Kosten für den Bau und den Grunderwerb des VDE Nr. 10 rund 3,3 Mrd. DM. Bei derzeit aktuellen Kosten in Höhe von rund 3,8 Mrd. DM ergibt sich eine Kostenerhöhung von 500 Mio. DM, was einer jährlichen Steigerung von ca. 3 % entspricht.

Zu c)

Im Hinblick auf das derzeit relativ stabile Preisniveau kann davon ausgegangen werden, daß das Projekt VDE Nr. 10 zu den aktuellen Kostenschätzungen in Höhe von rund 3,8 Mrd. DM erstellt werden kann.

Zu d)

Der Mittelansatz für das Jahr 1997 des VDE Nr. 10 beträgt 144,5 Mio. DM. Im Entwurf des Bundesfernstraßenhaushalts 1998 ist ein Mittelansatz von rund 230 Mio. DM veranschlagt.

Weitergehende Einplanungen konkreter Beträge in den Folgejahren erfolgen in Abhängigkeit des Planungsfortschrittes und erzielter Ausschreibungsergebnisse. Nach der derzeitigen Finanzierungsdisposition sind die zukünftigen Mittelansätze in der Summe so eingeplant, daß eine Fertigstellung der A 20 bis zur Mitte des nächsten Jahrzehnts erreicht wird.

12. Wie hoch sind die bisher tatsächlich verausgabten Bundesmittel für Vorhaben des „Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 1“?

Die bis zum 31. August 1997 für die A 20 für Bau und Grunderwerb verausgabten Bundesmittel betragen rund 315 Mio. DM. Daneben entstehen Planungskosten der DEGES, die vom Bund hälftig übernommen werden und erst mit Fertigstellung größerer Abschnitte schlußgerechnet werden. Per 31. August 1997 ergab sich hierzu für den Bund ein Ausgabenstand von rund 80 Mio. DM.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß der Bauabschnitt Wismar-West bis Wismar-Ost, der wegen besonderer Dringlichkeit nach dem 1994 von Deutschem Bundestag und Bundesrat beschlossenen Investitionsmaßnahmegesetz realisiert wird, zeitgleich mit dem nach dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz planfestgestellten Abschnitt Grevesmühlen bis Wismar-West fertiggestellt und zur Nutzung freigegeben werden soll, obwohl das Investitionsmaßnahmegesetz nach Einschätzung der Bundesregierung „(. . .) für diesen Streckenabschnitt einen Zeitvorteil von zwei Jahren“ bringen sollte (BR-Drucksache 247/93, S. 10)?

Die Abschnitte Wismar/West–Wismar/Ost und Grevesmühlen–Wismar/West eignen sich nicht zu einem Vergleich des Zeitbedarfs zwischen Investitionsmaßnahmegesetz (IMG) und Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz. Auch der letztlich planfestgestellte Abschnitt Grevesmühlen–Wismar/West sollte ursprünglich vom IMG mit umfaßt sein. Daher erfolgten auch hierfür die Vorarbeiten nach Maßgaben des IMG und führten zu einem entscheidenden Zeitvorteil. Erst zu einem späteren Zeitpunkt hat das Land entschieden, das Baurecht auf konventionelle Weise erlangen zu wollen. Da das Planfeststellungsverfahren auf die erfolgten Vorarbeiten nach Maßgaben des IMG aufbauen konnte und auch mit höchster Priorität betrieben wurde, können beide Abschnitte zeitgleich für den Verkehr freigegeben werden.

14. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den durch den Bau der A 20 voraussichtlich verursachten Verlust an ökologisch wertvollen Naturräumen?

Ökologisch wertvolle Naturräume werden schwerpunktmäßig in den Querungsbereichen der A 20 mit den Flußtälern – z. B. Warnow, Trebel-Recknitz und Peene beeinträchtigt. Für die Querung dieser Täler wurden die Stellen ausgewählt, an denen sich die geringsten Beeinträchtigungen ergeben. Darüber hinaus werden verbleibende Beeinträchtigungen durch Vermeidungs- und Min-

derungsmaßnahmen bei der Bauwerksgestaltung und Bauweise weitgehend vermieden. Unvermeidbare, erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen werden durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen.

15. Aus welchen verkehrlichen Gründen wird das Planfeststellungsverfahren zur Peenequerung zum jetzigen Zeitpunkt vorangetrieben?

Welche sonstigen Gründe liegen dafür vor?

Die A 20 kann sowohl aus bauwirtschaftlichen, planungsrechtlichen als auch personellen Gründen nur abschnittsweise realisiert werden. Aus diesem Grunde werden jeweils verkehrswirksame Abschnitte gebildet und gebaut.

Die A 20-Umfahrung von Breechen und Jarmen bringt bereits eine verkehrswirksame Entlastung der Ortsdurchfahrt.

Mit dem Bau der Peenequerung soll noch in diesem Jahr begonnen werden, da dieser bauzeitbestimmend für diesen Abschnitt ist und der Planfeststellungsbeschuß vorliegt.

16. Welchen verkehrlichen Nutzen erwartet die Bundesregierung von einer fertiggestellten Peenequerung, falls der Bau der A 20 zwischen Greifswald und Neubrandenburg wegen

- a) Einwänden und Klageverfahren gemäß der Richtlinie 92/43/EWG gestoppt,
- b) einer geänderten Linienführung nicht auf der bislang beplanten Trasse erfolgen

wird?

Die Frage stellt sich für die Bundesregierung nicht, da das Parlament den Vordringlichen Bedarf der A 20 von Lübeck bis Stettin (A 11) beschlossen hat. Seitens der Bundesregierung wurden der Bau und die Finanzierung der A 20 von Lübeck bis Stettin (A 11) mehrfach auf der Grundlage der linienbestimmten Trasse bestätigt. Insofern sind weder ein Baustopp noch eine geänderte Linienführung zu erwarten.

17. Wie ist der Planungsstand auf den Abschnitten Wismar–Rostock, Rostock–Greifswald, Jarmen–Neubrandenburg, Neubrandenburg–Pasewalk, Pasewalk–Prenzlau, aufgeschlüsselt nach abgeschlossenen Planungsschritten, voraussichtlichem Planfeststellungsbeschuß, geplanter Mittelbereitstellung und geplantem Baubeginn?

- a) Welche Hinderungsgründe für den Planungsfortschritt liegen in den o. a. Abschnitten vor?
- b) Wann und auf welche Art und Weise werden diese Hinderungsgründe voraussichtlich ausgeräumt sein?

Die Mittelansätze der Jahre 1997 und 1998 und die Planungsstände enthält die nachstehende Tabelle. Besondere Hinderungsgründe für den Planungsfortschritt liegen nicht vor.

Teilabschnitt	Mittelansatz		geplante Baubeginne	Sachstand
	1997 Mio. DM	1998 Mio. DM		
Wismar/Ost – Autobahn- kreuz Rostock (A 20/A 19)	21,9	123,8	Stufenweise 1997 bis 1999	2 Abschnitte sind in Bau, Plan- feststellungsverfahren werden noch 1997 abgeschlossen
Autobahnkreuz Rostock – Gützkow (B 96/B 111)	0,1	1,3	Stufenweise 1998 bis 2002	Entwurfsbearbeitung
Jarmen/Süd – Neubran- denburg	–	0,5	Stufenweise 1999 bis 2003	Entwurfsbearbeitung
Neubrandenburg – Pasewalk	0,4	7,9	Stufenweise 1998 bis 2000	Entwurfsbearbeitung
Pasewalk – Autobahnkreuz Uckermark (A 20/A 11)	0,7	12,0	1998	Planfeststellungsverfahren in einem Abschnitt eingeleitet, im 2. Abschnitt Einleitung noch 1997