

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainer Steenblock, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/5832 –**

Stand der Planungen und Bauarbeiten der Autobahn 20 von Lübeck in Richtung Elbe

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach den bisherigen Plänen der schleswig-holsteinischen Landesregierung soll die gesamte Trasse der Autobahn 20 in Schleswig-Holstein im Jahr 2010 baureif und 2015 befahrbar sein. Das Teilstück Lübeck bis Geschendorf ist seit 2004 im Bau und sollte 2008 fertig gestellt werden. Obwohl Schleswig-Holstein die Realisierung dieses umstrittenen Verkehrsprojekts vorantreibt, scheinen die laufenden Bauarbeiten ins Stocken zu geraten (vgl. Lübecker Nachrichten vom 15. März 2007). Unklar ist, wie sich die momentanen Verzögerungen auf die Folgeabschnitte der A 20 auswirken werden. Das teuerste Teilstück der gesamten Autobahn, der geplante Elbtunnel bei Glückstadt, ist zudem finanziell noch nicht abgesichert.

1. Wie lange verzögert sich der Bau des A 20-Teilstücks von Lübeck bis Geschendorf?
2. Wie sieht der neue Zeitplan für die Fertigstellung dieses Bauabschnitts aus?
3. Was sind die Ursachen für diese Verzögerungen?
4. Waren diese Ursachen im Rahmen der Voruntersuchungen und des Planfeststellungsverfahrens bekannt?
Wenn ja, warum kommt es trotzdem zu Verzögerungen?
Wenn nein, wer ist verantwortlich für diese Unterlassungen?
5. Entstehen durch die Verzögerungen erhöhte Kosten (Bau-, Planungs- und Ausfallkosten)?
Wenn ja, wer kommt für die zusätzlichen Kosten auf?

Die Fragen 1 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Abschnitt der Autobahn A 20 zwischen Lübeck und Geschendorf wird voraussichtlich im Frühjahr 2009 fertig gestellt.

Aufgrund eines von zwei unterlegenen Bietern angestrebten Vergabenaachprüfungsverfahrens nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen konnte die Auftragsvergabe nicht wie geplant im August 2005, sondern erst im März 2006 erfolgen. Der bauvertragliche Fertigstellungstermin des Fachloses Erd- und Straßenbau hat sich infolgedessen von Mai auf November 2008, der für die witterungsabhängigen Folgegewerke der Straßenausstattung von Winter 2008/2009 auf das Frühjahr 2009 verschoben.

Verzögerungen infolge von Vergabenaachprüfungsverfahren bei Vergaben öffentlicher Auftraggeber sind nicht ungewöhnlich. Das hiermit verbundene Risiko, wie ein späterer Zuschlag, trägt der Auftraggeber. Der Auftragnehmer hat in einem solchen Fall grundsätzlich einen Anspruch auf Erstattung der entstandenen Mehrkosten infolge von z. B. längerer Bauzeit, Lohn- und Kostensteigerungen.

Daneben gab es Verzögerungen in einem Streckenabschnitt infolge moorigen Untergrundes, die jedoch ohne nennenswerten Einfluss auf die Gesamtrealisierung und Verkehrsfreigabe der Autobahn sind.

6. Welche Auswirkungen haben diese Verzögerungen für den Bau des Streckenabschnitts von Geschendorf bis zum Anschluss an die Autobahn 21 bei Bad Segeberg?

Keine

7. Wie sieht der aktuelle Zeitplan für die Fertigstellung der nächsten Teilstücke bis zur Elbquerung bei Glückstadt aus?

Belastbare Aussagen über die Fertigstellungstermine der nächsten Teilstücke der Autobahn A 20 bis zur Elbquerung bei Glückstadt sind zurzeit nicht möglich. Zunächst muss für alle Abschnitte noch Baurecht geschaffen werden.

8. Wann wird mit dem Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt von der A 23 bis zur L 118 gerechnet?
9. Wann ist Auftragsvergabe und Baubeginn für diesen Abschnitt?
Für wann ist dessen Fertigstellung geplant?
10. Sind in der im „Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ (IRP, Anlage 2) bereitgestellten Summe von 77 Mio. Euro für den Bau dieses Teilstücks der A 20 (A 23–L 118) die Kosten für das Autobahnkreuz A 23/A 20 enthalten?
Wenn nein, wie hoch sind die Kosten für das Autobahnkreuz, wann wird dieses gebaut, und wie wird das genannte Teilstück an die A 23 angebunden?
11. Welches verkehrspolitische Ziel verfolgt der vorgezogene Bau dieses Teilstücks?

Die Fragen 8 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Abschnitt zwischen Autobahn A 23 und der Landstraße L 118 wird voraussichtlich im Jahr 2009 Baurecht geschaffen werden können. Infolge der

Aufnahme dieses Abschnitts der Autobahn A 20 in den IRP besteht die Möglichkeit, hier frühzeitig mit dem Bau zu beginnen, da – bevor mit dem Straßenoberbau begonnen werden kann – langwierige Vorbelastungen des wenig tragfähigen Untergrundes zu erwarten sind. Ein belastbarer Fertigstellungstermin kann daher zurzeit nicht angegeben werden.

Die Anbindung des Abschnitts an die Autobahn A 23 erfolgt über Rampen, die Teil des Autobahnkreuzes in Gestalt eines vierblättrigen Kleeblattes sind. Die Kosten für das Autobahnkreuz der Autobahnen A 23/A 20 sind in der Summe von 77 Mio. Euro für den Bau des Teilstücks der Autobahn A 20 von der Autobahn A 23 bis zur Landstraße L 118 enthalten.

Infolge der Aufnahme dieses Abschnitts der Autobahn A 20 in den IRP soll der Bau der Autobahn A 20 in Schleswig-Holstein auch im Westen von Schleswig-Holstein bei Glückstadt vorankommen.

12. Zu welchem Ergebnis kommt die Anfang November 2006 angekündigte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den als F-Modell geplanten Elbtunnel bei Glückstadt?
13. Liegt bereits ein überarbeitetes Finanzierungskonzept für den Bau der Elbquerung vor, und wenn noch nicht, wann ist mit der Vorlage eines neuen Konzepts zu rechnen?
14. Auf welche Kostenberechnung für die Elbquerung stützt sich die Bundesregierung im Moment?
15. Sind die Rahmenbedingungen für Finanzierung und Betrieb der Elbquerung festgesetzt (Mauthöhe, Rendite, Finanzierungsanteil des Bundes, Verkehrszahlen)?
16. Für wann ist im Falle eines privat finanzierten Elbtunnels die Ausschreibung geplant?

Die Fragen 12 bis 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Elbquerung im Zuge der Autobahn A 20 wird die Realisierbarkeit als Betreibermodell gemäß dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz in zwei Schritten untersucht werden. Bei positivem Ergebnis des Eignungstestes soll in einem zweiten Schritt eine vertiefende Machbarkeitsstudie über die Realisierungschancen vergeben werden. Hierdurch werden differenzierte Aussagen zu Finanzierung und Betrieb der Elbquerung wie Mauthöhe, Rendite, Finanzierungsanteil des Bundes und Verkehrszahlen erarbeitet.

Die Kosten des Tunnels wurden u. a. im Rahmen der Technischen Machbarkeitsstudie vom Herbst letzten Jahres auf der Grundlage neuester Richtlinien und Erkenntnisse aktualisiert.

Über den Beginn eines Vergabeverfahrens zur Vergabe einer Konzession wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden.

