

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Victor Perli, Amira Mohamed Ali, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Jörg Cezanne, Dr. Diether Dehm, Kerstin Kassner, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Cornelia Moehring, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel, Pia Zimmermann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Neubau der A 20 in Niedersachsen (Küstenautobahn) und Schleswig-Holstein (Nordwestumfahrung Hamburg)**

Der Neubau der Bundesautobahn 20 (A 20) ist eines der größten Autobahnprojekte Deutschlands. Nach der bereits erfolgten Fertigstellung in Mecklenburg-Vorpommern (Ostseeautobahn) und Teilen in Schleswig-Holstein soll die Autobahn weiter durch Schleswig-Holstein (Nordwestumfahrung Hamburg) und Niedersachsen (Küstenautobahn, mit Teilstück der A 26) einschließlich eines Elbtunnels gebaut werden. Der Bau ist seit Jahrzehnten umstritten. Schon die verkehrliche Notwendigkeit ist fraglich, unter anderem da der Güterverkehr aus den Seehäfen eher in Nord-Süd-Richtung geht. Generell gefährdet der Neubau von Autobahnen die Einhaltung der Klimaziele Deutschlands. Dies gilt besonders für die A 20, denn sie würde zu großen Teilen durch mooriges Marschland sowie durch Mischwälder und Wasserschutzgebiete führen, die für Klima- und Naturschutz wertvoll sind. Deshalb hat die A 20 auch im Bundesverkehrswegeplan 2030 eine hohe Umweltbetroffenheit. Der unbeständige moorige Grund stellt zudem ein bautechnisches Risiko dar. So ist in Mecklenburg-Vorpommern unter anderem bei Triebsees auf ähnlichem Grund ein langes Stück Autobahn abgesackt und muss teuer nachgebessert werden. Bauverfahren, die ein Absacken verhindern sollen, sind teuer und zeitaufwendig. Insgesamt drohen die Kosten der Autobahn zu explodieren. Die Schätzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 beläuft sich auf 3,7 Mrd. Euro, 2019 kam die Bundesregierung auf 4,1 Mrd. Euro (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/15996). Eine im Januar 2021 veröffentlichte Studie des BUND („Die Kosten der Autobahn A 20“, [www.bund.net](http://www.bund.net); im Folgenden: BUND-Studie) schätzt die Kosten allerdings schon beim Preisstand von 2019 auf 5,8 Mrd. Euro und am Ende auf mindestens 7 Mrd. Euro. Damit würde der offiziell bisher mit 1,9 angegebene Nutzen-Kosten-Faktor der A 20 auf nur noch 1,1 absinken, das Projekt wäre also kaum noch wirtschaftlich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Bau- und Planungsstand bei der A 20 (hier und im Folgenden einschließlich des Abschnitts der A 26 der Küstenautobahn gemeint; bitte getrennt nach Bauabschnitten auflisten, analog zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/15996)?

2. Wie ist der Stand der Ausschreibung für die Elbquerung (vergleiche <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/009-ferlemann-elbquerung-a20.html>), und wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen?
3. Welche Folgen hatten die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts zur Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit der Planfeststellungsbeschlüsse zu den Bauabschnitten 3 und 4 der Nordwestumfahrung Hamburg und zum Bauabschnitt 1 der Küstenautobahn?
4. Wann ist bei den laufenden Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse mit einer Entscheidung zu rechnen (bitte einzeln auflisten)?
5. Kann die Bundesregierung die Berechnung der BUND-Studie (S. 18) bestätigen, dass die Streckenlänge des Hauptprojekts A20-G10-NI-SH 164,3 km beträgt?  
Wenn nicht, was sind die korrekte Gesamtlänge und die Länge der jeweiligen Bauabschnitte?
6. In welchem Bauabschnitt ist in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/15996 das Autobahnkreuz Kehdingen (A 20/A 26) berücksichtigt?
7. Für welche Abschnitte ist eine Eignungsabschätzung oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Prüfung einer „öffentlich-privaten Partnerschaft“ (ÖPP) erfolgt, am Laufen oder geplant (bitte getrennt auflisten und ÖPP-Variante angeben sowie gegebenenfalls die Abschätzungen bzw. Untersuchungen anfügen)?  
Wie ist jeweils der Stand, und wann ist mit einer Entscheidung zu rechnen?
8. Welche Abschnitte werden in keinem Fall als ÖPP-Variante, sondern konventionell gebaut?
9. Wann und wo ist jeweils mit einem Baubeginn in Niedersachsen und in Schleswig-Holstein zu rechnen?
10. Kann der Bau einzelner Abschnitte in einem der Bundesländer auch beginnen, wenn noch nicht für alle Abschnitte dort das Baurecht vorliegt (bitte ggf. erwarteten Baubeginn für einzelne Abschnitte angeben)?
11. Stimmt die Bundesregierung der Aussage der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung zu, dass der Bau der Küstenautobahn 12 bis 15 Jahre dauern wird (vgl. NWZ 17. Mai 2018, „Bau der A 20 dauert bis zu 15 Jahre“, [https://www.nwzonline.de/wirtschaft/oldenburg-kuestenauebahn-bau-a20-dauert-bis-zu-15-jahre\\_a\\_50,1,2595870830.html](https://www.nwzonline.de/wirtschaft/oldenburg-kuestenauebahn-bau-a20-dauert-bis-zu-15-jahre_a_50,1,2595870830.html))?  
Wenn nicht, mit welchem Zeitraum rechnet die Bundesregierung?
12. Was ist die Kostenschätzung der Bundesregierung für die A 20 auf Basis der aktuellsten verfügbaren Preise (bitte mit verwendetem Preisstand insgesamt und nach Bauabschnitten sowie getrennt nach Planungs- und Baukosten angeben)?
13. Kann die Bundesregierung die Berechnung der BUND-Studie (S. 11) bestätigen, dass der Bau der A 20 nach Preisen von 2019 rund 5,8 Mrd. Euro und im Ergebnis mindestens 7 Mrd. Euro kosten werde (bitte getrennt für beide Summen antworten und Begründung angeben)?
14. Kann die Bundesregierung die Aussage der BUND-Studie (S. 6) bestätigen, dass in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/15996 nur bei 8 von 15 Abschnitten aktualisierte Preise von 2019 verwendet worden seien, bei den 7 anderen aber Preise von 2014 (aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030)?

15. Kann die Bundesregierung die Aussage der BUND-Studie (S. 61) bestätigen, dass in den Kostenabschätzungen des Bundesverkehrswegeplans 2030 für die A 20 keine Planungskosten enthalten seien?
16. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Bundesrechnungshofes in seinem Bericht vom 16. Juli 2014 (V 4 – 2013 – 5651), dass die Kosten für den Elbtunnel bei Glückstadt schon beim Preisstand von 2014 bei mindestens 1,5 Mrd. Euro lagen (wenn nicht, bitte genaue Begründung angeben)?
17. Mit welchen Kosten rechnet aktuell die Bundesregierung für den Kauf der für die A 20 nötigen Baufläche inklusive Baufeld (bitte nach Planungsabschnitten, Bundesländern und Landkreisen aufschlüsseln und durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben; Darstellung bitte analog zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/9205)?
18. Mit welchen Kosten rechnet aktuell die Bundesregierung für den Kauf der für die A 20 nötigen Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung (bitte nach Planungsabschnitten, Bundesländern und Landkreisen aufschlüsseln und durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben; Darstellung bitte analog zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/9205)?
19. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung für den Bau der A 20 erforderliche Flächen, die aber der Planungsträgerin von den Grundeigentümern und Grundeigentümerinnen noch nicht zur Verfügung gestellt wurden?  
Wenn ja, in welchem Umfang (bitte tabellarisch nach Landkreis und Flächengröße auflisten)?
20. Wie vielen Grundeigentümern und Grundeigentümerinnen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung angeboten, für den Bau der A 20 nötige Flächen käuflich zu erwerben, und wie viele davon haben dem jeweiligen Angebot zugestimmt?
21. Welche Geldsumme wurde nach Kenntnis der Bundesregierung für den Ankauf von Flächen für den Bau der A 20 bisher aufgewendet, und wie hoch ist die Geldsumme der ausstehenden Angebote für den Ankauf von Flächen für den Bau insgesamt?
22. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Zuge der Planung beziehungsweise des Baus der A 20 Enteignungen beantragt oder vorgenommen?  
Wenn ja, wo, und in welchem Umfang (bitte tabellarisch nach Landkreis, Größe der Fläche, Höhe der Entschädigung und Stand des Verfahrens aufschlüsseln)?
23. Ist der für die A 20 erwartete Nutzen-Kosten-Faktor von 1,9 aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 noch aktuell, und wenn nicht, wie ist der aktuell erwartete Faktor?
24. Welche Teile der A 20 führen durch Böden mit nur geringer Tragfähigkeit wie tiefgründiges Moor oder organische Marsch (bitte die betreffenden Teile in Kilometern detailliert auflisten sowie den prozentualen Anteil jeweils in Niedersachsen und Schleswig-Holstein angeben)?
25. Wo wird es deshalb beim Bau jeweils zur Anwendung des Bodenvollaustauschverfahrens beziehungsweise des Überschüttverfahrens kommen (bitte genaue Abschnitte mit Kilometerzahl angeben)?

26. Wo wurde sonst das Überschüttverfahren bisher bei Autobahnen oder Bundesstraßen angewendet (bitte genaue Abschnitte mit Kilometerzahl angeben)?
27. Kam es auf Autobahnen oder Bundesstraßen trotz des Überschüttverfahrens jemals zu Absenkungen (bitte gegebenenfalls genaue Abschnitte mit Kilometerzahl angeben)?
28. Gibt es Abschnitte der Ostseeautobahn, die mithilfe des Überschüttverfahrens gebaut wurden, und sind davon Teile abgesackt?
29. Kommt es bei Autobahnen und Bundesstraßen, die mithilfe des Überschüttverfahrens gebaut wurden, zu signifikant mehr Schäden – wie Rissen – als bei sonstigen Autobahnen und Bundesstraßen?
30. Kann die Bundesregierung die Aussage eines Ingenieurs der niedersächsischen Straßenbaubehörde bestätigen, dass für einen Bau mit dem Überschüttverfahren nur eine Lebensdauer von zehn Jahren garantiert werden könne (vgl. die Wiedergabe der Aussage im Niedersächsischen Landtag, 30. Sitzung, 13. November 2018, [https://www.landtag-niedersachsen.de/parlamentsdokumente/steno/18\\_wp/endber030.pdf](https://www.landtag-niedersachsen.de/parlamentsdokumente/steno/18_wp/endber030.pdf), S. 2669)?  
Wenn nicht, mit welcher sicheren Nutzungsdauer rechnet die Bundesregierung?
31. Welche Kosten entstehen nach allgemeiner Erfahrung jeweils durch das Bodenvollaustausch- bzw. Überschüttverfahren pro Autobahnkilometer (bitte absolut in Euro und Zusatzkosten in Euro im Verhältnis zu Autobahnbauten auf sicherem Grund angeben)?
32. Sind die Kosten des Bodenvollaustausch- bzw. Überschüttverfahrens in den geplanten Kosten des Bundesverkehrswegeplans 2030 für die A 20 bereits enthalten?
33. Kann es durch den in Nähe des Seeparks Lehe (Rastede) vorgesehenen Sandabbau zu einer Grundwasserabsenkung kommen, und wie hoch ist dieses Risiko?  
Welche Maßnahmen werden gegebenenfalls ergriffen, um eine Absenkung zu verhindern?

Berlin, den 3. März 2021

**Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**