

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victor Perli, Amira Mohamed Ali, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/27361 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?

Die Planungsstände der einzelnen Abschnitte der A 20 einschließlich des Abschnitts 5 der A 26 sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

<b>Vorhaben</b>	<b>Planungsstand</b>
<b>A 20, Küstenautobahn</b>	
BA 1 Westerstede – Jaderberg	Der Planfeststellungsbeschluss wird beklagt.
BA 2 Jaderberg – Schwei	Im Planfeststellungsverfahren seit Dezember 2017.
BA 3 Schwei – Weserquerung	Der Feststellungsentwurf ist in Arbeit.
BA 4a Weserquerung – Stotel	Der Feststellungsentwurf ist in Arbeit.
BA 4 Stotel – Heerstedt	Der RE-Entwurf befindet sich in der Aufstellung.
BA 5 Heerstedt – Bremervörde	Der Feststellungsentwurf ist in Arbeit.
BA 6 Bremervörde – Elm	Im Planänderungsverfahren seit 2020.
BA 7 Elm – AK Drochtersen	Der Feststellungsentwurf ist in Arbeit.
BA 8 AK Drochtersen – LGr. SH/NI (Elbmitte)	Der Planfeststellungsbeschluss (Strecke und Bauwerk) von 2015 ist seit 2016 unanfechtbar, aber nicht vollziehbar. Dazu ist Planfeststellungsbeschluss für AK Kehdingen erforderlich (seit 2017 im Planfeststellungsverfahren).
<b>A 26, AK Kehdingen – Stade-Ost</b>	
BA 5a AK Kehdingen – Freiburger Straße/L 111	Einleitung Planfeststellungsverfahren 2010, Teilung des Abschnittes 5 in 5a und 5b, Fortführung Planfeststellung Februar 2019.
BA 5b Freiburger Straße/L 111 – Stade-Ost	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Dezember 2020.
<b>A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg</b>	
BA 3 Weede – Wittenborn	Der Planfeststellungsbeschluss von 2012 ist beklagt, das Planänderungsverfahren im Dezember 2020 eingeleitet.
BA 4 Wittenborn – A 7	Der Planfeststellungsbeschluss von 2017 ist beklagt, das Planänderungsverfahren ist erforderlich.
BA 5 A 7 – L 114	Das Planfeststellungsverfahren von 2010 ruht, neues Verfahren ab 2022.
BA 6 L 114 – A 23	Das Planänderungsverfahren ruht, neues Verfahren ab 2022.

Vorhaben	Planungsstand
<b>A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg</b>	
BA 7 A 23 – Glückstadt	Das Planfeststellungsverfahren läuft seit 2007, das Änderungsverfahren läuft.
BA 8 Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte)	Der Planfeststellungsbeschluss aus 2014 ist nicht vollziehbar, das Planänderungsverfahren wurde Ende 2020 eingeleitet

- 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?

Das Fehlerheilungsverfahren im Bauabschnitt 8 in Schleswig-Holstein ist noch nicht abgeschlossen, die Ausschreibung befindet sich in Vorbereitung.

- 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?

Die Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes haben für die Bauabschnitte 3 und 4 in Schleswig-Holstein zur Folge, dass umfassende faunistische Erhebungen und Prüfungen möglicher Maßnahmen zum Artenschutz erfolgen, die in die Fehlerheilungsverfahren entweder bereits eingeflossen sind oder noch einfließen. Zum Bauabschnitt 1 der Küstenautobahn liegt noch kein Gerichtsentscheid vor.

- Wann ist bei den laufenden Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse mit einer Entscheidung zu rechnen (bitte einzeln auflisten)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

- 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?

Ja.

- 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?

Das Autobahnkreuz (AK) Kehdingen ist im Bauabschnitt 8 der A 20 vom AK Drochtersen über die Landesgrenze zwischen Niedersachsen und Schleswig-Holstein mit der Elbquerung bis nach Glückstadt 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?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Eignungsabschätzung für das im Jahr 2015 in der „Neuen Generation ÖPP als Modell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (F-Modell)“ angekündigte Projekt Elbquerung im Zuge der A 20 wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (abrufbar unter [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-geschaeftsmodelle-f-modell.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-geschaeftsmodelle-f-modell.html)) verwiesen. Weitere übersichtliche Wirtschaftlichkeitseinschätzungen liegen zum ÖPP-Projekt A 20 nicht vor.

Im Jahr 2020 wurde entschieden, dass der Neubau der Elbquerung im Zuge der A 20, Drochtersen bis zur B 431 bei Glückstadt, konventionell realisiert werden soll. Für ein ÖPP-Projekt A 20, das weiterhin verfolgt wird, sind alternative Projektzuschnitte zu prüfen, sobald die Baurechtschaffung der Planungsabschnitte der A 20 weiter fortgeschritten ist.

9. Wann und wo ist jeweils mit einem Baubeginn in Niedersachsen und in Schleswig-Holstein zu rechnen?

Zunächst ist das Vorliegen von vollziehbarem Baurecht erforderlich.

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)?

Der Bau einzelner Abschnitte in einem der Bundesländer kann auch beginnen, wenn nicht für alle Abschnitte das Baurecht vorliegt, sofern die jeweiligen Planfeststellungsbeschlüsse nicht miteinander verknüpft werden. Die Planfeststellungsbehörde ist bei der abschnittswisen Planfeststellung aus dem Grundsatz der umfassenden Problembewältigung heraus veranlasst, in jedem Abschnitt die Möglichkeit der Weiterführung der Strecke über den jeweiligen Abschnitt hinaus zu überprüfen.

Diese Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach Art eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“ soll Fehlplanungen vermeiden, wonach bei Nichtrealisierbarkeit der Gesamtplanung der durch die Teilplanung erfasste Streckenabschnitt bedeutungslos wird und ggf. ein „Planungstors“ verbleibt.

Für die fernstraßenrechtliche Fachplanung hat die Rechtsprechung aus diesen Zusammenhängen das rechtliche Erfordernis abgeleitet, dass jeder Abschnitt eine selbstständige Verkehrsfunktion haben muss. Diesem Erfordernis kann auch durch eine Verklammerung des Baubeginns mit dem Nachbarabschnitt Rechnung getragen werden.

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-kuestenautobahn-bau-der-a20-dauert-bis-zu-15-jahre\\_a\\_50,1,2595870830.html](https://www.nwzonline.de/wirtschaft/oldenburg-kuestenautobahn-bau-der-a20-dauert-bis-zu-15-jahre_a_50,1,2595870830.html))?

Wenn nicht, mit welchem Zeitraum rechnet die Bundesregierung?

Ein Gesamtfertigstellungstermin für die A 20 ist abhängig vom Zeitpunkt der Baurechtsschaffung.

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)?

Die aktuell genehmigten Baukosten sowie eine Kostenschätzung für alle Bauabschnitte der A 20 und der A 26 zwischen dem AK Kehdingen und Stade-Ost sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Die Höhe der Planungskosten je Bauabschnitt ist der Bundesregierung nicht bekannt.

BA	Bezeichnung	Genehm. Kosten [Mio. Euro]	Kostenstand	Kostenschätzung III/2020 [Mio. Euro]	Bemerkung
<b>A 20, Küstenautobahn NI</b>					
1	Westerstede (A 28) – Jaderberg (A 29)	214,7	2020	218,4	Kostenfortschreibung 01.07.2019: 214,7 Mio. Euro
2	Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)	406,7	2016	495,3	Gesehenvermerk RE-Entwurf, 28.09.2016
3	Schwei (B 437) – östl. Weserquerung (L 121)	133,3	2016	162,3	Gesehenvermerk RE-Entwurf, 30.12.2016
4a	östl. Weserquerung (L 121) – A 27 (nördl. AD Stotel)	180,0	2019	209,8	Gesehenvermerk RE-Entwurf, 08.02.2019
4	A 27 (nördl. AD Stotel) – Heerstedt (B 71)	166,5	2014	202,8	BVWP, 01.01.2014
5	Heerstedt (B 71) – Bremervörde (B 495)	272,2	2020	278,9	Gesehenvermerk RE-Entwurf, 14.10.2020
6	Bremervörde (B 495) – Elm (L 114)	133,3	2014	162,3	BVWP, 01.01.2014
7	Elm (L 114) – AK A 20/ A 26 (östl. Drochtersen)	266,8	2014	324,9	Gesehenvermerk RE-Entwurf, 19.02.2016
8	AK Kehdingen	109,6	2018	118,6	Teil-Kostenfortschreibung Gesehenvermerk 11.03.2019
8a	AK Kehdingen – EQ Nds.(Strecke)	684,7	2014	-	BVWP, 01.01.2014, Abschnitt in Kostenschätzung in BA 8 SH enthalten

BA	Bezeichnung	Genehm. Kosten [Mio. Euro]	Kosten- stand	Kosten- schätzung III/2020 [Mio. Euro]	Bemerkung
<b>A 26, östlich AK Kehdingen (A 20) – Stade-Ost</b>					
5a	AK Kehdingen – Freiburger Straße/L 111	312,3	2020	312,3	Kostenaktualisierung, 21.12.2020 (genehmigt)
5b	Freiburger Straße/L 111 – Stade-Ost	216,3	2020	220	Gesehenvermerk RE- Entwurf, 22.04.2020
<b>A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg</b>					
3	Weede – Wittenborn	150	2014	255,0	BVWP, 01.01.2014 (RE- Entwurf 09/2006); Kosten- aktualisierung aus 2017 auf 222,3 Mio. Euro
4	Wittenborn – A 7	126	2014	246,7	BVWP, 01.01.2014 (RE- Entwurf 02/2009); Kosten- aktualisierung aus 2017 auf 215,3 Mio. Euro
5	A 7 – L 114	127,5	2014	155,3	BVWP, 01.01.2014 (RE- Entwurf 06/2009)
6	L 114 – A 23	114,5	2014	139,4	BVWP, 01.01.2014 (RE- Entwurf 10/2007)
7	A 23 – Glückstadt	207,4	2014	252,6	BVWP, 01.01.2014 (Kos- tenfortschreibung 07/2010)
8	Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte)	374,8	2014	1.411,8	BVWP, 01.01.2014; Kos- tenaktualisierung aus 2017 auf 1.230,9 Mio. Euro
<b>Summe</b>		<b>4.174,1</b>		<b>5.166,4</b>	

Die Autobahn GmbH des Bundes hat den Finanzierungs- und Realisierungsplan 2021 bis 2025 veröffentlicht. Dort sind in den Teilen B und C auch einige Bauabschnitte der A 20 und A 26 aufgeführt. Da die Autobahn GmbH des Bundes in ihren Kosten auch Risikozuschläge, Preisindexierungen, Planungskosten und weitere Zuschläge berücksichtigt, sind die dort genannten Kosten höher als die in der Tabelle dargestellten Kosten.

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)?

Die Angaben in der Studie des Bundes für Umwelt und Naturschutz sind nicht nachvollziehbar.

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)?

In der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/15966 wurden die damals vorliegenden Kosten angegeben. Da die einzelnen Abschnitte

sich in unterschiedlichen Planungsstufen befanden, wurden bei sieben der damals 15 Abschnitte die Kosten aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP), bei den anderen Abschnitten die Kosten aus den damaligen Planungsständen angegeben. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

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?

Die Aussagen des BUND können nicht nachvollzogen werden. Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 wurden die Planungskosten und die Baukosten von erwogenen Vorhaben – so auch für die A 20 – ermittelt und als Teil der bewertungsrelevanten Kosten in die Maßnahmenbewertung zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses einbezogen. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen im Projektinformationssystem des Bundes (abrufbar unter: <https://www.bvwp-projekte.de>) verwiesen.

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)?

Nein. Der Bauwerksentwurf für die Elbquerung erhielt am 2. Juni 2009 den Ge-  
sehenvermerk, der Streckenentwurf des 8. Bauabschnittes der Nord-West-  
Umfahrung Hamburg am 19. Dezember 2008. Die Gesamtkosten mit Preis-  
stand 2008 für den 8. Abschnitt der Nord-West-Umfahrung Hamburg vom AK  
Kehdingen bis nach Glückstadt (inklusive des AK Kehdingen und der Elbque-  
rung) betragen bei einer Länge von 10,7 km 1 147 Mio. Euro. Hochgerechnet  
auf das Jahr 2014 ergeben sich Kosten von rund 1 288 Mio. Euro. Die Kosten-  
abschätzung des Bundesrechnungshofes ist aus Sicht der Bundesregierung  
nicht nachvollziehbar, weil der Bundesrechnungshof als Vergleichsprojekte  
zwei Projekte heranzieht – Weserquerung und 4. Elbtunnelröhre – die weder  
dem Querschnitt noch der Länge der Elbquerung entsprechen.

17. Mit welchen Kosten rechnet aktuell die Bundesregierung für den Kauf  
der für die A 20 nötigen Baufläche inklusive Baufeld (bitte nach Pla-  
nungsabschnitten, 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, Bundeslän-  
dern und Landkreisen aufschlüsseln und durchschnittliche Kosten pro  
Quadratmeter angeben; Darstellung bitte analog zur Antwort der Bun-  
desregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache  
18/9205)?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die voraussichtlichen Grunderwerbskosten können zum derzeitigen Stand nicht in Kosten für die Trasse und die Kompensationsmaßnahmen aufgeteilt werden. Eine Aufstellung, welche Flächen in welchen Gemarkungen erworben werden,

wird erst mit Aufstellung des Grunderwerbsverzeichnisses zur Planfeststellung erstellt. Zudem sind einige Verfahren noch nicht abgeschlossen. Der derzeitige Kaufpreis liegt in den betreffenden Bauabschnitten z. B. für landwirtschaftliche Flächen in der Regel zwischen 2,00 und 4,00 Euro/m<sup>2</sup>, je nach Lage und Bodenqualität, und orientiert sich am aktuellen Verkehrswert.

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)?

Im Vorgriff zu bisher noch nicht eingeleiteten Planfeststellungsverfahren werden bei schwerwiegenden Eingriffen in landwirtschaftliche Betriebe generell gemeinsam getragene Lösungen zwischen der Autobahn GmbH des Bundes und den betroffenen Grundeigentümer/innen verhandelt.

Parallel zu den Planfeststellungsverfahren werden Flurbereinigungsverfahren durchgeführt, um den Betroffenen hofnahe Ersatzflächen zur Verfügung zu stellen. Die dafür benötigten Tauschflächen wurden bzw. werden weiterhin von der Straßenbauverwaltung für diese Bauabschnitte im erforderlichen Umfang erworben. Damit wird sichergestellt, dass die bewirtschaftenden Landwirte für den Verlust an Eigentumsflächen im Rahmen der Flurbereinigung, ohne Flächenabzug, für die Baumaßnahme Ersatz erhalten.

Der gesamte Umfang der erforderlichen Flächen, die von den Grundeigentümern/-innen über alle Abschnitte der A 20 noch nicht zur Verfügung gestellt wurden, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

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?

Die genaue Anzahl der Grundstückseigentümer/-innen über alle Abschnitte der A 20 ist der Bundesregierung nicht bekannt.

In den Bauabschnitten 1 und 2 der Küstenautobahn wurde allen Eigentümern angeboten, die für den Autobahnbau benötigten Flächen abzukaufen. Eigentümer, die ihre landwirtschaftlichen Flächen nicht selbst bewirtschaften, waren in großem Umfang bereit, die Flächen zu verkaufen. Landwirtschaftliche Betriebe sind überwiegend bereit, Flächen für den Autobahnbau abzugeben, wenn sie gleichwertige Ersatzflächen erhalten und agrarstrukturelle Verbesserungen zusammen mit der Flurbereinigungsbehörde organisiert werden.

In allen Bauabschnitten wird in den Fällen starker Betroffenheit mit den Eigentümer/innen soweit verhandelt, dass die Flächen gekauft werden können. Auch ist bereits vorab öffentlich bekannt gemacht worden, dass Flächen an den Bund verkauft werden können.

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?

Bisher wurden ca. 20 Mio. Euro für den Flächen-Ankauf ausgegeben. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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)?

Enteignungsverfahren sind bisher in keinem der Bauabschnitte der A 20 und der A 26 durchgeführt worden. Aufgrund der großen Verhandlungsbereitschaft und der vielen vereinbarten Verträge geht die Bundesregierung davon aus, dass auch weiterhin keine Enteignungsverfahren erforderlich sind.

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?

Die Wirtschaftlichkeit von Vorhaben wird im Planungsprozess zu definierten Prüfstationen geprüft. Eine Neubewertung nach der Methodik der BVWP war bisher nicht veranlasst.

Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit ist die Grundvoraussetzung für eine Baufreigabe des Projektes. Daher wird nach Vorliegen der Baureife auf Basis dann aktualisierter Maßnahmenkosten erneut die Wirtschaftlichkeit beurteilt werden, um auf dieser Grundlage über eine Baufreigabe zu entscheiden.

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)?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle Abschnitte der A 20 verlaufen in Teilstrecken auf geringtragfähigem Baugrund. Die bautechnischen Verfahren werden jeweils abhängig von den örtlichen Baugrundverhältnissen festgelegt. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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)?

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Überschüttverfahren kommt regelmäßig bei Großbauvorhaben auf gering tragfähigem Untergrund als anerkannte und wirtschaftliche Standardbauweise zum Einsatz. Namentlich zu nennen sind die in den letzten Jahren in der Region Weser-Ems vor allem realisierte Vorhaben im Zuge von Bundesstraßen wie

- B 212 Neubau der OU Berne,
- B 211 Neubau der OU Mittelort-Brake,
- B 212 OU Rodenkirchen sowie
- B 437 Weserquerung.

Auch die vorhandene bzw. in Bau befindliche A 26 Stade-Buxtehude ist bzw. wird im Überschüttverfahren realisiert. Bei den genannten Vorhaben sind bislang keine „Absenkungen“ bekannt.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine Angaben vor. Die technischen Detailfestlegungen erfolgen im Rahmen der Planung und Ausschreibung der Baumaßnahmen durch die Auftragsverwaltungen der Länder bzw. seit dem 1. Januar 2021 für die Autobahnen durch die Autobahn GmbH des Bundes.

28. Gibt es Abschnitte der Ostseeautobahn, die mithilfe des Überschüttverfahrens gebaut wurden, und sind davon Teile abgesackt?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

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?

Das Bauen auf wenig tragfähigem Untergrund (z. B. der Einsatz des Konsolidierungsverfahrens in der Frage als Überschüttverfahren beschrieben) erfordert einzelfallbezogen technische Lösungskonzepte. Das hierzu eingesetzte Konsolidierungsverfahren ist seit Jahren etabliert und führt unter Berücksichtigung der jeweiligen geo- und bautechnischen Randbedingungen nicht zu signifikant mehr Schäden als sonstige Verfahren beim Bau auf wenig tragfähigem Baugrund.

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?

Die theoretische Nutzungsdauer einer Straße ist abhängig von der Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Einwirkungen auf den Straßenoberbau, der aus Trag-, Binder- und Deckschicht besteht. Um Substanz und Gebrauchswert dauerhaft auf hohem Niveau zu halten, ist eine regelmäßige Erhaltung erforderlich.

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)?

Die technische Konzeption sowie die daraus abgeleiteten Kosten hängen von einer Vielzahl unterschiedlicher geo- und bautechnischer Parameter ab und sind daher auch bei dem genannten Verfahren sehr unterschiedlich. Der Bundesregierung liegen aus diesem Grund keine allgemeinen Kostengrößen pro Autobahnkilometer vor.

32. Sind die Kosten des Bodenvollaustausch- bzw. Überschüttverfahrens in den geplanten Kosten des Bundesverkehrswegeplans 2030 für die A 20 bereits enthalten?

Die Kosten für die Baugrundverbesserungsmaßnahmen wurden im Rahmen der Kostenberechnungen berücksichtigt.

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?

Bei jedem Bodenabbau im Grundwasserbereich kommt es zu einer räumlich begrenzten Absenkung des Grundwasserhorizontes. Für das in Grundwasserfließrichtung oberstromige Gelände am Abbaugewässer ergibt sich eine Absenkung, für den unterstromigen Bereich eine Aufhöhung der Grundwasserstände.

Der zukünftige See der geplanten Seitenentnahme Bekhauser Moor führt gemäß vorhandenem hydrogeologischem Gutachten zu dauerhaften Grundwasserabsenkungen im Oberstrom (Südwesten) und zu dauerhaften Grundwassererhöhungen im Unterstrom (Nordosten) von jeweils ca. 0,65 m. Die maximale Auswirkungsreichweite der Absenkungen und Aufhöhungen beträgt rd. 65 m, wobei nach 12 m bereits 90 Prozent der Absenkung abgeklungen sein werden.

