

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Caren Lay, Ralph Lenkert, Christian Leye, Thomas Lutze, Pascal Meiser, Bernd Riexinger, Alexander Ulrich, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.

Autobahn 20 – Stand bei Küstenautobahn und Nord-West-Umfahrung Hamburg

Der Neubau der Autobahn 20 (A 20) ist eines der größten Autobahnprojekte Deutschlands. Nach der Fertigstellung in Mecklenburg-Vorpommern (Ostseeautobahn) und in Teilen Schleswig-Holsteins soll die A 20 durch Schleswig-Holstein (Nord-West-Umfahrung Hamburg) und Niedersachsen (Küstenautobahn, mit Teilstück der A 26) führen.

Die Fraktion DIE LINKE. hatte bereits 2021 zu wesentlichen Problemen des Neubaus eine Kleine Anfrage gestellt. In der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/28259 wurde offenbar, dass die Kosten für die verbliebenen Neubauabschnitte auf 5,17 Mrd. Euro in die Höhe geschwellt sind. Die Fragestellenden nehmen an, dass damit noch lange nicht das Ende der Kostensteigerungen erreicht ist. Zu anderen Problemen wie dem unsicheren Baugrund lieferte die Antwort der Bundesregierung aus Sicht der Fragestellenden keine befriedigende Antwort.

Die Kleine Anfrage soll den Stand des Neubaus und offene Fragen klären. Dies gilt auch für die Vereinbarkeit des Neubaus mit dem Klimaschutzgesetz und dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts dazu.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Bau- und Planungsstand bei der A 20 (hier und im Folgenden einschließlich der Abschnitte 5a und 5b der A 26 der Küstenautobahn gemeint; bitte getrennt nach Bauabschnitten, analog der Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/28259, auflisten)?
2. Wie erklärt die Bundesregierung die viel niedrigere Kostenangabe (1 146,6 Mio. Euro) für die A-20-Elbtunnelabschnitte (Teilprojekte A20-G10-NI-SH-T8-NI und A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH) im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 gegenüber dem Finanzierungs- und Realisierungsplan (FRP) 2021 bis 2025 der Autobahn GmbH des Bundes (2 187 Mio. Euro, also rund 91 Prozent mehr) angesichts der Tatsache, dass weder die Kostenangabe im BVWP 2030 (Antworten zu den Fragen 11 und 12 auf Bundestagsdrucksache 18/9205) noch die Kostenangabe im FRP (S. 33, kein ÖPP-Vermerk; siehe auch Antwort zu den Fragen 7 und 8 auf Bundestagsdrucksache 19/28259) auf der Annahme einer Realisierung der A-20-Elbtunnel-Abschnitte als ÖPP-Projekt beruhen, angesichts der Tatsache, dass sowohl im BVWP 2030 als auch im FRP Planungskosten

berücksichtigt worden sind (Antworten zu den Fragen 12 und 15 auf Bundestagsdrucksache 19/28259), angesichts der Tatsache, dass auch der FRP für dieses Projekt keinen Baupreisindex berücksichtigt (FRP, S. 33, kein entsprechender Vermerk) sowie angesichts der Tatsache, dass der im FRP veranschlagte Risikozuschlag maximal 20 Prozent beträgt (FRP, S. 10)?

3. Warum wurden in der Antwort der zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 19/28259 die Kosten des Abschnitts 8a „AK Kehdingen – Elbquerung Nds. (Strecke)“ der Küstenautobahn in der „Kostenschätzung III/2020“ zum Abschnitt 8 „Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte)“ der Nord-West-Umfahrung Hamburg einbezogen?

Waren dort in der Kostenangabe für Abschnitt 8 der Nord-West-Umfahrung Hamburg auch die Kosten für den niedersächsischen Teil des Elbtunnels enthalten, und wenn ja, warum wurde dann dieser Bauabschnitt nicht umbenannt?

4. Wie ist der Stand der Ausschreibung für die Elbquerung (welche Ausschreibungsmaßnahmen sind getätigt, welche in Vorbereitung), und wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen?
5. Sind inzwischen alle nötigen Maßnahmen zum Artenschutz infolge der Urteile des Bundesverwaltungsgerichts zu den Bauabschnitten 3 und 4 in Schleswig-Holstein (vgl. Antwort zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 19/28259) in das Fehlerheilungsverfahren eingeflossen, und welche Maßnahmen sind dies?
6. Was sind die Folgen des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 24. Februar 2021 (Az. 9 A 8.20) zum Bauabschnitt 4 in Schleswig-Holstein?
7. Liegt inzwischen ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses zum Bauabschnitt 1 der Küstenautobahn vor, und was sind ggf. die Folgen?
8. Gibt es inzwischen konkrete Planungen für einen ÖPP-Abschnitt bei der A 20 (vgl. Antwort zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 19/28259)?
9. Hält die Bundesregierung die Planungen für die A 20 mit den gesetzlich vorgeschriebenen Klimazielen der Bundesregierung aus dem Klimaschutzgesetz und mit der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts dazu (Urteile vom 24. März 2021, Az. 1 BvR 2656/18, 1 BvR 78/20, 1 BvR 96/20, 1 BvR 288/20) für vereinbar?
10. Inwiefern ist die A 20, deren Verkehr ausweislich des Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030 vorwiegend aus induziertem Verkehr besteht, nach Ansicht der Bundesregierung mit der Notwendigkeit der Verringerung des motorisierten Individualverkehrs vereinbar, die vom Sachverständigenrat für Umweltfragen im Sondergutachten zum Klimaschutz im Verkehrssektor konstatiert wird (https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2016_2020/2017_11_SG_Klimaschutz_im_Verkehrssektor.pdf)?
11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Wissenschaftlichen Dienste (WD) des Deutschen Bundestages, es werde zur Erreichung der Klimaziele des Bundes „auch eine kritische Überprüfung der derzeit noch gültigen Planungen, insbesondere des Bundesverkehrswegeplans 2030 und der gesetzlichen Bedarfspläne, erforderlich sein“ (Sachstand: Bundesverkehrswegeplanung und Klimaschutz; Az. WD 8 - 3000 - 088/21, vom 5. November 2021, <https://www.bundestag.de/resource/blob/871004/91bc4ca821dac25aab702399eec0d5fa/WD-8-088-21-pdf-data.pdf>, S. 21)?

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages, dass „die Bedarfsplanüberprüfung einen Anpassungsbedarf ergeben könnte“, erscheine „vor dem Hintergrund der seit 2019 erheblich gestiegenen Erwartungen an die Klimaschutzleistungen des Verkehrssektors nicht als fernliegend“ (Sachstand: Klimaschutz im Verkehrssektor. Rechtliche Implikationen für die Verkehrswegeplanung des Bundes; Az. WD 8 - 3000 - 094/21, vom 10. Dezember 2021, <https://www.bundestag.de/resource/blob/876920/9cc667177300ba2c28345a598d0a5571/WD-8-094-21-pdf-data.pdf>, S. 11)?
13. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die A 20 einerseits im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 steht, andererseits aber ausweislich der Klimawirkungsanalyse für die Bundesverkehrswege des BMDV-Expertenetzwerks (BMDV = Bundesministerium für Digitales und Verkehr) aufgrund ihrer niedrigen Verkehrsbelastung lediglich von geringer verkehrlicher Relevanz ist (<https://www.bmdv-expertennetzwerk.bund.de/DE/Publikationen/TFSPTBerichte/SPT102.pdf>)?
14. Wie erklärt die Bundesregierung, dass der A 20 im BVWP 2030 eine hohe Raumwirksamkeit zugeschrieben worden ist, obgleich die A 20 ausweislich einer Publikation des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung, in der die im BVWP 2030 vorgenommene Raumwirksamkeitsanalyse dargestellt wird, durch keinen einzigen Landkreis mit einem hohen Erreichbarkeitsdefizit, sondern überwiegend durch Landkreise ohne Erreichbarkeitsdefizit führt (<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/analysen-kompakt/2018/ak-04-2018-dl.pdf>)?
15. Wurden für die A 20 Kostenvergleiche mit Alternativen wie einem Ausbau der vorhandenen Bundesstraßen auf 2+1-Spurigkeit, Ausbau paralleler Schienenwege, Ausbau der Radinfrastruktur oder anderem vorgenommen?
16. Wie ist der Sachstand bei der „gemeinsamen Abstimmung über die laufenden Projekte“, die gemäß Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP (S. 38) bis zur Bedarfsplanüberprüfung vorgenommen werden bzw. gelten soll?
 - a) Bis wann plant die Bundesregierung die Vorstellung der innerhalb der Bundesregierung abgestimmten „laufenden Projekte“ des Bedarfsplans Straße, und nach welchen Kriterien soll die Auswahl der Projekte erfolgen?
 - b) Gab es eine „gemeinsame Abstimmung“ zur A 20, und wie lautet ggf. das Ergebnis, bzw. wenn nein, warum nicht, und soll dies noch erfolgen?
17. Wird die Bundesregierung vor der weiteren Planung der A 20 den im Koalitionsvertrag (S. 48) vorgesehenen „Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden“ abwarten?
18. Wie fließen in die Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans zur A 20 (oder allgemein) neue Trends bei Mobilität wie mehr Homeoffice oder mehr Radverkehr ein, und wie schlägt sich das in den Prognosen nieder?
19. Wird bei der Bedarfsplanüberprüfung auch eine neue Seeverkehrsprognose erstellt, und erwartet die Bundesregierung, dass dies Folgen für die A 20 haben wird?
20. Wann und wo ist bei der A 20 jeweils mit einem Baubeginn in Niedersachsen und in Schleswig-Holstein zu rechnen?

21. Wird es einen separaten Baubeginn für einzelne Bauabschnitte der A 20 geben, auch wenn noch nicht für alle Abschnitte ein vollziehbares und rechtskräftiges Baurecht vorliegen würde?

Wie wäre ggf. ein separater Baubeginn nach Ansicht der Bundesregierung damit vereinbar, dass die A 20 von der A 28 bei Westerstede bis zur A 7 in Schleswig-Holstein laut PRINS nur im Gesamtzusammenhang bewertbar ist?

22. Was ist die Kostenschätzung der Bundesregierung für die geplanten Abschnitte der A 20 auf Basis der aktuellsten verfügbaren Preise (bitte mit verwendetem Preisstand insgesamt und nach Bauabschnitten angeben, analog der Antwort zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 19/28259)?
23. Welche Kosten wurden durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bzw. durch die Autobahn GmbH des Bundes für die jeweiligen Kostenermittlungsstufen (Kostenrahmen, Kostenschätzung, Kostenberechnung, Kostenanschlag) im Laufe der unterschiedlichen Planungs- und Projektphasen für die geplanten Abschnitte der A 20 zu welchem Zeitpunkt (bitte Datum der jeweiligen Kostenermittlung angeben) ermittelt (bitte einzeln für jeden Abschnitt über alle Kostenermittlungsstufen benennen)?
24. Für welche Bauabschnitte der A 20 arbeitet die Bundesregierung bzw. die Autobahn GmbH des Bundes gerade an einer Kostenfortschreibung bzw. einer Aktualisierung der Baukosten, und bis wann soll diese abgeschlossen werden (bitte die betreffenden Abschnitte benennen)?
25. Warum waren für die Bundesregierung die Zahlen aus der „BUND-Studie“ („Die Kosten der Autobahn A 20“, vorgelegt vom Koordinationskreis der Initiativen und Umweltverbände gegen die A 20, https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_a20_kosten_studie.pdf) nicht nachvollziehbar (vgl. Antwort zu Frage 13 auf Bundestagsdrucksache 19/28259), obwohl diese sich ausschließlich auf Zahlen der damaligen Bundesregierung, des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), des Bundesrechnungshofes sowie weitere öffentlich zugängliche Zahlen bezog und sämtliche Quellen angegeben wurden?
26. Warum schreibt die Bundesregierung in ihrer Antwort zu Frage 15 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/28259, dass Planungskosten „ermittelt und als Teil der bewertungsrelevanten Kosten in die Maßnahmenbewertung zur Ermittlung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses einbezogen“ worden seien, in ihrer Antwort vom 5. März 2021 auf die Berichtsanforderung des Abgeordneten Sven-Christian Kindler (Frage 4) jedoch, in der Aufstellung der Kosten zur Genehmigung seien „grundsätzlich keine Planungskosten berücksichtigt“?
- Sind in den Bauabschnitten, die zu Frage 1 dieser Kleinen Anfrage bzw. zu der Antwort darauf erfasst sind, Planungskosten in den Kosten eingerechnet oder nicht?
27. Erwartet die Bundesregierung, dass durch die Folgen der Erderwärmung – zum Beispiel durch Zunahme von Niederschlag im Winter, Zunahme von Starkniederschlag auch im Sommer oder durch den gestiegenen Meeresspiegel – die Kosten der A 20 steigen werden? Erwartet die Bundesregierung insbesondere zusätzliche Kosten durch
- Entwässerungseinrichtungen,
 - Sicherstellung der gefahrlosen Nutzung der Autobahn oder
 - Maßnahmen zur Sicherung der Deiche?

28. Wie hoch ist die Flächeninanspruchnahme für die geplanten Abschnitte der A 20 insgesamt und im Einzelnen (bitte für jeden Bauabschnitt der A 20 gesondert die Flächeninanspruchnahme für den Straßenkörper, die Nebenanlagen sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen angeben)?
29. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung bei den geplanten Abschnitten der A 20 für den Kauf der Baufläche inklusive Baufeld (bitte nach Bauabschnitten, Bundesländern und Landkreisen aufschlüsseln und durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben)?
30. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung bei den geplanten Abschnitten der A 20 für den Kauf der Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung (bitte nach Bauabschnitten, Bundesländern und Landkreisen aufschlüsseln und durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben; bitte wie in der Antwort zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 18/9205 aufschlüsseln)?
31. Welche Geldsumme wurde für den Ankauf von Flächen für den Bau der geplanten Abschnitte der A 20 bisher aufgewendet, und wie hoch ist die Geldsumme der ausstehenden Angebote für den Ankauf von Flächen für den Bau insgesamt?
32. Wurden für die geplanten Abschnitte der A 20 inzwischen Enteignungen beantragt oder vorgenommen, und wenn ja, wo, und in welchem Umfang (bitte tabellarisch nach Landkreis, Größe der Fläche, Höhe der Entschädigung und Stand des Verfahrens aufschlüsseln)?
33. Wie hat sich durch die Kostensteigerungen, die sich bis zuletzt bei den geplanten Abschnitten der A 20 ergeben haben (siehe Antwort zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 19/28259 bzw. die in der Antwort auf diese Kleine Anfrage genannten Kosten) das Nutzen-Kosten-Verhältnis verändert?
34. Welche Teile der geplanten Abschnitte 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)?
35. Wo werden wegen Böden mit nur geringer Tragfähigkeit bei den geplanten Abschnitten der A 20 besondere Bauverfahren angewendet (wie Boden-vollaustausch- bzw. Überschüttverfahren, Tiefgründung oder anderes; bitte ggf. genaue Abschnitte mit Kilometerzahl angeben und Verfahren nennen)?
36. In welchem Umfang fallen ggf. im Zuge des Bodenaustauschs bei den geplanten Abschnitten der A 20 Aushubmassen an, und an welchen Standorten ist deren Deponierung geplant (bitte für die betroffenen Bauabschnitte Volumen zu deponierender Massen genau benennen)?
37. Warum kann die Bundesregierung nicht sagen, ob bei der Ostseeautobahn das Überschüttverfahren angewendet wurde (vgl. Antwort zu Frage 28 auf Bundestagsdrucksache 19/28259), während sie zugleich angibt, die Kosten für Baugrundverbesserungsmaßnahmen würden bei der Kostenberechnung der A 20 berücksichtigt (vgl. Antwort zu Frage 32 auf Bundestagsdrucksache 19/28259)?

38. Wurde bei den Streckenabschnitten mit neueren Absackungen an der A 20 in Mecklenburg-Vorpommern bei Sanitz und bei Neubrandenburg im Jahr 2019 (vgl. <https://www.ostsee-zeitung.de/mecklenburg-vorpommern/bundbestaetigt-a-20-sackt-an-zwei-weiteren-stellen-in-mv-ab-V6R5S7PVSWCSC5RL5EDIMEACYE.html>) das Überschüttverfahren angewendet, bzw. wenn nein, welches Verfahren kam dort zur Anwendung?
39. Für wie viele Kilometer und zu welchen Kosten pro Kilometer wurden bei den geplanten Abschnitten der A 20 Baugrundverbesserungsmaßnahmen im Rahmen der Kostenberechnungen berücksichtigt (vgl. Antwort zu Frage 32 auf Bundestagsdrucksache 19/28259)?
40. Beruhen die Kosten für Baugrundverbesserungsmaßnahmen in der Antwort zu Frage 32 auf Bundestagsdrucksache 19/28259 auf dem „Schlussbericht zur Entwicklung eines Verfahrens zur Plausibilisierung von Investitionskosten von angemeldeten Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (Los 1)“ (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2015-abschlussbericht-los-1.pdf>, im Folgenden „Schlussbericht“)?
41. Auf welches Preisstandsjahr beziehen sich die in der Auswertung im genannten „Schlussbericht“ angegebenen Erdbaukosten?
42. Auf welchen Projekten beruht die Ex-post-Auswertung des BMDV (bzw. des damaligen BMVI) im genannten „Schlussbericht“, und welche Baugrundtypen 1 bis 5 im Sinne des „Schlussberichts“ (vgl. S. 33) betrafen die Projekte?
43. Hat das BMDV (bzw. das damalige BMVI) in die Auswertung im genannten „Schlussbericht“ auch Projekte einbezogen, die auf einem Baugrund verlaufen, der Moormächtigkeiten von mehr als 5 m, mehr als 10 m oder mehr als 15 m aufweist (bitte jeweilige Projekte für Moormächtigkeiten getrennt angeben)?
44. Hatte eines der im genannten „Schlussbericht“ ex-post ausgewerteten Projekte einen Baugrund, der mit den geplanten Abschnitten der A 20 vergleichbar ist?
45. Welche Baugrundtypen (1 bis 5) im Sinne des genannten „Schlussberichts“ finden sich bei den geplanten Abschnitten der A 20 (bitte genaue Abschnitte mit jeweiligem Typ angeben)?
46. Wie beurteilt die Bundesregierung den im genannten „Schlussbericht“ (S. 30) dargestellten Sachverhalt, dass ab einer Unterschätzung der Kosten um 20 Prozent die Überschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses exponentiell ansteigt?
47. Gab es bei der Bundesstraße 212 (B 212) Absackungen an Stellen, die mit dem Überschüttverfahren gebaut wurden?
48. Gab es bei der A 26 Absackungen an Stellen, die mit dem Überschüttverfahren gebaut wurden?
49. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass beim Bau der A 26 viel mehr Sand für das Überschüttverfahren benötigt wurde als ursprünglich veranschlagt (vgl. <https://www.abendblatt.de/hamburg/harburg/article/215658643/A-26-Sand-Damm-versinkt-im-Moor.html>)?
Wenn ja, sind diese Erfahrungen in die Kalkulation der Kosten für die A 20 eingeflossen oder nicht?
50. Gab es bei der A 27 Absackungen an Stellen, die mit dem Überschüttverfahren gebaut wurden?

51. Wurde bei der „Moorbrücke“ an der A 27 nahe Bremerhaven, die bis 2019 wegen einer Absackung saniert werden musste (vgl. <https://www.bremerhaven.de/sixcms/media.php/94/NZ+2019+vom+11+Okt+-+Verkehrsfreigabe+Anfang+Nov.pdf>), ursprünglich das Überschüttverfahren angewendet?

Wenn ja, unterscheidet sich das heutige Überschüttverfahren von damals dort bei der A 27 angewandten?

52. Wäre eine Verlagerung von Fährverkehr auf Straßenverkehr im Bereich des geplanten Elbtunnels der A 20 im Einklang mit den Klimaschutzzielen des Bundes?
53. Inwiefern ist der Bund bereit, die Fährgesellschaft Glückstadt-Wischhafen oder deren Beschäftigte zu unterstützen, wenn durch den Elbtunnel der Großteil des Geschäfts wegbrechen würde?

Berlin, den 30. Mai 2022

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

