

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/2173 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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 geschneit 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.

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)?

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

Vorhaben	Planungsstand
BA 1 Westerstede – Jaderberg	Der Planfeststellungsbeschluss ist 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 ist in Aufstellung.
BA 5 Heerstedt – Bremervörde	Der Feststellungsentwurf ist in Arbeit.
BA 6 Bremervörde – Elm	Im Planänderungsverfahren seit 2020.
A 20, Küstenautobahn	
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. Für die Vollziehbarkeit des Beschlusses ist noch der Planfeststellungsbeschluss für das AK Kehdingen erforderlich (seit 2017 im Planfeststellungsverfahren).
A 26, AK Kehdingen – Stade-Ost	
BA 5a AK Kehdingen – Freiburger Straße/ L 111	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in 2010, Teilung des Abschnitts 5 in 5a und 5b, Fortführung Planfeststellung im Februar 2019.
BA 5b Freiburger Straße/L 111 – Stade-Ost	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Dezember 2020.
A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg	
BA 3 Weede – Wittenborn	Planfeststellungsbeschluss von 2012 ist beklagt, Planänderungsverfahren im Dezember 2020 eingeleitet.
BA 4 Wittenborn – A 7	Planfeststellungsbeschluss von 2017 ist beklagt, Planänderungsverfahren erforderlich.
BA 5 A 7 – L 114	Planfeststellungsverfahren ruht.
BA 6 L 114 – A 23	Planänderungsverfahren ruht.
BA 7 A 23 – Glückstadt	Planfeststellungsverfahren seit 2007, 3. Änderungsverfahren ist eingeleitet.
BA 8 Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte)	Der Planfeststellungsbeschluss aus 2014 ist nicht vollziehbar, Planänderungsverfahren wurde Ende 2020 eingeleitet; Erörterungstermin hat am 25. Januar 2022 stattgefunden.

In Bau befindet sich derzeit keiner der genannten Abschnitte.

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)?

Die im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) genannten Projektkosten von 1 146,6 Mio. Euro für den Abschnitt AK A 20/A 26 bis Glückstadt (B 431) (Elbtunnel und Strecke) stellen die durch das seinerzeitige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) genehmigten Kosten (Preisstand: 1. Januar 2014) dar.

Nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes betragen die aktuellen Kosten rd. 1 512,4 Mio. Euro (1 375,1 Mio. Euro für die beiden Abschnitte der Elbquerung in Niedersachsen und Schleswig-Holstein und 137,3 Mio. Euro für das AK Kehdingen).

Im Finanzierungs- und Realisierungsplan 2021 bis 2025 der Autobahn GmbH des Bundes wurde das Vorhaben zudem mit gesonderten Risikozuschlägen beaufschlagt.

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?

Bei der geplanten A-20-Elbquerung handelt es sich um ein landesgrenzenübergreifendes Projekt. Daher war eine planungsrechtliche Teilung der Abschnitte an der Landesgrenze erforderlich.

Da der Abschnitt 8 inklusive des AK Kehdingen im Finanzierungs- und Realisierungsplan 2021 bis 2025, Teil B, lfd. Nr. 38 mit der Abschnittsbezeichnung „AK A 20/A 26 (m) – Glückstadt (B 431)“ enthalten ist und von der Niederlassung Nord der Autobahn GmbH des Bundes gebaut werden wird, werden die Kosten nicht weiter getrennt nach Ländern geführt.

In der Kostenschätzung III/2020 sind die gesamten Kosten des 8. Abschnitts in NI und SH ohne das AK Kehdingen enthalten. Eine Änderung der Abschnittsbezeichnung ist bisher nicht vorgesehen. Ggf. wird eine Änderung nach dem Abschluss des noch laufenden Planfeststellungsverfahrens geprüft.

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?

Derzeit werden Unterlagen zur Vorbereitung der Vergabe erstellt. Der Baubeginn ist für 2025 vorgesehen.

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?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes sind nach Abschluss der Klageverfahren Planänderungs- bzw. -ergänzungsverfahren zur Fehlerheilung im Hinblick auf den Fachbereich Wasserrecht sowie die beanstandeten Teile der Planfeststellung im Bereich des Artenschutzes (Haselmäuse, Fledermäuse und Schleiereule) und Habitatschutzes erforderlich, in denen die gerichtlich festgestellten Fehler des Planfeststellungsverfahrens geheilt werden müssen, um Baurecht zu erlangen. Die Anträge für die durchzuführenden Planänderungs- bzw. -ergänzungsverfahren sollen im zweiten Halbjahr 2022 gestellt werden. Vorgezogene CEF-Maßnahmen wurden bzw. werden bereits realisiert.

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?

Die mündliche Verhandlung hat am 31. Mai 2022 stattgefunden. Das Bundesverwaltungsgericht hat eine Entscheidung zur A 20, Bauabschnitt 1 für den 7. Juli 2022 angekündigt.

8. Gibt es inzwischen konkrete Planungen für einen ÖPP-Abschnitt bei der A 20 (vgl. Antwort zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 19/28259)?

Nein.

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?

Ja.

10. Inwiefern ist die A 20, deren Verkehr ausweislich des Projektinformationssystems (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.umweltraut.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-Expertennetzwerks (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>)?

Die Fragen 10 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die A 20 ist Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes (TEN) und dient in besonderem Maße der Abwicklung weiträumiger nord- und nordosteuropäischer Verkehrsströme. Als westliche Fortführung der Ostseeautobahn A 20 Lübeck – Stettin bis über die Elbe nach Niedersachsen zur A 28 bei Westerstede wird sie zukünftig die wichtigste Ost-West-Verbindung im Norden Deutschlands sein und die deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee als Hinterlandanbindung miteinander verbinden. Aufgrund dieser Bedeutung ist das Vorhaben in dem vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bedarfsplan 2016 im Vordringlichen Bedarf eingeordnet. Demnach besteht ein gesetzlicher Auftrag, das Vorhaben zu planen und entsprechend den Finanzierungsmöglichkeiten umzusetzen.

Hinsichtlich der im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 erfolgten Bewertung (u. a. der raumordnerischen Beurteilung) von Projekten, darunter auch die betreffenden Abschnitte der A 20, wird auf das Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (<https://www.bvwp-projekte.de/>) und das Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.html>) verwiesen. Die raumordnerische Beurteilung im Rahmen des BVWP 2030 umfasst die Bewertung der Qualität der An- und Verbindungen sowie der Erreichbarkeiten. Dabei werden zum einen die Mängel der Verbindungsqualitäten auf Ebene der Oberzentren und Metropolkerne beurteilt. Zum anderen wird die Erreichbarkeit von Regionen in Bezug auf die nächstgelegene Infrastruktur (z. B. Autobahnanschluss, Flughafen, Fernverkehrsbahnhof etc.) bewertet. Im Projektdossier des Gesamtprojekts A 20, AD A 28/A 20 (Westerstede) – AK Hohenfelde (A 23/A 26) ist das Gesamtergebnis der raumordnerischen Beurteilung aufgeschlüsselt.

Im Hinblick auf die Klimawirkungsanalyse für die Bundesverkehrswege des BMDV-Expertennetzwerks ist nicht ersichtlich, dass die dort ausgewiesenen Verkehrsbelastungen von den im Rahmen der Einstufung des Gesamtprojekts im BVWP 2030 berücksichtigten Verkehrsbelastungen abweichen.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) prüft gemäß § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes nach Ablauf von fünf Jahren, ob der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen an die Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Es wird angestrebt, die Untersuchungen zur Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) im Jahr 2023 abzuschließen. Nach Abschluss der Untersuchungen wird dem Deutschen Bundestag über die Ergebnisse der BPÜ berichtet. Bis zu etwaigen Anpassungen durch den Gesetzgeber gelten die aktuellen Bedarfspläne fort.

Mit den Ergebnissen der BPÜ und der methodischen Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung werden zudem wichtige Vorarbeiten für den im Koalitionsvertrag angekündigten Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan (BVMP) 2040 geleistet.

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?

Alternativen wurden im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 geprüft und bei der Projektauswahl berücksichtigt.

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?

Die Fragen 16 bis 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die konkrete Gestaltung des im Koalitionsvertrag angekündigten Dialogprozesses mit Verbänden wird derzeit noch geprüft. Unabhängig davon wird das Vorhaben entsprechend dem gesetzlichen Auftrag weitergeplant. Auf die Antwort zu den Fragen 10 bis 14 wird verwiesen.

18. Wie fließen in die Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegebauplans 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?

Trends wie etwa Homeoffice und Radverkehr fließen in die Verkehrsprognose (VP) 2040 ein. Die VP 2040 befindet sich noch in Bearbeitung.

19. Wird bei der Bedarfsplanüberprüfung auch eine neue Seeverkehrsprognose erstellt, und erwartet die Bundesregierung, dass dies Folgen für die A 20 haben wird?

Im Rahmen der VP 2040 wird auch eine Seeverkehrsprognose erarbeitet.

20. Wann und wo ist bei der A 20 jeweils mit einem Baubeginn in Niedersachsen und in Schleswig-Holstein zu rechnen?

Erst nach Vorliegen von vollziehbarem Baurecht ist zu entscheiden, wann die Maßnahme zum Bau freigegeben werden kann.

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?

Da die Einzelabschnitte der A 20 eine eigenständige Verkehrsbedeutung und -funktion besitzen, könnte mit dem Bau einzelner Abschnitte auch dann begonnen werden, wenn noch nicht für alle Abschnitte Baurecht vorliegt, sofern die jeweiligen Planfeststellungsbeschlüsse nicht miteinander verknüpft werden.

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)?

Die aktuell genehmigten Baukosten sowie eine Kostenschätzung mit Stand I/2022 (aktuell vorliegender BPI) für alle Bauabschnitte der A 20 und der A 26 zwischen dem AK Kehdingen und Stade-Ost sind der folgenden Tabelle zu ent-

nehmen. Die Höhe der Planungskosten je Bauabschnitt ist der Bundesregierung nicht bekannt.

BA	Bezeichnung	Genehm. Kosten [Mio. €]	Kosten- stand	Kosten I/ 2022 [Schätzung in Mio. €]	Bemerkung
A 20, Küstenautobahn NI					
1	Westerstede (A 28) – Jaderberg (A 29)	243,0	2021	258,1	Kostenfortschreibung 24.08.2021
2	Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)	406,7	2016	557,5	Gesehenvermerk RE- Entwurf, 28.09.2016
3	Schwei (B 437) – östl. Weserquerung (L 121)	133,3	2016	182,7	Gesehenvermerk RE- Entwurf, 30.12.2016
4a	östl. Weserquerung (L 121) – A 27 (nördl. AD Stotel)	180,0	2019	236,2	Gesehenvermerk RE- Entwurf, 08.02.2019
4	A 27 (nördl. AD Stotel) – Heerstedt (B 71)	166,5	2014	228,2	BVWP, 01.01.2014
5	Heerstedt (B 71) – Bremervörde (B 495)	271,9	2020	313,6	Gesehenvermerk RE- Entwurf, 14.10.2020
6	Bremervörde (B 495) – Elm (L 114)	133,3	2014	190,1	BVWP, 01.01.2014
7	Elm (L 114) – AK A 20/ A 26 (östl. Drochtersen)	302,8	2016	415,1	Gesehenvermerk RE- Entwurf, 19.02.2016
8	AK Kehdingen	109,6	2019	134,6	Teil-Kostenfortschreibung Gesehenvermerk 11.03.2019
8	AK Kehdingen – LGr. SH/NI (Elbmitte)	684,7	2014	-	BVWP, 01.01.2014, Ab- schnitt in Kostenschätzung in BA 8 SH enthalten
A 26, östlich AK Kehdingen (A 20) – Stade-Ost					
5a	AK Kehdingen – Freiburger Straße/L 111	312,3	2020	351,5	Kostenaktualisierung, 21.12.2020
5b	Freiburger Straße/L 111 – Stade-Ost	216,3	2020	247,6	Gesehenvermerk RE- Entwurf, 22.04.2020
A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg					
3	Weede – Wittenborn	149,5	2014	287,0	BVWP, 01.01.2014 (RE- Entwurf 09/2006); Kosten- aktualisierung aus 2017 auf 222,3 Mio. €
4	Wittenborn – A 7	125,6	2014	278,0	BVWP, 01.01.2014 (RE- Entwurf 02/2009); Kosten- aktualisierung aus 2017 auf 215,3 Mio. €
5	A 7 – L 114	127,5	2014	175,5	BVWP, 01.01.2014 (RE-Entwurf 06/2009)
6	L 114 - A 23	114,5	2014	157,0	BVWP, 01.01.2014 (RE-Entwurf 10/2007)
7	A 23 – Glückstadt	207,4	2014	284,3	BVWP, 01.01.2014 (Kos- tenfortschreibung 07/2010)
8	Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte)	374,8	2014	1.589,1	BVWP, 01.01.2014; Kos- tenaktualisierung aus 2017 auf 1.230,9 Mio. €
Summe		4.259,7		5.886,1	

In dem veröffentlichten Finanzierungs- und Realisierungsplan (FRP) 2021 bis 2025 für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung sind in den Teilen B und C auch Bauabschnitte der A 20 und A 26 aufgeführt. Da die Autobahn GmbH des Bundes bei der Kostenermittlung auch Risikozuschläge, Preisindexierungen, Planungskosten und ggf. weitere Zuschläge berücksichtigt hat, sind die dort genannten Kosten teilweise höher als die in der Tabelle dargestellten Kosten.

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)?

Um eine Vergleichbarkeit aller Straßenneu- und Ausbaumaßnahmen sicherzustellen, werden die Kostenermittlungsstufen der A 20 mit dem einheitlichen Preisniveau zum Zeitpunkt der Aufstellung des BVWP angegeben. Da zu diesem Zeitpunkt nur für die Abschnitte 3 bis 5 in Niedersachsen keine Vorentwurfsunterlagen vorlagen, sind für diese drei Abschnitte die Kosten gemäß der Kostenschätzung angegeben. Den übrigen Kosten ist eine Kostenberechnung zugrunde gelegt.

BA	Bezeichnung	Kosten BVWP [Mio. €] (1.1.2014)	Kostenberechnung [Mio. €] (Stand)
A 20, Küstenautobahn NI			
1	Westerstede (A 28) – Jaderberg (A 29)	161,0 (RE 10/2013)	189,5 (KFS 02/2019)
2	Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)	406,7 (aus RE-VE)	406,7 (RE 09/2016)
3	Schwei (B 437) – östl. Weserquerung (L 121)	137,8 (Kostenschätzung)	133,3 (RE 12/2016)
4a	östl. Weserquerung (L 121) – A 27 (nördl. AD Stotel)	259,5 (Kostenschätzung)	169,0 (RE 02/2019)
4	A 27 (nördl. AD Stotel) – Heerstedt (B 71)		
5	Heerstedt (B 71) – Bremervörde (B 495)	192,1 (Kostenschätzung)	271,9 (RE 10/2020)
6	Bremervörde (B 495) – Elm (L 114)	138,7 (RE 06/2012*)	
7	Elm (L 114) – AK A 20/A 26 (östl. Drochtersen)	299,2 (aus RE-VE)	302,8 (RE 02/2016)
8	AK Kehdingen	76,1 + 684,7	109,6 (1. KFS 03/2019)
8	AK Kehdingen – LGr. SH/NI (Elbmitte)	760,8 (RE 02/2008*)	
A 26, östlich AK Kehdingen (A 20) – Stade-Ost			
5a	AK Kehdingen – Freiburger Straße/L 111	156,8 (RE 07/2009*)	312,3 (gen. Aktualis. 12/2020)
5b	Freiburger Straße/L 111 – Stade-Ost	80,6 (RE 07/2009*)	243,2 (RE 04/2020)

BA	Bezeichnung	Kosten BVWP [Mio. €] (1.1.2014)	Kostenberechnung [Mio. €] (Stand)
A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg			
3	Weede – Wittenborn	149,5 (FD, RE 09/2006)	
4	Wittenborn – A 7	125,6 (FD, RE 02/2009)	
5	A 7 – L 114	127,5 (RE 06/2009)	
6	L 114 – A 23	114,5 (RE 10/2007)	
7	A 23 – Glückstadt	207,4 (KFS 07/2010)	
8	Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte)	374,8 (RE 02/2008*)	

* Kosten aus RE-Vorentwurf wurden mit BPI auf I/2014 hochgerechnet.

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)?

In den folgenden, in der Tabelle dargestellten Abschnitten wird derzeit eine Kostenfortschreibung erarbeitet.

BA	Bezeichnung	Vsl. Vorlagezeitpunkt Kostenfortschreibung oder Aktualisierung der Baukosten
A 20, Küstenautobahn NI		
1	Westerstede (A 28) – Jaderberg (A 29)	4. Quartal 2022
6	Bremervörde (B 495) – Elm (L 114)	Ende 1. Quartal 2023
8	AK Kehdingen	1. Quartal 2023
A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg		
3	Weede – Wittenborn	1. Halbjahr 2023
4	Wittenborn – A 7	1. Halbjahr 2023
5	A 7 – L 114	2. Halbjahr 2023
6	L 114 – A 23	2. Halbjahr 2023
7	A 23 – Glückstadt	4. Quartal 2022
8	Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte)	4. Quartal 2022

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?

Da weder ein Baubeginn, noch ein Inbetriebnahmezeitpunkt feststehen und keine Aussage zur Entwicklung der Baupreise, der Fortschreibung von Regelwerken sowie der Anpassung der Planungen im Planungsprozess gemacht werden können, ist eine Bewertung der finalen Realisierungskosten aus der BUND-Studie von 7 Mrd. Euro nicht nachvollziehbar.

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 Berichtsanhörung 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?

Die Ermittlung der bewertungsrelevanten Kosten (mit Berücksichtigung von Planungskosten) entspricht der BVWP-Methodik. In der Kostenberechnung zur Entwurfsplanung bleiben diese gemäß der Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS) unberücksichtigt. Dies ist mit den unterschiedlichen Zielen der jeweiligen Betrachtung begründet (Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Zuge des BVWP gegenüber Erfassung investiver Kosten zur Veranschlagung im Bundeshaushalt).

In den in der Antwort zu Frage 22 der vorliegenden Anfrage ausgewiesenen Kosten handelt es sich um Investitionskosten (ohne Planungskosten).

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?

Die Fragen 27 bis 27c werden gemeinsam beantwortet.

Es werden derzeit keine zusätzlichen Kosten erwartet.

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)?

Die Flächeninanspruchnahme der Abschnitte der A 20 ist der folgenden Tabelle zu entnehmen.

BA	Bezeichnung	Flächeninanspruchnahme [ha]	
		Trasse inkl. Nebenanlagen	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
A 20, Küstenautobahn NI			
1	Westerstede (A 28) – Jaderberg (A 29)	190	295
2	Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)	333	350
3	Schwei (B 437) – östl. Weserquerung (L 121)	67	240
4a	östl. Weserquerung (L 121) – A 27 (nördl. AD Stotel)	35	70
4	A 27 (nördl. AD Stotel) – Heerstedt (B 71)	70	125
5	Heerstedt (B 71) – Bremervörde (B 495)	232	200
6	Bremervörde (B 495) – Elm (L 114)	136	160
7	Elm (L 114) – AK A 20/A 26 (östl. Drochtersen)	190	234
8	AK Kehdingen – LGr. SH/NI (Elbmitte) inkl. AK Kehdingen	142	74
A 20 (NI)		1395	1748
A 26, östlich AK Kehdingen (A 20) – Stade-Ost			
5a	AK Kehdingen – Freiburger Straße/L 111	150	215
5b	Freiburger Straße/L 111 – Stade-Ost	68	58
A 26 (NI)		218	273
A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg			
3	Weede – Wittenborn	141	363
4	Wittenborn – A 7	205	518
5	A 7 – L 114	128	363
6	L 114 – A 23	85	192
7	A 23 – Glückstadt	179	476
8	Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte)	82	62
A 20 (SH)		820	1974
A 20/A 26	Gesamt	2433	3995

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)?

In der folgenden Tabelle sind die voraussichtlichen Grunderwerbskosten Gesamt (Baufeld und externe Maßnahmen), die durchschnittlichen Kosten pro Quadratmeter sowie die betroffenen Landkreise für die einzelnen Abschnitte der A 20 dargestellt.

BA	Bezeichnung	Voraussichtliche Grunderwerbskosten (Gesamt*)		Betroffene Landkreise
		[Mio. €]	[€/m ²]	
A 20, Küstenautobahn NI				
1	Westerstede (A 28) – Jaderberg (A 29)	13,6	2,8	Ammerland, Friesland
2	Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)	26,1	3,8	Ammerland, Wesermarsch, Friesland
3	Schwei (B 437) – östl. Weserquerung (L 121)	6,5	2,1	Wesermarsch, Cuxhaven
4a	östl. Weserquerung (L 121) – A 27 (nördl. AD Stotel)	4,5	4,3	Cuxhaven
4	A 27 (nördl. AD Stotel) – Heerstedt (B 71)	8,9	4,6	Cuxhaven
5	Heerstedt (B 71) – Bremervörde (B 495)	39,2	9,1	Cuxhaven, Rotenburg
6	Bremervörde (B 495) – Elm (L 114)	8,7	2,9	Rotenburg, Stade
7	Elm (L 114) – AK A 20/A 26 (östl. Drochtersen)	15,4	3,6	Stade
8	AK Kehdingen	6,8	5,4	Stade
8a	AK Kehdingen – EQ Nds.(Strecke)	4,5	4,9	Stade
A 20 (NI)		134,2	4,4	
A 26, östlich AK Kehdingen (A 20) – Stade-Ost				
5a	AK Kehdingen – Freiburger Straße/L 111	23,5	6,4	Stade
5b	Freiburger Straße/L 111 – Stade-Ost	7,3	5,8	Stade
A 26 (NI)		30,8	6,1	
A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg				
3	Weede – Wittenborn	5,5	1,1	Segeberg
4	Wittenborn – A 7	27,6	3,8	Segeberg
5	A 7 – L 114	7,3	1,5	Pinneberg, Segeberg
6	L 114 – A 23	12,7	4,6	Steinburg, Pinneberg
7	A 23 – Glückstadt	25,8	3,9	Steinburg
8	Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte)	20,1	13,9	Steinburg
A 20 (SH)		99,0	4,8	
A 20/A 26	Gesamt	264	4,7	

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)?

Der folgenden Tabelle sind die Grunderwerbskosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu entnehmen.

BA	Bezeichnung	Voraussichtliche Grunderwerbskosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen*			Betroffene Landkreise
		[ha]	[€/m ²]	[Mio. €]	
A 20, Küstenautobahn NI					
1	Westerstede (A 28) – Jaderberg (A 29)	295	2,8	8,3	Ammerland, Friesland
2	Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)	350	3,8	13,3	Ammerland, Wesermarsch, Friesland
3	Schwei (B 437) – östl. Weserquerung (L 121)	240	2,1	5	Wesermarsch, Cuxhaven
4a	östl. Weserquerung (L 121) – A 27 (nördl. AD Stotel)	70	4,3	3	Cuxhaven
4	A 27 (nördl. AD Stotel) – Heerstedt (B 71)	125	4,6	5,8	Cuxhaven
5	Heerstedt (B 71) – Bremervörde (B 495)	200	9,1	18,2	Cuxhaven, Rotenburg
6	Bremervörde (B 495) – Elm (L 114)	160	2,9	4,6	Rotenburg, Stade
7	Elm (L 114) – AK A 20/A 26 (östl. Drochtersen)	234	3,6	8,4	Stade
8	AK Kehdingen	47	5,4	2,5	Stade
8a	AK Kehdingen – LGr. SH/NI (Elbmitte)	27	4,9	1,3	Stade
A 20 (NI)		1748	4,4	70,4	
A 26, östlich AK Kehdingen (A 20) – Stade-Ost					
5a	AK Kehdingen – Freiburger Straße/L 111	215	6,4	13,8	Stade
5b	Freiburger Straße/L 111 – Stade-Ost	58	5,8	3,4	Stade
A 26 (NI)		273	6,1	17,2	
A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg					
3	Weede – Wittenborn	363	1,1	4	Segeberg
4	Wittenborn – A 7	518	3,8	19,7	Segeberg
5	A 7 – L 114	363	1,5	5,4	Pinneberg, Segeberg
6	L 114 – A 23	192	4,6	8,8	Steinburg, Pinneberg
7	A 23 – Glückstadt	476	3,9	18,6	Steinburg
8	Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte)	62	7,1	8,6	Steinburg
A 20 (SH)		1974	3,7	65,1	
A 20/A 26	Gesamt	3995	4,3	152,7	

* Die Grunderwerbskosten für das Baufeld und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden rechnerisch aufgeschlüsselt.

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?

Für den Grunderwerb wurden bislang 92,5 Mio. Euro aufgewendet. Darüber hinaus liegen derzeit Angebote für den Ankauf weiterer Flächen in Höhe von rund 9,9 Mio. Euro vor.

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)?

Nein.

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?

Die Wirtschaftlichkeit von Vorhaben wird im Planungsprozess zu definierten Prüfstationen geprüft. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit ist die Grundvoraussetzung für eine Baufreigabe des Projekts.

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)?

In der folgenden Tabelle sind die einzelnen Abschnitte der A 20 mit ihrer Länge sowie dem Anteil der Strecke in schwierigem Baugrund dargestellt.

BA	Bezeichnung	Länge	schwieriger Baugrund		
		[km]	[km]	[%]	Bemerkung
A 20, Küstenautobahn NI					
1	Westerstede (A 28) – Jaderberg (A 29)	13,0	1,2	9 %	
2	Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)	22,5	20	89 %	
3	Schwei (B 437) – östl. Weserquerung (L 121)	10,2	8,06	79 %	
4a	östl. Weserquerung (L 121) – A 27 (nördl. AD Stotel)	8,7	6,7	77 %	Inkl. Teilstrecke A 27
4	A 27 (nördl. AD Stotel) – Heerstedt (B 71)	16,5	10,2	62 %	Inkl. Teilstrecke A 27
5	Heerstedt (B 71) – Bremervörde (B 495)	20,5	1,6	8 %	
6	Bremervörde (B 495) – Elm (L 114)	12,4	2,6	21 %	
7	Elm (L 114) – AK A 20/A 26 (östl. Drochtersen)	18,6	10,9	59 %	

BA	Bezeichnung	Länge			schwieriger Baugrund	
		[km]	[km]	[%]	Bemerkung	
8	AK Kehdingen	2,2	2,2	100 %		
8a	AK Kehdingen – LGr. SH/NI (Elbmitte)	6,8	2,5	37 %	(nur NI)	
A 20 (NI)		131,4	65,96	50 %	Incl. Teilstrecke A 27	
A 26, östlich AK Kehdingen (A 20) – Stade-Ost (NI)						
5a	AK Kehdingen – Freiburger Straße/ L 111	10,1	10,1	100 %		
5b	Freiburger Straße/L 111 – Stade-Ost	5,7	5,7	100 %		
A 26 (NI)		15,8	15,8	100 %		
A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg (SH)						
3	Weede – Wittenborn	9,9	0,6	6 %		
4	Wittenborn – A 7	20,6	2,1	10 %		
5	A 7 – L 114	13,2	2,9	22 %		
6	L 114 – A 23	10,2	2,7	27 %		
7	A 23 – Glückstadt	15,2	12,7	83 %		
8	Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte)	4,0	1,8	45 %	(nur SH)	
A 20 (SH)		73,0	22,8	31 %		
A 20/A 26	Gesamt	220	105	48 %		

35. Wo werden wegen Böden mit nur geringer Tragfähigkeit bei den geplanten Abschnitten der A 20 besondere Bauverfahren angewendet (wie Bodenvollaustausch- bzw. Überschüttverfahren, Tiefgründung oder anderes; bitte ggf. genaue Abschnitte mit Kilometerzahl angeben und Verfahren nennen)?

In den in der Antwort zu Frage 34 benannten Teilstrecken auf wenig tragfähigem Untergrund kommen teilweise das Überschüttverfahren, aufgeständerte Gründungspolster oder Tiefgründung von Bauwerken zum Einsatz.

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)?

Bodenaustausch soll weitgehend minimiert werden. Aus diesem Grund wurden bzw. werden ergänzende Baugrunderkundungen durchgeführt. Ausgehobene Bodenmassen, die nicht zum Wiedereinbau geeignet sind, sollen überwiegend innerhalb der Baufelder wiederverwendet werden. Nicht im Projekt verwendbare Bodenmassen sollen für Deichbaumaßnahmen oder andere Maßnahmen, z. B. Lärm- oder Sichtschutzwälle verwendet werden.

Die Aushubmassen aus dem Tunnelbau werden ebenfalls überwiegend im Straßenbau, im Deichbau und für die Errichtung von Lärmschutzwällen eingesetzt. Die Deponiestandorte, die rund zwei Jahre nach Baubeginn für die nicht verwendbaren Böden benötigt werden, werden zum Baubeginn festgelegt werden, da die künftigen Kapazitäten der möglichen Deponien zurzeit nicht bekannt sind.

Die Aushubmassen für den Tunnelbau betragen in Niedersachsen: ca. 747 000 m³, davon 39 500 m³ nicht verwendbare Böden (Deponie) sowie in Schleswig-Holstein: ca. 3 368 000 m³, davon 639 000 m³ nicht verwendbare Böden (Deponie).

In den nachfolgend genannten Abschnitten findet voraussichtlich Bodenaustausch in nennenswertem Umfang statt:

- Im Abschnitt 1 in NI fallen im Trassenbereich im Zuge der Baugrundverbesserung rd. 420 000 m³ Aushubmassen von Mudde/Torf an.
- Im Abschnitt 2 in NI belaufen sich die Aushubmassen für die Baugrundverbesserung auf rd. 60 000 m³.
- Im Abschnitt 3 in NI ist für die beidseitige Verbreiterung der B 437 ein Teilbodenaustausch in einer Größenordnung von 140 000 m³ vorgesehen.
- Im Abschnitt 4a in NI ist analog zum Abschnitt 3 für die Verbreiterung der B 437 ein Austausch von rd. 275 000 m³ erforderlich.
- Für den Abschnitt 4 in NI wurde eine Aushubmasse von 276 000 m³ ermittelt.

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)?

Kosten für erforderliche Baugrundverbesserungsmaßnahmen werden im Zuge der Kostenberechnung erfasst. Zu den gewählten Maßnahmen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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/bund-bestaetigt-a-20-sackt-an-zwei-weiteren-stellen-in-mv-ab-V6R5S7PVSWCSC5RL5EDIMEACYE.html>) das Überschüttverfahren angewendet, bzw. wenn nein, welches Verfahren kam dort zur Anwendung?

Nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes wurden im Autobahnabschnitt der A 20 zwischen den Anschlussstellen Neubrandenburg-Ost und Friedland in verschiedenen Bereichen Dammschüttungen vorgenommen.

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)?

Die Kostenberechnung erfolgt auf Basis von Mengen und Einheitspreisen. Kosten für Baugrundverbesserungsmaßnahmen bei der A 20 nach Längen sind in den Kostenberechnungen nicht separat ausgewiesen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 34 verwiesen.

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“)?

Nein.

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?
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?

Die Fragen 41 bis 44 und 46 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zuge der Erarbeitung des BVWP 2030 wurden die Projektkosten für alle drei Verkehrsträger bundesweit nach einheitlichen Maßstäben ermittelt. Um eine methodisch zulässige Bewertung zu ermöglichen, wurden die auf dieser Basis ermittelten Kosten auf den Preisstand 2012 abgezinst. Nur so war es möglich, ein Nutzen-Kosten-Verhältnis zu bilden, da auch die Nutzenkomponenten im BVWP 2030 den Preisstand 2012 hatten.

Beim Verkehrsträger Straße wurden die Anforderungen an die Projektanmeldungen durch die Länder hinsichtlich der Planungstiefe und der Kostenschätzungen für den BVWP 2030 deutlich erhöht. Außerdem wurden die angemeldeten Projekte sowohl aus Kostensicht als auch aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht durch Gutachter plausibilisiert.

Dafür lieferte der genannte Schlussbericht des Forschungsvorhabens „Entwicklung eines Verfahrens zur Plausibilisierung von Investitionskosten von angemeldeten Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung“ Grundlagen, u. a. durch eine ex post-Analyse der Herstellungskosten von Straßenbauprojekten aus dem BVWP 2003. In dem Forschungsvorhaben wurde auf Grundlage der Erkenntnisse, die im Rahmen der Realisierung der in Anlage 2.3.2 angegebenen Straßenbauprojekte gewonnenen wurden, ein Verfahren zur Kostenplausibilisierung entwickelt. Bei Vorhaben auf gering tragfähigen Böden wurde dabei bspw. in zwei Baugrundtypen differenziert. Die im Schlussbericht angegebenen durchschnittlichen Kostensätze dienen der Plausi-

bilisierung der projektspezifisch ermittelten Kosten – sie sind nicht Grundlage der jeweiligen projektspezifischen Kostenermittlungen für den BVWP 2030.

Mit den genannten Plausibilitätsprüfungen konnte die Verlässlichkeit der Kostangaben und deren bundesweite Vergleichbarkeit im BVWP 2030 im Vergleich zu vorherigen Bundesverkehrswegeplänen über alle erwogenen bzw. bewerteten Projektteile deutlich gesteigert werden.

Im Zuge der jeweiligen weiteren Planungsschritte wird – unabhängig von den Ergebnissen der BVWP-Bewertungen – vertieft auf die einzelnen örtlichen Gegebenheiten eingegangen. Die dadurch gewonnenen Erkenntnisse werden bei der weiteren detaillierten Projekt- und Kostenplanung berücksichtigt. Im Vergleich hierzu ist die Planung im Rahmen eines BVWP übergeordnet und basiert dementsprechend in angemessener Weise auf weniger detaillierten bzw. genaueren Daten und Informationen wie u. a. einer nur vorläufig unterstellten Trassenführung.

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)?

Der folgenden Tabelle sind die durch die Autobahn GmbH des Bundes angegebenen Baugrundtypen zu entnehmen.

BA	Bezeichnung	Baugrundtypen nach „Schlussbericht“
A 20, Küstenautobahn NI		
1	Westerstede (A 28) – Jaderberg (A 29)	1, 2, 3
2	Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)	1, 3, 4
3	Schwei (B 437) – östl. Weserquerung (L 121)	4
4a	östl. Weserquerung (L 121) – A 27 (nördl. AD Stotel)	3, 4
4	A 27 (nördl. AD Stotel) – Heerstedt (B 71)	1, 2, 3, 4
5	Heerstedt (B 71) – Bremervörde (B 495)	1, 4
6	Bremervörde (B 495) – Elm (L 114)	1, 4
7	Elm (L 114) – AK A 20/A 26 (östl. Drochtersen)	1, 4
8	AK Kehdingen	4
	AK A 20/A 26 – LGr. SH/NI (Elbmitte)	1, 2, 4
A 26, östlich AK Kehdingen (A 20) – Stade-Ost (NI)		
5a	AK Kehdingen – Freiburger Straße/L 111	4
5b	Freiburger Straße/L 111 – Stade-Ost	4

* Baugrundtypen gemäß „Schlussbericht“:

1 Gut tragfähige Böden

2 Mäßig tragfähige Böden und Fels

3 Gering tragfähige Böden mit Mächtigkeit < 2 m und Fels mit wasserlöslichen Einlagerungen

4 Gering tragfähige Böden mit Mächtigkeit > 2 m

5 Wasserlösliche Festgesteine, weniger als 2 m Überdeckung

BA	Bezeichnung	Baugrundtypen nach „Schlussbericht“
A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg		
3	Weede – Wittenborn	1, 2, 3, 4
4	Wittenborn – A 7	1, 2, 3, 4
5	A 7 – L 114	1, 2, 4
6	L 114 – A 23	1, 2, 3
7	A 23 – Glückstadt	1, 2, 3, 4
8	Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte)	4

* Baugrundtypen gemäß „Schlussbericht:

1 Gut tragfähige Böden

2 Mäßig tragfähige Böden und Fels

3 Gering tragfähige Böden mit Mächtigkeit < 2 m und Fels mit wasserlöslichen Einlagerungen

4 Gering tragfähige Böden mit Mächtigkeit > 2 m

5 Wasserlösliche Festgesteine, weniger als 2 m Überdeckung

47. Gab es bei der Bundesstraße 212 (B 212) Absackungen an Stellen, die mit dem Überschüttverfahren gebaut wurden?

Nach Auskunft der für die B 212, Ortsumgehung Berne zuständigen Auftragsverwaltung Niedersachsen gab es in keinem Abschnitt Absackungen.

48. Gab es bei der A 26 Absackungen an Stellen, die mit dem Überschüttverfahren gebaut wurden?

Nein.

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/article215658643/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?

Im 3. Bauabschnitt der A 26 sind Mengenmehrungen gegenüber den bauvertraglich fixierten Mengen beim Baustoff Sand eingetreten. Auswirkungen auf die Kostenberechnung für die A 20 ergeben sich daraus nicht.

50. Gab es bei der A 27 Absackungen an Stellen, die mit dem Überschüttverfahren gebaut wurden?

Das Überschüttverfahren kam beim Bau A 27 nicht zur Anwendung.

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+-+Verkehr+sfreigabe+Anfang+Nov.pdf>), ursprünglich das Überschüttverfahren angewendet?

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

Die Baumaßnahme „Moorbrücke“ im Zuge A 27 umfasst eine Erneuerung der abgängigen Betonfahrbahn. Die Erneuerungsmaßnahme steht in keinem Zusammenhang mit Absackungen.

Beim Bau der Moorbrücke wurde ein aufgeständertes Gründungssystem gewählt, welches damals bei sehr ungünstigen Baugrundverhältnissen angewendet wurde, um den Austausch sehr mächtiger gering tragfähiger Baugrundsichten zu vermeiden. Das Überschüttverfahren kam in diesem Streckenabschnitt der A 27 nicht zur Ausführung.

52. Wäre eine Verlagerung von Fährverkehr auf Straßenverkehr im Bereich des geplanten Elbtunnels der A 20 im Einklang mit den Klimaschutzzielen des Bundes?

Ja.

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?

Die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein hat nach Kenntnis der Bundesregierung einen Vergleich mit den Betreibern der Elbfähre geschlossen.

