

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stefan Henze und der Fraktion der AfD

Wirtschaftliche Auswirkungen des Weiterbaus der Küstenautobahn 20 auf regionale Verkehrs- und Wirtschaftsstrukturen

Der Weiterbau der Küstenautobahn (A) 20 einschließlich einer festen Elbquerung stellt eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte in Norddeutschland dar. Ziel ist insbesondere die Verbesserung der überregionalen Verkehrsanbindung, die wirtschaftliche Stärkung strukturschwacher ländlicher Regionen sowie die Entlastung bestehender Verkehrsachsen (www.autobahn.de/planen-bauen/projekt/a20-neubau-1).

Gleichzeitig hat der Betreiber der Elbfähre Glückstadt–Wischhafen (FRS) Klage gegen Teile des Projekts eingereicht (www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/dithmarschen_steinburg/frs-elbfaehre-klagt-gegen-abschnitt-der-kuestenaubahn,klage-elbfaehre-100.html). Hintergrund sind nach Medienberichten wirtschaftliche Befürchtungen hinsichtlich eines erheblichen Rückgangs der Verkehrsnachfrage und damit verbunden potenzieller Existenz- und Weiterbetriebsrisiken für die Fährverbindung (www.kreiszeitung-wochenblatt.de/stade/c-politik/klagen-verzoegern-a20-bau-kein-licht-am-ende-des-elb-tunnels_a396449). Vor diesem Hintergrund stellt sich den Fragestellern die Frage, inwieweit die Bundesregierung die gesamtwirtschaftlichen Effekte des Projekts sowohl im Hinblick auf positive Wachstumsimpulse als auch auf mögliche Verdrängungseffekte bestehender Verkehrsangebote bewertet oder bereits bewertet hat.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche gesamtwirtschaftlichen Effekte erwartet die Bundesregierung durch die Fertigstellung der A 20, insbesondere für großflächige ländliche Regionen in den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen?
2. Welche konkreten Auswirkungen auf regionale Wertschöpfung, bestehende Beschäftigung und Investitionstätigkeit werden durch die Fertigstellung der A 20 prognostiziert?
3. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der verbesserten Verkehrsanbindung für Industrie, Mittelstand, Logistik und Tourismus in den entsprechenden Regionen bei?
4. In welchem Umfang wird ggf. erwartet, dass die A 20 zu einer Entlastung bestehender Verkehrsachsen (insbesondere der A 1 und A 7) beiträgt, und welche wirtschaftlichen Effizienzgewinne ergeben sich nach Einschätzung oder Prognose der Bundesregierung daraus?
5. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen erwartet die Bundesregierung schätzungsweise für bestehende Verkehrsunternehmen wie die Elbfähre Glückstadt–Wischhafen?

6. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, in welchem Umfang durch die feste Elbquerung Verkehrsströme von der Fähre auf die Straße verlagert werden?
7. Inwiefern wurden mögliche negative wirtschaftliche Auswirkungen auf bestehende Unternehmen im Rahmen der Planfeststellung berücksichtigt (bitte angeben, nach welchen Kriterien, und durch welche Instanz)?
8. Prüft die Bundesregierung Maßnahmen zur Abfederung wirtschaftlicher Nachteile für betroffene Unternehmen oder Regionen infolge des A-20-Ausbaus?
9. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über mögliche Entschädigungsansprüche privater Unternehmen im Zusammenhang mit dem Infrastrukturprojekt der A 20?
10. Nach welchen Kriterien bewertet die Bundesregierung das Spannungsverhältnis zwischen dem gesamtwirtschaftlichen Nutzen großer Infrastrukturprojekte und den wirtschaftlichen Interessen einzelner ortsansässiger betroffener Unternehmen?
11. Welche aktuellen Kosten werden für die Fertigstellung der A 20 einschließlich Elbquerung veranschlagt, und in welchem Verhältnis stehen diese zu dem erwarteten volkswirtschaftlichen Nutzen?

Berlin, den 29. April 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion