

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung
- Drucksache 17/8479 -**

Berufung des neuen Staatssekretärs im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr - Hat Minister Lies den Bock zum Gärtner für die Zukunftsprojekte A 20 und A 39 gemacht?

Anfrage der Abgeordneten Gabriela König und Jörg Bode (FDP) an die Landesregierung, eingegangen am 17.07.2017, an die Staatskanzlei übersandt am 19.07.2017

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der Landesregierung vom 21.08.2017, gezeichnet

Olaf Lies

Vorbemerkung der Abgeordneten

Am 9. Juni 2017 verkündete Minister Lies, dass Dr. Frank Nägele neuer Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr wird. Dr. Nägele war seit 2012 Staatssekretär in gleicher Funktion in Schleswig-Holstein und stand bezüglich der A 20 seit dem Frühjahr 2013 im engen Kontakt zur hiesigen Landesregierung. In einem Radiointerview vom 11. Februar 2013 verkündete Dr. Nägele in seiner Funktion als Verkehrs-Staatssekretär, dass Schleswig-Holstein im Jahr 2014 mit der Planfeststellung zur A 20 abschließen und zum Ende der Legislaturperiode die fertigen Pläne zur A 20 „in der Schublade“ (<https://www.youtube.com/watch?v=wB3cF9F6BhI>) haben werde. Noch im Mai 2017 verkündet das SPD-geführte Verkehrsministerium in Schleswig-Holstein, dass die Planfeststellungsbeschlüsse der Abschnitte 3, 4, 7 und 8 in 2017 und die der Abschnitte 5 und 6 in 2018 vorliegen sollten (https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/V/verkehrsinfrastruktur/Downloads/A20_Planungsstand_Grafik.pdf?__blob=publicationFile&v=3).

Unter der Überschrift „Erneuter Eklat um Großprojekt A 20“ berichtete der NDR (<https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Erneuter-Eklat-um-Grossprojekt-A-20,autobahn1738.html>), dass es u. a. aufgrund politischer Weisungen keine belastbaren Zeitpläne zur Realisierung der A 20 in Schleswig-Holstein gebe. Im Bericht des NDR wird der Direktor des Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr mit Aussagen zu aktuellen Planungsverzögerungen vor dem Wirtschaftsausschuss zitiert (ebenda). Demnach soll Staatssekretär Dr. Nägele entschieden haben, Planungsfehler lediglich mit Nachkartierungen anstatt mit weiteren umfangreichen planerischen Aktivitäten zu begegnen. Das Ministerium von Staatssekretär Dr. Nägele war seit 2015 über Planungsverzögerungen informiert. Staatssekretär Dr. Nägele hat dies in Medien bestätigt (<https://www.shz.de/regionales/schleswig-holstein/mit-kommentar-zwergschwaene-sind-dem-a20-weiterbau-im-weg-id17289076.html>). Wörtlich führte er aus: „Das stimmt. Wir haben aber zu keiner Zeit gelogen, wir sind nur nicht nach dem Thema gefragt worden“. Auf NDR 1 Welle Nord wehrt sich Staatssekretär Dr. Nägele am 12. Juli 2017 gegen die Vorwürfe wie folgt: „Wir sind sehr erstaunt. Wir haben immer kommuniziert, wie der Stand ist. Aber auch, dass die Versprechungen des jetzt amtierenden Ministerpräsidenten in dieser Form nicht erreichbar sind. Mir scheint das ein Theaterdonner zu sein, der nur davon ablenken soll, dass zuviel versprochen wurde“. Der Hauptgeschäftsführer des UVNord reagierte auf die neuesten Entwicklungen zur A 20 in Schleswig-Holstein folgendermaßen: „Wenn es sich bewahrheiten sollte, dass die vorherige Landesregierung die Wirtschaft und die Öffentlichkeit bewusst nicht informiert hat ... dann wäre das ein Stück aus dem Tollhaus“ (<https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Erneuter-Eklat-um-Grossprojekt-A-20,autobahn1738.html>). Wie sich jetzt herausstellt, verzögern sich die Planfeststellungsbeschlüsse zur A 20 in Schleswig-Holstein um mehrere Jahre.

Vorbemerkung der Landesregierung

Wie in der Beantwortung der Kleinen Anfrage zur mündlichen Beantwortung Nr. 13 in der 90. Sitzung des Landtages vom 19.02.2016 (Drs. 17/5210) bereits ausgeführt, gilt nach wie vor uneingeschränkt:

„In gemeinsamer Übereinstimmung der norddeutschen Bundesländer haben die Küstenautobahn A 20 und die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg eine große wirtschaftliche und verkehrliche Wirkung und sind wichtige Infrastrukturmaßnahmen für den gesamten norddeutschen Raum.

Seinen Ausdruck findet dies auch in der sogenannten Ahrensburger Liste, in der sich die fünf norddeutschen Bundesländer auf vordringliche und notwendige Verkehrsprojekte mit überregionaler Bedeutung in den norddeutschen Küstenländern Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern geeinigt haben.

In ihrem Koalitionsvertrag hat die Niedersächsische Landesregierung deshalb auch die klare Vereinbarung getroffen, die Planungen zur A 20 und zur A 39 fortzuführen. In der Folge hat Niedersachsen beide Autobahnprojekte für die Vorbereitung der neuen Bundesverkehrswegeplanung angemeldet.“

Dem Straßenbau geht ein komplizierter Prozess voran, in welchem die Belange von neuer Infrastruktur, betroffenen Bürgern und der Umwelt untereinander abgewogen und möglichst in Einklang gebracht werden. Die Planung eines Großprojekts, wie es eine 100 km lange neue Autobahn darstellt, ist nicht nur planerisch äußerst umfangreich und komplex, sondern auch hinsichtlich ihrer vertraglichen Abwicklung mit einer Vielzahl an Einzelverträgen für Fachbeiträge und Gutachten sehr vielschichtig. Das Spektrum der Planung reicht u. a. von der reinen Straßenplanung einschließlich aller Ausstattungen, Nebenanlagen und Entwässerungseinrichtungen sowie der Planung von Brücken und Stützbauwerken, Ingenieurbauwerken bis hin zur naturschutzfachlichen Ausgleichsplanung in Form der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Dabei ist insbesondere auch dem Anspruch, die Straßen nicht nur wirtschaftlich zu bauen und zu betreiben, sondern sie gleichzeitig auch so sicher wie möglich zu gestalten, gerecht zu werden.

Eine solche Planung, die viele Belange berührt und damit auch eine Vielzahl an Betroffenheiten auslöst, wird in der Regel einer gerichtlichen Überprüfung durch das Bundesverwaltungsgericht unterzogen und sollte schon allein deshalb gründlich und möglichst rechtsicher aufgestellt werden. Dazu muss die Planung der aktuellen Gesetzgebung, der aktuellen Rechtsprechung, den aktuell anerkannten Regeln der Technik und den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen. Dafür ist es notwendig, in regelmäßigen und überschaubaren Zeitabständen bis hin zur Planfeststellung eine Überprüfung der örtlichen, technischen und gesetzlichen Veränderungen vorzunehmen und gegebenenfalls die Aktualisierung einzelner planfeststellungsrelevanter Fachbeiträge zu veranlassen. Zudem sind regelmäßig auch Anpassungen aus neuesten Erkenntnissen aus dem Planungsprozess selbst sowie durch Anregungen, Hinweise und Einwendungen von Bürgern und Trägern öffentlicher Belange umzusetzen. Ein daraus unbestritten entstehender Mehrbedarf an Zeit für die einzuarbeitenden Änderungen muss nicht zwingend zu einer Verlängerung der Planungs-dauer führen, wenn diese Zeiten beispielsweise durch eine parallel laufende Erstellung von Fachbeiträgen in vielen Fällen aufgefangen werden können. Vor diesem Hintergrund lässt sich ein direkter Zusammenhang zwischen einem speziellen Ereignis, wie z. B. die unvorhersehbare Zuwanderung einer geschützten Tierart und einer damit einhergehenden Terminverschiebung bzw. eines größeren Zeitbedarfs für die Planung nicht immer seriös darstellen.

Indem aktuelle Untersuchungen, Anregungen und Hinweise in die Planung einfließen, lassen sich die Auswirkungen der Autobahnplanung mit zunehmender Detailgenauigkeit beschreiben und unerwünschte Wirkungen auf Anwohner, Umwelt und andere öffentliche Belange vermeiden oder zumindest vermindern. Die veränderten Gegebenheiten und Einflussgrößen finden in den jeweiligen Planungsphasen in unterschiedlicher Größenordnung ihren Eingang in die konkrete Planung.

Unter Berücksichtigung der daraus resultierenden Planungsschritte und auch in Abhängigkeit von den zeitlich nur schwer abschätzbaren Genehmigungsverfahren ist die Abschätzung von Terminen mit großen Unsicherheiten behaftet. Terminaussagen zu Großprojekten stehen deshalb immer unter den beschriebenen Vorbehalten und stellen deshalb auch immer nur eine Momentaufnahme dar.

- 1. Kann die Landesregierung bestätigen, mit der Landesregierung in Schleswig-Holstein schon vor dem Abschluss der Koalitionsgespräche Anfang 2013 über die Fortentwicklung der A 20 im Gespräch gestanden zu haben?**

Die beiden beteiligten Ministerien in Schleswig-Holstein und Niedersachsen stehen in Bezug auf die Planungen zur A 20 unabhängig von Legislaturperioden in einem regelmäßigen bilateralen Kontakt und darüber hinaus auch trilateral mit dem Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI).

- 2. Was waren die Gesprächsinhalte der beiden SPD-geführten Landesregierungen in Schleswig-Holstein und Niedersachsen bezüglich der Fortentwicklung der A 20 in den Jahren 2013 bis 2017?**

Kern dieser Gespräche ist die gegenseitige Information zu den Planungsständen in den beiden Ländern. Besonders im Zusammenhang mit der festen Elbquerung ging es vor dem Hintergrund von Klagen gegen die Planfeststellungsbeschlüsse beider Länder vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) um die Abstimmung der gemeinsamen Vorgehensweise.

- 3. Wann und wie oft haben sich die beiden Landesregierungen bezüglich der Planungen zur A 20 ausgetauscht?**

Ein kontinuierlicher gemeinsamer Austausch beider Landesregierungen findet anlässlich diverser Treffen und Konferenzen wie auch am Rande etlicher Veranstaltungen statt. Beispielhaft sind dabei zu benennen: Verkehrsministerkonferenz, Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter, Konferenz der norddeutschen Küstenwirtschafts- und Verkehrsminister, Hafendialog, Projekt- und Planungsbesprechungen.

- 4. Seit wann sind der Landesregierung die jetzt bekannt gewordenen planerischen Verzögerungen der A 20 in Schleswig-Holstein bekannt?**

Schleswig-Holstein hat gegenüber Niedersachsen im Rahmen der Kontakte zur gemeinsamen Abstimmung des Projekts die Termine kommuniziert, die auch öffentlich kommuniziert wurden und daher auch schon bekannt waren. Bekannt ist aus der laufenden Presseberichterstattung, dass das Verkehrsministerium in Schleswig-Holstein die aktuellen Terminpläne überprüft.

- 5. Vor dem Hintergrund der Aussagen des Direktors des Landesbetriebes für Straßenbau im Wirtschaftsausschuss des Landtages in Schleswig-Holstein und der Grafik zur A 20 des Ministeriums, Referat 41 mit Stand Mai 2017: Für wie glaubhaft hält die Landesregierung das Agieren des Staatssekretärs Dr. Nägele in Sachen A 20 in Schleswig-Holstein?**

An Spekulationen über die Glaubhaftigkeit von Aussagen Bediensteter des Landes Schleswig-Holstein vor dem Wirtschaftsausschuss des Landtags in Kiel beteiligt sich die Landesregierung nicht. Staatssekretär Dr. Nägele hat das Projekt A 20 als Staatssekretär in Schleswig-Holstein energisch und transparent vorangetrieben.

- 6. Was weiß die Landesregierung bezüglich politischer Weisungen zur A 20 in Schleswig-Holstein, die Planverzögerungen ausgelöst haben?**

Der Landesregierung sind keine politischen Weisungen zur A 20 in Schleswig-Holstein bekannt, die Planungsverzögerungen ausgelöst haben könnten.

- 7. Ist sich Minister Lies mit Staatssekretär Dr. Nägele über die Bedeutung der A 20 für den norddeutschen Raum einig oder herrschen unterschiedliche Auffassungen vor?**

Minister Lies und Staatssekretär Dr. Nägele sind der gleichen Auffassung zur überragenden Bedeutung der A 20 für den norddeutschen Raum.

- 8. Wie beurteilt die Landesregierung die Arbeit von Staatssekretär Dr. Nägele für das Projekt A 20 in Schleswig-Holstein?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

- 9. Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung daraus für die Verantwortlichkeit von Staatssekretär Dr. Nägele für das Projekt A 20 in Niedersachsen?**

Die Landesregierung sieht keinerlei Anlass für Konsequenzen.

- 10. Wie beurteilt die Landesregierung die dargestellten Planungsstände zu den Planfeststellungsbeschlüssen in der Grafik: „A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg“ aus dem Mai 2017 des schleswig-holsteinischen Verkehrsministeriums (Referat 41)?**

Es wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

- 11. Wie beurteilt die Landesregierung den Kommentar von Jürgen Muhl: „Die A 20 und kein Ende. Ein Stück Autobahn-Geschichte mit märchenhaften Kapiteln. Märchenhaft deshalb, weil offenbar dermaßen gelogen wurde, dass sich nicht nur die Balken biegen, sondern Schreibtische sich in Gänze in Pulver auflösen. Planungsunterlagen sind entweder verschwunden oder - noch schlimmer -: Es hat sie gar nicht in der Form gegeben, wie alle Welt geglaubt hat. Mit Ausnahme der in Kiel abgelösten Verkehrspolitiker der alten Koalition. Ein Missstand, auf den seit Mittwoch vieles hindeutet. Ein Stück aus dem Tollhaus, in dem durchaus noch Stoff für einen verkehrspolitischen Skandal gefunden werden könnte“ (<https://www.shz.de/regionales/schleswig-holstein/mit-kommen-tar-zwergschwaene-sind-dem-a20-weiterbau-im-weg-id17289076.html>).**

Die Landesregierung beurteilt Zeitungskommentare nicht.

- 12. Was meinte Minister Lies mit seiner Aussage: „Wir haben mit Frank Nägele einen erfahrenen Verwaltungsexperten gewonnen“ (<http://www.mw.niedersachsen.de/aktuelles/presseinformationen/neuer-staatssekretaer-im-wirtschaftsministerium-154632.html>)?**

Das Zitat bedarf keiner näheren Erläuterung.

- 13. Wie groß ist das Vertrauen von Minister Lies in Staatssekretär Dr. Nägele nach der nun bekannt gewordenen Berichterstattung zu den Planungen der A 20 in Schleswig-Holstein?**

Herr Staatssekretär Dr. Nägele genießt das vollumfängliche Vertrauen von Herrn Minister Lies.

14. Hat die Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage zur mündlichen Beantwortung der Abgeordneten Menge und Schremmer (Bündnis 90/Die Grünen) zum Stand der Planung der A 20 in Niedersachsen (Frage 3 aus Drucksache 17/5210) weiterhin Gültigkeit?

Vor dem Hintergrund der Vorbemerkungen der Beantwortung der vorstehenden Kleinen Anfrage zur mündlichen Beantwortung hat die Antwort der Landesregierung weiterhin grundsätzlich Gültigkeit.

Ergänzend wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

15. Falls nein, wodurch sind die Verzögerungen in Niedersachsen begründet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

16. Falls nein, welche Mitglieder der Landesregierung oder Staatssekretäre waren mit den Ursachen der Verzögerungen befasst?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

17. Sind der Landesregierung Verzögerungen bei den Planungen der A 20 und der A 39 in Niedersachsen bekannt, die der Öffentlichkeit noch nicht bekannt sind bzw. nach denen noch keiner gefragt hat?

Der Öffentlichkeit werden die zum Zeitpunkt einer Veröffentlichung realistischen und belastbaren Termindaten mit dem Hinweis bekannt gegeben, dass aufgrund der Komplexität eines solchen Großprojektes mit der Vielzahl an Planungsbeteiligten sowie auch planungsbegleitender Bürgerbeteiligungsprozesse die Abschätzung von Terminen immer eine Momentaufnahme darstellt und deshalb mit großen Unsicherheiten behaftet ist.

18. Wird die Landesregierung von sich aus über Verzögerungen bei den Planungen zur A 20 und A 39 berichten, oder muss der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr eine regelmäßige Berichterstattung zu den Planungen wichtiger Infrastrukturvorhaben beantragen, um Vorgänge wie in Schleswig-Holstein zu vermeiden?

Aus den Vorbemerkungen und Antworten auf die Fragen 14 bis 17 wird deutlich, dass die Weiterentwicklung von Terminen in Planungsprozessen von Großprojekten ein systemimmanenter Prozess ist, der nicht eindeutig an Einzelereignissen - wie beispielsweise der unvorhersehbaren Zuwanderung einer geschützten Lebensart - festgemacht werden kann. Bei frühzeitig erkennbaren gravierenden Ereignissen oder Planungswiderständen, die indirekt zu einer Verzögerung des Planungsablaufes führen, wird die Landesregierung selbstverständlich den Ausschuss unterrichten.

Ergänzend wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.