

Antwort auf eine Kleine schriftliche Anfrage

- Drucksache 17/3096 -

Wortlaut der Anfrage der Abgeordneten Björn Thümler, Astrid Vockert, Jens Nacke, Hans-Heinrich Ehlen und Kai Seefried (CDU), eingegangen am 03.03.2015

Newsportal SHZ.de: Streit um A-20-Elbtunnel: Trödelt Niedersachsen?

In der Onlineausgabe von SHZ.de, dem Newsportal des Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlages, vom 5. Februar 2015 ist zu lesen: „Der Bau der Küstenautobahn A 20 von Schleswig-Holstein nach Niedersachsen droht sich noch stärker als bisher zu verzögern: Wie das Ressort von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt in einem neuen Bericht an die schleswig-holsteinische SPD-Bundestagshaushälterin Bettina Hagedorn erläuterte, könne die Suche nach dem vorgesehenen privaten Investor für den geplanten A-20-Elbtunnel zwischen Glückstadt und Drochtersen erst dann beginnen, wenn die Umsetzung der Zulaufstrecken erfolgt ist bzw. konkret absehbar bevorsteht, und das dauert noch. Zwar soll in Schleswig-Holstein der Abschnitt zwischen der A 23 und der Elbquerung Ende dieses Jahres baureif sein - doch im gegenüberliegenden ebenfalls SPD-geführten Niedersachsen wird die Planung für das letzte A-20-Stück vor dem Tunnel laut Landesverkehrsressort erst 2020 fertig. Niedersachsen muss sich sputen, mahnt daher die Bundestagsabgeordnete Hagedorn. Geld für eine beschleunigte Planung haben die Grünen in der niedersächsischen Regierung allerdings abgelehnt.“

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Ist die Aussage der Zeitung korrekt wiedergegeben, dass für das schleswig-holsteinische Teilstück der A 23 bis Ende dieses Jahres Baureife bestehe?
2. Ist die Aussage in dem Zeitungsartikel korrekt wiedergegeben, dass die Planung für das letzte A-20-Teilstück vor dem Tunnel in Niedersachsen erst 2020 fertig sei?
3. Wie erklärt sich die Landesregierung diese Diskrepanz?
4. Sieht die Landesregierung vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Baureife-Feststellungen der beiden Autobahnteilstücke die Notwendigkeit, zusätzliche Planungsmittel zur Verfügung zu stellen, um die Elbquerung zwischen Drochtersen und Glückstadt möglichst zeitnah herzustellen?
5. Welche Möglichkeiten gäbe es, um eine frühere Baureife für das niedersächsische Teilstück herzustellen?
6. Steht die Landesregierung wegen der möglichst frühzeitigen Herstellung der Baureife für das besagte Autobahnteilstück mit dem Bund in Kontakt? Wenn ja, bitte Auflistung der einzelnen Kontaktaufnahmen. Wenn nein, warum nicht?
7. Wie kommt die Landesregierung laut SHZ.de zu der Einschätzung: „Auch könne der Bund durchaus schon während der Planung der Zulaufstrecken nach Investoren für den Tunnel suchen“?
8. Welche Priorität misst die Landesregierung vor dem Hintergrund des Artikels auf SHZ.de dem Verkehrsprojekt A-20-Elbtunnel zu?
9. Teilt die Landesregierung die Einschätzung, dass es sich bei der A 20 um eines der wichtigen Verkehrsprojekte in Niedersachsen handelt, das so schnell wie möglich realisiert werden muss?

(An die Staatskanzlei übersandt am 11.03.2015)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/3096/A-20-Elbtunnel -

Hannover, den 09.04.2015

Mit seiner großen wirtschaftlichen und verkehrlichen Wirkung ist der Neubau der Küstenautobahn A 20 von Westerstede nach Drochtersen/Glückstadt einschließlich der festen Elbquerung als zentrales und unverzichtbares Element ein wichtiges Infrastrukturvorhaben für Niedersachsen und die anderen norddeutschen Küstenländer.

Wiederholt und entschieden ist dazu ausgeführt worden, dass die Landesregierung in ihrem Koalitionsvertrag deshalb die klare Vereinbarung getroffen hat, die Planung zur A 20 fortzuführen.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die Drucksachen 17/2271 vom 03.11.2014 sowie 17/3007 vom 27.02.2015 verwiesen.

Am 30.04.2015 ist nun auch mit dem niedersächsischen Planfeststellungsbeschluss zur Elbquerung ein weiterer wichtiger Meilenstein im Hinblick auf die Umsetzung dieses bedeutenden Infrastrukturprojektes erreicht worden.

Gemäß einer Planungsvereinbarung zwischen dem Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr (SH) und der NLStBV (NI) obliegt dem Land Schleswig-Holstein die Federführung und die Planungsverantwortung für die Elbequerung in Abstimmung mit Niedersachsen.

In Ergänzung dazu wird für das auf der niedersächsischen Seite liegende A 20-Teilstück vor dem Tunnel derzeit die Feinplanung für eine Änderungsplanung durchgeführt, um gemäß der Forderung des Bundes den Anschluss an die Verbindung mit der A 26 in der modifizierten Form eines Autobahnkreuzes auszubilden.

Im Rahmen der Überlegungen zur Realisierung der Elbquerung als PPP-Projekt führt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine mehrstufige Untersuchung für eine privatfinanzierte Realisierung durch. Im Ergebnis einer ersten Eignungsabschätzung ist aus Sicht des Bundes „ein wirtschaftlich tragfähiges F-Modell bei Berücksichtigung einer maximalen Anschubfinanzierung von 50 % der Baukosten grundsätzlich möglich und machbar“.

Als alternative Möglichkeit zum F-Modell hat das Land Schleswig-Holstein 2013 durch die Investitionsbank Schleswig-Holstein ein Gutachten zu einer staatlichen Infrastrukturgesellschaft für den Bau der festen Elbquerung nach dänischem Vorbild erstellen lassen.

Niedersachsen ist daran interessiert, dass die Elbequerung möglichst bald gebaut wird. Der derzeitige enge Spielraum im Bundesfernstraßenetat erlaubt nur eine weitestgehend schrittweise Finanzierung der großen Infrastrukturprojekte. Alternativen Finanzierungsmöglichkeiten gegenüber ist Niedersachsen daher grundsätzlich aufgeschlossen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein informiert in seinem Internetauftritt darüber, dass für den in Rede stehenden Abschnitt der A 20 „aus heutiger Sicht mit einem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses 2015 zu rechnen“ sei.

Darüber hinaus gehende nähere Einzelheiten sind nicht bekannt.

Zu 2 und 3:

Derzeit wird auf niedersächsischer Seite noch an der Detailplanung des letzten Teilstücks vor dem Tunnel gearbeitet. Die zeitliche Diskrepanz zu Schleswig-Holstein ist sowohl auf die in den Vorbermerkungen genannte Änderungsplanung zurückzuführen, als auch auf den historischen Planungsverlauf, der im Osten beginnend über Schleswig-Holstein nach Niedersachsen fortgeführt wird.

Aus heutiger Sicht wird unter Berücksichtigung weiterer Feinabstimmungen mit dem Bund und in Abhängigkeit von verfahrensbedingten Unabwägbarkeiten ein Planfeststellungsbeschluss in 2018 angestrebt.

Zu 4:

Nein.

Nur in den wenigsten Fällen sind Verzögerungen bei der Realisierung von Straßenprojekten auf fehlende Ressourcen im Planungsprozess zurückzuführen. In den meisten Fällen liegt es an den vielen Einzelbelangen in Zuge einer Planung, komplizierten rechtlich notwendigen Planungsabläufen und daran, dass nicht rechtzeitig und nicht ausreichend Geld zum Bauen zur Verfügung steht.

Zu 5:

Die Erlangung der Baureife ist von vielfältigen und teilweise komplizierten Betroffenheiten abhängig, wie beispielsweise der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen zur Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen und damit verbundener möglicher Existenzgefährdungen. Mit Blick auf eine rechtssichere Planung sind die Anforderungen an eine sorgfältige und umfassende Trassenabwägung bei solch tiefgreifenden Auswirkungen besonders hoch.

Es wird nach wie vor alles daran gesetzt, die Baureife für das niedersächsische Teilstück möglichst frühzeitig zu erlangen.

Zu 6:

Als Grundlage für die weitere Feinplanung wurde der Vorentwurf für die Änderungsplanung vom BMVI am 13.05.2013 mit dem Gesehen-Vermerk versehen. Weitere Abstimmungen waren aus der Entwurfsbearbeitung heraus nicht notwendig

Zu 7:

Grundsätzlich haben die bisherigen mit dem Bund gemeinsam geführten Finanzierungsgespräche zur Elbquerung den Ausschluss eines weiteren Dialoges im Hinblick auf die Fortsetzung finanzierungsorientierter Untersuchungen in der jetzigen Planungs- und Verfahrensphase nicht erkennen lassen.

Vielmehr sind mit den aktuell vorliegenden Planfeststellungsbeschlüssen in den jeweiligen Ländern und der damit verbundenen zunehmend verfestigten Planung jetzt entscheidende Voraussetzungen geschaffen, unter denen die Gespräche mit dem Bund zur Fortführung der mehrstufigen Untersuchung für eine privatfinanzierte Umsetzung des Projektes und/oder die Abstimmung einer alternativen Finanzierungsvariante weiter zu vertiefen sind und vertieft werden.

Zu 8 und 9:

Mit seiner besonderen europäischen Ausrichtung ist die Küstenautobahn mit der länderübergreifenden Elbquerung zwischen Drochtersen und Glückstadt für die Landesregierung von hoher Relevanz.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Olaf Lies