

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Eva Viehoff, Susanne Menge, Stefan Wenzel und Dragos Pancescu (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Aktueller Stand zu Autobahnen in Niedersachsen (Teil 2): Die Küstenautobahn A 20

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel, Eva Viehoff, Susanne Menge, Stefan Wenzel und Dragos Pancescu (GRÜNE), eingegangen am 30.07.2021 - Drs. 18/9754
an die Staatskanzlei übersandt am 02.08.2021

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 03.09.2021

Vorbemerkung der Abgeordneten

Das Autobahnprojekt A 20 ist im Gesamtnetz des Europäischen Verkehrsnetzes (TEN) enthalten, allerdings wird die Küstenautobahn nicht im Kernnetz aufgeführt und damit als nicht notwendig eingestuft, da u. a. die Güterverkehrsströme nicht nach Osten, sondern vorrangig nach Süden abfließen¹. Die vorgesehene Trasse der Küstenautobahn führt durch zahlreiche Moor- und Marschlandschaften. Die A 20 wird im Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) als Straßenprojekt mit dem niedrigsten Umweltnutzen und damit mit dem höchsten Umweltschaden ausgewiesen². Das Gutachten³ des BUND zum Bau der A 20 belegt für die Streckenabschnitte in Niedersachsen und für den Elbtunnel bei Glückstadt eine Verdopplung der Baukosten. Laut Studie sei im Entwurf des BVWP 2030 von März 2016 die A 20 mit einem NKV von 1,6 ausgewiesen worden, im BVWP 2030 wurde die gesamte A 20 (A 20 von der A 28 in Niedersachsen bis Weede in Schleswig-Holstein) mit Kosten in Höhe von 3,7 Milliarden Euro veranschlagt. Der BUND weist jedoch nach, „dass die gesamte A 20 mit dem Preisstand 2019 mindestens 5,8 Milliarden Euro kostet, schlussendlich aber mindestens 7 Milliarden Euro kosten wird“. Damit würden die Kosten für den Bau der A 20 im BVWP 2030 unterschätzt und würde damit das NKV der Küstenautobahn überschätzt werden. Laut BUND liegt das tatsächliche NKV der A 20 weit unter 1. Damit würden die Kosten der A 20 deren Nutzen überwiegen, „sodass die A 20 unwirtschaftlich und damit nicht bauwürdig ist“.

Vorbemerkung der Landesregierung

1. Autobahn GmbH des Bundes

Nach Gründung der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) am 13. September 2018 hat diese zum 1. Januar 2021 neben dem Bau, Betrieb, Erhalt und der Finanzierung auch die Planung der notwendigen Autobahnaufgaben in Niedersachsen übernommen. Auch die Neubauprojekte A 20, A 26, A 33 Nord bei Osnabrück sowie A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg werden seitdem von der AdB geplant.

¹ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, Karte 5.4, PDF-S. 51, Quelle: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>

² BVWP-Umweltbericht, S. 132

³ Gutachten BUND: „Die Kosten der Autobahn A 20“, 15.10.2020.

Mit der Übernahme der Aufgaben durch die AdB sind rund 900 Beschäftigte der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr inklusive ihres Fach- und Projektwissens und der dazugehörigen Aktenbestände zum Bund gewechselt.

Alle projektspezifischen Fragen zu Autobahnvorhaben können deshalb seit dem 1. Januar 2021 nur von der AdB bzw. von der Bundesregierung vollständig beantwortet werden.

Gleichwohl wird sich das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung auch zukünftig beim Bund dafür einsetzen, dass die begonnenen Projekte in Niedersachsen konsequent fortgeführt werden. Autobahnvorhaben wie die A 20 sind wichtig für Niedersachsen und tragen dazu bei, den Logistik- und Wirtschaftsstandort Niedersachsen leistungsfähiger und attraktiver zu machen. Mobilität ist ein wichtiger Beitrag zur Daseinsvorsorge. Die Lebensqualität hängt in einem entscheidenden Maße von den gegebenen Möglichkeiten der Mobilität ab, sodass eine ausgebaute Verkehrsinfrastruktur - auch unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklungen - unverzichtbar ist. Nicht alles und nicht überall kann der Verkehr über die Schiene abgewickelt werden. Deshalb liegt eine zügige Umsetzung dieser wichtigen Autobahnprojekte im Interesse des Landes Niedersachsen.

2. Gesetzlich festgelegter Planungs- und Baubedarf (Bundesverkehrswege- und Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen)

Die Planung, der Bau und die Unterhaltung der Bundesfernstraßen erfolgen nach den Bestimmungen des Grundgesetzes durch die Länder in der Auftragsverwaltung für den Bund. Die Bundesregierung ermittelt für die Verkehrswege des Bundes die längerfristig erforderliche Entwicklung der Infrastruktur und stellt die vorgesehenen Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) dar. Der BVWP ist die Grundlage für die Entwürfe der Bedarfsplangesetze, mit denen der Gesetzgeber den Bedarf für neue oder auszubauende Verkehrswege festlegt.

Der aktuelle BVWP wurde von der Bundesregierung für den Zeitraum bis 2030 beschlossen. Am 2. Dezember 2016 wurde das sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) verabschiedet. Anlage zum Gesetz ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Es gilt damit als gesetzlich festgelegt, welche Verkehrsprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen.

Die Verkehrswegeplanung auf Bundesebene einschließlich des Bedarfsplanes wurde nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) einer Strategischen Umweltprüfung unterzogen. In diese Prüfung einbezogen war neben vielen anderen Schutzgütern u. a. auch die Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen. Die Landesregierung hatte Ihre Stellungnahme nach § 14 h UVPG durch das Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz am 2. Mai 2016 an den Bund übermittelt.

Wie bei allen bisherigen Bundesverkehrswegeplänen bildete auch beim BVWP 2030 eine als Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) durchgeführte gesamtwirtschaftliche Bewertung den Kern des Bewertungsverfahrens. Dazu hatte der Bund das „Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030“ durch Fachgutachter und sachverständige Institutionen erarbeiten und die Projekte für den BVWP-Straße danach bewerten lassen. Bei der NKA wurden u. a. Prognosen zum erwarteten Verkehrsaufkommen, Umwelt- und Lärmwirkungen, die Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeits- und Reisezeiteffekte berücksichtigt. In weiteren Modulen wurden umwelt- und naturschutzfachliche, städtebauliche sowie raumordnerische Beurteilungen von Projekten, so auch für die A 20, durchgeführt. In der Gesamtschau aller Untersuchungsteile wurden die Projekte schließlich in Dringlichkeitskategorien eingeordnet:

1. Laufende und fest disponierte Vorhaben (FD),
2. Vordringlicher Bedarf (VB) / Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung (VB-E),
3. Weiterer Bedarf (WB) / Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*).

Detaillierte Projektinformationen hat der Bund im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030 veröffentlicht. Diese sind unter dem folgenden Link abrufbar: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-prins-einsehen.html> .

3. Bedarfsplanüberprüfung

Gemäß § 4 FStrAbG prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach Ablauf von jeweils fünf Jahren, ob der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen der Verkehrsentwicklung anzupassen ist.

Bei diesem Vorgang wird der Bedarfsplan in seiner Gesamtheit vom BMVI überprüft. Dazu wird in einem ersten Schritt die Gesamtentwicklung des Verkehrs in Deutschland ermittelt. Dann werden die Auswirkungen der Verkehrsentwicklung auf das Bundesfernstraßennetz und auf die Fernstraßenprojekte untersucht (Entwicklung der Nutzen und Kosten der Projekte in ihrer Gesamtheit). Das BMVI beauftragt hierfür Gutachter.

Einzelmaßnahmen werden im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) nicht untersucht. Ausnahmen sind hier lediglich bundesweit 15 Fernstraßenprojekte, die im BVWP 2030 aufgelistet sind. Für alle niedersächsischen Autobahnneubauprojekte ist keine Überprüfung vorgesehen. Grundlage für die BPÜ wird eine vom Bund neu zu erstellende Verkehrsprognose für das Jahr 2035 sein.

Gemäß Angaben des BMVI hat der Bund die für die BPÜ notwendigen Vorbereitungen im Jahr 2018 eingeleitet. Die Überprüfung soll nach Angaben des BMVI voraussichtlich bis Ende 2023 abgeschlossen werden. Anschließend werden die Ergebnisse der Untersuchungen dem Deutschen Bundestag vorgelegt.

Mit der BPÜ selbst ist keine Änderung der Dringlichkeitseinstufungen der Bundesfernstraßenprojekte verbunden. Es werden auch keine darin enthaltenen Projekte herausgenommen oder neue Projekte eingestellt. Dies kann nur nachfolgend im Rahmen einer Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes erfolgen.

4. Küstenautobahn A 20

Die Fernautobahn A 20 schafft im großräumigen Maßstab eine verkehrliche Verknüpfung der Beneluxstaaten, Skandinaviens, der östlichen Länder der Europäischen Union und Russlands. Außerdem dient die A 20 der Überwindung der räumlichen Trennung zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen im Untereifelgebiet und der Verbesserung der Hinterlandanbindung der Häfen und der Erreichbarkeit der betroffenen Region. Durch die A 20 werden insbesondere die etwa parallel verlaufende A 1 Bremen–Hamburg und die betroffenen Ballungszentren maßgeblich entlastet.

Das Bauvorhaben A 20 - Küstenautobahn (im BVWP 2030: A20-G10-NI-SH) ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundesgesetz) mit Kosten in Höhe von 3,145 Milliarden Euro und einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,9 als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (VB) eingestuft. Weiterhin wurden umfassend umwelt- und naturschutzfachliche, städtebauliche sowie raumordnerische Belange bewertet.

Der Planungsprozess einer Autobahn verläuft von einem der Übersicht dienenden größeren Planungsmaßstab bis hin zu einem parzellenscharfen Entwurf der Straße und der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Naturhaushalt. In diesem Planungsprozess werden auch die zum Teil schon genannten Belange und Schutzgüter (z. B. Umwelt, Mensch, Verkehr, Landwirtschaft, Städtebau, Kultur-, Boden- und Sachgüter, Grundwasser etc.) fortschreitend immer detaillierter betrachtet.

In einem öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahren (Planfeststellungsverfahren) wird am Ende der detaillierte Entwurf überprüft. Überprüft wird, ob der vorgelegte Plan in Übereinstimmung mit den geltenden Gesetzen und der geltenden Rechtsprechung steht. Gleichzeitig findet eine Abwägung zwischen den genannten Belangen bzw. Schutzgütern statt. Erst mit einem unanfechtbaren Planfeststellungsbeschluss wird festgestellt, dass das Bauvorhaben rechtmäßig umsetzbar ist. Im Planfeststellungsverfahren werden die Träger öffentlicher Belange und private Betroffene beteiligt.

1. **Wie bewertet die Landesregierung den Umweltbericht zum BVWP 2030, wonach die Küstenautobahn A 20 zu den umweltschädlichsten Fernstraßenprojekten bundesweit gehört?**

Auf Nummer 2 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 2. Wie beurteilt die Landesregierung die Tatsache, dass die A 20 nicht im Kernnetz des Europäischen Verkehrsnetzes (TEN) aufgeführt ist und als nicht notwendig eingestuft wird?**

Der Bedarf für die Küstenautobahn ergibt sich aus dem Fernstraßenausbaugesetz und nicht aus dem Europäischen Verkehrsnetz. Auf die Nummer 2 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 3. Hält die Landesregierung die Durchschneidung zweier europäischer Naturschutzgebiete bei der Realisierung der Küstenautobahn für gerechtfertigt? Wenn ja, mit welcher Begründung?**

Auf die Nummern 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 4. Ist nach Ansicht der Landesregierung die Durchschneidung zweier europäischer Naturschutzgebiete vereinbar mit der Maßgabe der EU, die FFH-Gebiete besonders zu schützen?**

Auf die Nummer 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 5. Lässt sich das Autobahnprojekt A 20 mit den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens und den Zielen des Niedersächsischen Klimagesetzes vereinbaren? Wenn ja, mit welcher Begründung?**

Auf die Nummern 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 6. Welche Kenntnisse besitzt die Landesregierung, von welchen veranschlagten Gesamtkosten inklusive des geplanten Elbtunnels und der CO₂-Kompensationsmaßnahmen für den niedersächsischen Teil des Autobahnprojektes A 20 (Küstenautobahn) mittlerweile auszugehen ist?**

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 7. Um wie viel Prozent sind die veranschlagten Kosten für den niedersächsischen Teil der A 20 nach Kenntnissen der Landesregierung innerhalb der letzten fünf Jahre angestiegen?**

Auf Grundlage des Bearbeitungsstandes von Dezember 2020 sind für den niedersächsischen Teil des Autobahnprojektes A 20 die veranschlagten Gesamtkosten seit 2015 um etwa 43 % gestiegen. Der Abschnitt Elbquerung wurde bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt, da der NLStBV für diesen Abschnitt keine aktuellen Kosten vorliegen. Allein die Kostensteigerung aus dem Baupreisindex von 2015 bis 2020 beträgt rund 20 %.

- 8. Mit welchen weiteren Kostensteigerungen ist in den nächsten Jahren zu rechnen?**

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 9. Wie hoch schätzt die Landesregierung die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer ein bzw. welche Kenntnisse liegen der Landesregierung diesbezüglich vor?**

Auf Grundlage des Bearbeitungsstandes von Dezember 2020 belaufen sich die durchschnittlichen Kosten für den niedersächsischen Teil des Autobahnprojektes A 20 auf etwa 20 Millionen Euro pro

Kilometer. Aufgrund der fehlenden aktuellen Daten für die Elbquerung werden die Kosten hierfür bei dieser Betrachtung nicht berücksichtigt.

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

10. Um wie viel Prozent sind nach Kenntnissen der Landesregierung die veranschlagten Kosten pro Kilometer in den letzten fünf Jahren gestiegen?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

11. Mit welchen Kostensteigerungen pro Kilometer ist in den nächsten Jahren zu rechnen?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

12. Bei welchen Teilabschnitten gibt es die größten Kostensteigerungen?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

13. Sind aus Sicht der Landesregierung die Kosten für den A-20-Elbtunnel bei Drochtersen unterschätzt worden? Wenn nein, wie erklärt sich die Landesregierung die Tatsache, dass die Kosten für die A-20-Strecke vom Autobahnkreuz A 20 / A 26 in Niedersachsen bis Glückstadt in Schleswig-Holstein im BVWP 2030 mit rund 1,1 Milliarden Euro angegeben werden (PRINS, Teilprojekte 8 und 9 von Hauptprojekt A20-G10-NI-SH), im Finanzierungs- und Realisierungsplan der Autobahn GmbH hingegen mit 2,1 Milliarden Euro veranschlagt sind (Entwurf vom 17.09.2020, S. 20), obwohl auch der BVWP 2030 von einer konventionellen Finanzierung des Elbtunnels ausgeht (Bundestags-Drucksache 18/9205, 18.07.2016, S. 7)?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

14. Wie beurteilt die Landesregierung die Berechnungen des Bundesrechnungshofs zum geplanten A-20-Elbtunnel (u. a. Bericht BRH an den Haushaltsausschuss des Bundestages vom 16.07.2014)?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

15. Welche Kosten entstehen aus Sicht der Landesregierung für den Bau des geplanten A-20-Elbtunnels Stand heute?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

16. Mit welchen Kostensteigerungen ist für den Bau des A-20-Elbtunnels in den nächsten Jahren zu rechnen?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

17. Welche Kenntnisse besitzt die Landesregierung, in welcher Höhe Planungskosten nach heutigem Stand bisher für die Planungen zum Bau der A 20 in Niedersachsen entstanden sind?

Für die Planung der Küstenautobahn A 20 sind bis zum 31. Dezember 2020 Planungskosten in Höhe von rund 39 Millionen Euro verausgabt worden. In welcher Höhe Kosten im aktuellen HH-Jahr entstanden sind, kann durch die NLStBV nicht beantwortet werden, da die Zuständigkeit für sämtliche Maßnahmen im Zuge der A 20 auf die AdB übergegangen ist.

18. Welche weiteren Planungskosten der Höhe nach sind für die weiteren Planungen zum Bau der A 20 noch zu erwarten?

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

19. In welcher Höhe sind bereits Kosten für den Bau der A 20 durch den vorzeitigen Grunderwerb entstanden, und in welcher Höhe werden bezüglich des Grunderwerbs weitere Kosten entstehen?

Auf Grundlage einer Kostenberechnung zur Veranschlagung des vorzeitigen Grunderwerbs vom 20. September 2019 ergeben sich für den niedersächsischen Teil des Autobahnprojektes A 20 Kosten in Höhe von rund 54 Millionen Euro. Zudem wird auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen verwiesen.

20. Sieht die Landesregierung bei der Realisierung der A 20 eine Gefahr für Tier- und Pflanzenarten im Bereich der geplanten Trasse? Wenn nein, warum nicht?

Auf die Nummern 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

21. Welche Auswirkungen hat der Neubau der A 20 auf die Lebens- und Rückzugsräume der Tier- und Pflanzenarten?

Auf die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

22. Wie viele und welche Tier- und Pflanzenarten, die durch die Rote Liste als hoch schützenswert eingestuft sind, leben in den angrenzenden Regionen der geplanten A 20 in Niedersachsen?

Auf die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

23. Verstößt die A-20-Planung aus Sicht der Landesregierung mindestens in Teilen gegen gesetzliche Auflagen aus dem Niedersächsischen Naturschutzgesetz? Bitte ausführliche Begründung.

Auf die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

24. Welche konkreten Auswirkungen erwartet die Landesregierung durch Grundwasserabsenkungen, Wasserverdrängungen und Rückbildung von Gräben?

Auf die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 25. Welches sind aus Sicht der Landesregierung die wichtigsten Kultur-, Boden- und Sachgüter, die es im Rahmen der Planungen und des Baus der A 20 in Niedersachsen zu schützen gilt? Bitte detailliert und einzeln auflisten.**

Auf die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 26. Teilt die Landesregierung die Auffassung der BUND-Studie, dass die geplante Küstenautobahn A 20 unwirtschaftlich ist (Quelle: BUND „Die Kosten der Autobahn A 20“ vom 15.10.2020)? Wenn nein, warum nicht?**

Nein, die Berechnungen im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes belegen die Wirtschaftlichkeit. Auf die Nummern 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 27. Teilt die Landesregierung die Auffassung der BUND-Studie, dass die Entscheidungen zur Planung und zum Bau der Küstenautobahn unter falschen Annahmen getroffen worden sind? Wenn nein, warum nicht?**

Auf Frage 26 und die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 28. Wie hoch beziffert die Landesregierung den Umweltschaden für das Autobahnprojekt A 20 bezüglich der Luftschadstoffe (bitte für verschiedene Schadstofftypen kategorisiert darstellen)?**

Auf die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 29. Wie hoch beziffert die Landesregierung den Umweltschaden durch Zerschneidung und Versiegelung von Flächen für das Autobahnprojekt A 20?**

Auf die Nummern 1, 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 30. Wer trägt die Kosten im Falle eines Absackens des Baugrundes entlang der geplanten Trasse der A 20?**

Grundsätzlich ist der Auftragnehmer einer Bauleistung gemäß VOB/B verpflichtet, eine mangelfreie Leistung abzuliefern. Für den Fall eines besonderen und strittigen Schadensfalles würde die Haftungsfrage in Beweisgutachten und gegebenenfalls Gerichtsverfahren geklärt werden. Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 31. Welcher wirtschaftliche Nutzen ergibt sich aus Sicht der Landesregierung bei einer Realisierung der Küstenautobahn A 20 für Niedersachsen (bitte detailliert darstellen)?**

Auf die Nummern 1 und 2 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 32. Liegen aus Sicht der Landesregierung Studien vor, die eine positive wirtschaftliche Entwicklung durch das Autobahnprojekt A 20 nachweisen? Wenn ja, welche? Bitte konkret benennen.**

Auf die Nummern 1 und 2 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 33. Wie beurteilt die Landesregierung die Aussagekraft des NIW-Gutachtens zu den raum- und wirtschaftsstrukturellen Wirkungen der A 20 angesichts der Tatsache, dass dieses Gutachten zum einen aus November 2011 datiert, mithin auf veralteten Eingangsdaten beruht, und dass dieses Gutachten seine Ergebnisse zum anderen aus einer nicht repräsentativen Betriebsbefragung ableitet?**

Auf die Nummern 1 und 2 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 34. Welche konkreten Neuansiedlungen von Industrie- und Gewerbebetrieben mit der Schaffung von wie vielen Arbeitsplätzen erwartet die Landesregierung entlang der geplanten A-20-Trasse in Niedersachsen? Bitte konkret für einzelne Teilabschnitte darstellen.**

Welche konkreten Neuansiedlungen von Industrie- und Gewerbebetrieben entlang der A-20-Trasse entstehen, wird sich erst im Zusammenhang mit der tatsächlichen baulichen Umsetzung des Projektes und an den Festsetzungen der kommunalen Bauleitplanung zeigen.

- 35. Wie beurteilt die Landesregierung das Ergebnis der im Zuge der Vorbereitung des BVWP 2030 im Auftrag des BMVI vorgelegten Studie von Intraplan/Planco/TUBS⁴, dass nicht der Bau und Betrieb von Verkehrswegen, sondern die Verfügbarkeit von Arbeitskräften der limitierende Faktor für das regionale Wachstum ist, dass also Infrastrukturinvestitionen keinen dauernden Beschäftigungseffekt bewirken?**

Das Ergebnis der besagten Studie hat keinen Einfluss auf die Einstufung der A 20 in den Bundesverkehrswegeplan. Auf die Nummern 2 und 4 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 36. Wie stuft die Landesregierung eine wirksame Entlastung der bestehenden Hamburger Elbquerungen als wesentliches Planungsziel für den Bau der A 20 auf der Grundlage welcher konkret vorliegenden Verkehrsschätzungen ein?**

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 37. Wie viele landwirtschaftliche Flächen gehen konkret durch den Bau der A 20 in Niedersachsen verloren bzw. werden durch den Bau versiegelt?**

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 38. Liegt für den Bau der A 20 ein Gesamtverkehrskonzept bezüglich der Zugangsverkehre der benachbarten Gemeinden entlang der geplanten Trasse in Niedersachsen vor? Wenn nein, warum nicht?**

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

- 39. Wie hoch schätzt die Landesregierung das Risiko eines Absackens der Autobahn in den Mooregebieten entlang des Streckenverlaufes ein?**

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.

⁴ Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung, FE-Projektnr.: 960974/2011, Endbericht, 24.03.2015, S. 139ff.

- 40. In welcher Weise ist die Umsetzung der Küstenautobahn mit der lokalen Bevölkerung kommuniziert worden, und inwiefern rechnet die Landesregierung mit Widerstand durch Aktivistinnen und Aktivisten und die lokale Bevölkerung bzw. mit welchen zusätzlichen Mehrkosten, die sich durch Widerstand gegen die A 20 ergeben, rechnet die Landesregierung?**

Auf die Nummer 1 der Vorbemerkungen wird verwiesen.