



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Roswitha Strauß (CDU)

und

Antwort

**der Landesregierung - Minister für Wirtschaft,
Technologie und Verkehr -**

Detailuntersuchung der Elbquerungstrassen im Zuge der A 20

1. Gibt es Detailuntersuchungen der Landesregierung bezüglich der Elbquerungstrassen im Zuge der A 20, die von den Aussagen des bekannten Gutachtens abweichen ?

Im Rahmen der Voruntersuchungen zur Linienfindung der A 20 wurden in einer ersten Stufe der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS Stufe 1) die Raumwiderstände aus Umweltsicht näher und detaillierter als in der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung zur großräumigen Umfahrung der Metropolregion Hamburg (VU A 20) untersucht. Parallel zum umweltfachlichen Beitrag wurden die Fragen des mautfinanzierten Baus und Betriebes der Elbquerung weiter verfolgt. Beide Untersuchungen vertiefen die Erkenntnisse aus der VU A 20. Beide Untersuchungen bestätigen im Wesentlichen die Ergebnisse der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung.

2. Wenn ja: Wann wurden diese Detailuntersuchungen von wem erstellt ?

Die 1. Stufe der Umweltverträglichkeitsstudie wurde von der Planungsgruppe Ökologie und Umwelt, Hannover, in der Zeit von April 1999 bis März 2000 durchgeführt. Der abschließende Untersuchungsbericht wird in Kürze vorliegen.

Mit den ergänzenden Berechnungen zur privatwirtschaftlichen Rentabilität der Elbquerung wurde die PLANCO Consulting GmbH, Essen, beauftragt. Der Schlussbericht des Gutachten liegt dem Verkehrsministerium seit dem 6. Juli 2000 vor.

3. Welche neuen Erkenntnisse ergeben sich aus diesen Detailuntersuchungen in Bezug auf die einzelnen Trassenvarianten ?

Aufgrund ihres detaillierteren Untersuchungsmaßstabes zeigt die UVS Stufe 1 innerhalb der Trassenkorridore der VU A 20 Bereiche auf, in denen eine Linienführung der A 20 als problematisch eingeschätzt wird. Derartige, als Konfliktschwerpunkte definierte Bereiche finden sich im Verlauf aller Elbquerungstrassen.

Die aktuellen Modellrechnungen zur Privatfinanzierung zeigen, dass grundsätzlich die 3 in der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung entwickelten Querungsstellen für die Tunnelbauwerke mit einer staatlichen Anschubfinanzierung realisierbar sind. Die hamburgnahe Elbquerung (Variante III der VU A 20) wird dabei aus heutiger Sicht mit dem geringsten Anschubbetrag von bis zu 20% der Baukosten auskommen. Die höchste Anschubfinanzierung benötigt die Variante I der VU A20. Für den Bau und Betrieb der Gesamtstrecke von der A 1 in Niedersachsen bis zur A 7 in Schleswig-Holstein, d.h. für die Zulaufstrecken zur neuen Elbquerung ergibt sich nach den Berechnungen der Gutachter keine ausreichende privatwirtschaftliche Rentabilität.

4. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus diesen Erkenntnissen ?

Gerade weil sich die Suche nach der für den Planungsraum verträglichsten Autobahntrasse äußerst komplex gestaltet, müssen alle in der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung ermittelten Varianten weiter untersucht werden. Die seit Anfang des Jahres laufenden vertiefenden Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS Stufe 2) werden zeigen, unter welchen Rahmenbedingungen die einzelnen Trassenvarianten realisierbar sind.

Die Ergebnisse der privatwirtschaftlichen Rentabilitätsberechnungen bieten dem Verkehrsministerium Möglichkeiten und Spielräume für weitere Gespräche mit Banken und privaten Investoren.

5. Wie sieht die Landesregierung den Zeitplan von heute bis zum ersten Spatenstich für die Elbquerung ?

Die zeitliche Folge der einzelnen Planungsschritte für den Bereich der Elbquerung wird aus heutiger Sicht wie folgt gesehen:

<u>Planungsstufe</u>	<u>Zeitbedarf</u>
• Voruntersuchung zur Linienfindung einschl. Umweltverträglichkeitsstudie und Gesamtäbwbägung (Gesamtstrecke)	bis Anfang 2002
• Linienbestimmungsverfahren für Gesamtstrecke durch den Bund unter Einbeziehung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange	2002 - 2003
• Parzellenscharfe Entwurfsplanung	2004 - 2006
• Planfeststellungsverfahren und -beschluss	2007 - 2008

Mit dem Ziel einer möglichst schnellen Realisierung der Elbquerung sollen einzelne Planungsschritte so weit wie möglich parallel bearbeitet werden. Mit den Bauarbeiten wird unmittelbar nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses begonnen.