



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Joachim Behm (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Bundesverkehrswegeplan

1. Ab wann ist mit der Umsetzung des Ausbaus der A20 auf schleswig-holsteinischem Gebiet einschließlich der Elbquerung, nachdem dieser Ausbau im Bundesverkehrswegeplan als vordringlich eingestuft worden ist, zu rechnen?
2. Zu welchem Zeitpunkt rechnet die Landesregierung mit der Fertigstellung und Freigabe der A20 (Bitte ggf. nach Teilabschnitten aufschlüsseln)?

Antwort zu den Fragen 1 und 2:

Die A 20 ist in Schleswig-Holstein ein Schlüsselprojekt und besitzt deshalb höchste Priorität. Ziel der Landesregierung ist es, wesentliche Teile der A 20 bis zum Jahr 2011 fertigzustellen. Von Seiten der Landesregierung Schleswig-Holstein wird daher die Planung der A 20 mit allen Mitteln zügig vorangetrieben.

Zur beschleunigten Realisierung der A 20 wurden bzw. werden deshalb mehrere Abschnitte parallel vorbereitet:

1. Streckenabschnitt 1: (A 1 bei Lübeck bis zur L 92); die Verkehrsfreigabe erfolgte am 18. Dezember 2001.
2. Streckenabschnitt 2: (L 92 bis Landesgrenze Schleswig-Holstein/ Mecklenburg-Vorpommern); mit dem Bau wurde Anfang 2002

begonnen. Die Verkehrsfreigabe ist noch für das Jahr 2004 vorgesehen.

3. Streckenabschnitt 3: (A 1 bis B 206 westlich Geschendorf); dieser Abschnitt ist derzeit in der Planfeststellung. Die Verkehrsfreigabe ist für 2007 vorgesehen.
4. Streckenabschnitt 4: (Geschendorf bis östlich Bad Segeberg); für diesen Abschnitt wird derzeit der parzellenscharfe Bauentwurf aufgestellt. Die Verkehrsfreigabe wird voraussichtlich in Zusammenhang mit Abschnitt 5 erfolgen.
5. Streckenabschnitt 5: (Raum Bad Segeberg); für diesen Abschnitt wird derzeit der parzellenscharfe Bauentwurf aufgestellt. Die Verkehrsfreigabe ist für das Jahr 2010 vorgesehen.
6. Streckenverlauf zwischen der Landesgrenze in der Elbe bei Glückstadt und A 21 bzw. Wittenborn:
Die A 20 stellt in diesem Teil der Nord-West-Umfahrung Hamburg ein länderübergreifendes Projekt dar, dessen Planung im Abschnitt mit der Elbquerung der Mitwirkung des Nachbarlandes Niedersachsen bedarf. Dieser Teil der A 20 wird auf schleswig-holsteinischem Gebiet in fünf Abschnitte eingeteilt:
 - von der K 28 (Niedersachsen) bis zur B 431,
 - von der B 431 bis zur A 23,
 - von der A 23 bis zur L 114,
 - von der L 114 bis zur A 7 und
 - von der A 7 bis Wittenborn (mit Anschluss an die von Lübeck kommende A 20 – o.a. Streckenabschnitt 5 -).

Zum jetzigen Zeitpunkt ist vorgesehen, nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens in Niedersachsen Ende 2003/Anfang 2004 den gemeinsamen Antrag auf Linienbestimmung für den Abschnitt von Wittenborn (A 21) bis zur A 26 in Niedersachsen beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu stellen. Mit der formalen Linienbestimmung durch den Bundesverkehrsminister wird dann im Laufe des Jahres 2004 gerechnet. Hieran schließt sich die Erarbeitung der parzellenscharfen Entwurfsbearbeitung an, für die bereits jetzt die Projektgruppe A 20 - West in Itzehoe Vorarbeiten in Angriff genommen hat.

Für den Fortgang in der Bauvorbereitung werden in beträchtlichem Umfang Werkvertragsmittel benötigt. In Schleswig-Holstein konnte die Bereitstellung dieser Mittel für dieses Schlüsselprojekt – insbesondere durch Umschichtungen von Mitteln weniger wichtiger Projekte - sichergestellt werden. Das Land Niedersachsen hat derzeit die erforderlichen finanziellen Mittel noch nicht bereitgestellt. Die Verhandlungen hierüber sind bislang nicht abgeschlossen.

Damit sind die von Schleswig-Holstein zurzeit aufgestellten Zeitschienen unter dem Vorbehalt der Beteiligung des Landes Niedersachsen an der weiteren Bauvorbereitung zu sehen.

Aus heutiger Sicht ist vorgesehen, die Planung dieser Abschnitte zeitlich versetzt so voranzutreiben, dass die Planfeststellungsbeschlüsse mit halbjährigem Abstand erfolgen. Die Einleitung des ersten Planfeststellungs-

verfahrens ist bislang für Ende 2006 vorgesehen. Mit dem ersten Planfeststellungsbeschluss kann dann noch im Jahr 2008 gerechnet werden.

Die Gesamtfertigstellung der A 20 zwischen A 21 und Elbe ist vom Verlauf der Planfeststellungsverfahren in Schleswig-Holstein und Niedersachsen, von der Bauzeit der unterschiedlichen Abschnitte, der Bereitstellung der erforderlichen Investitionsmittel durch den Bund als Baulastträger und der Verfahrensdauer der Konzessionsausschreibung für die Elbquerung abhängig.

Mit dem Bau eines ersten Abschnittes kann aus heutiger Sicht im Jahr 2008 begonnen werden. Bislang ist geplant, mit dem länderübergreifenden Tunnelabschnitt von der K 28 in Niedersachsen bis zur B 431 zu beginnen und den Bau der A 20 von der Elbquerung in Richtung Osten fortzusetzen. Die Bauzeiten der restlichen vier Abschnitte – also mit Ausnahme der Elbquerung – beträgt jeweils ca. drei Jahre. Eine abschließende Aussage zur Bauzeit für das Tunnelbauwerk ist derzeit nicht möglich, da zuvor noch eine Reihe von Voruntersuchungen erforderlich werden, die letztlich auch Auswirkungen auf mögliche Bauverfahren und damit auch auf den Fertigstellungstermin haben können.

3. Welche Auswirkung hat die Entscheidung, den Ausbau der A20 als vordringlich einzustufen, auf die Planung der Umgehungsstraße Bad Bramstedt?

Die Planungen der Ortsumgehung Bad Bramstedt und der A 20 in diesem Bereich werden von der Straßenbauverwaltung Schleswig-Holstein im Zusammenhang betrachtet. Der Bau der Ortsumgehung ist nur dann sinnvoll, wenn die Autobahn A 20 südlich von Bad Bramstedt geführt wird. Die Landesregierung Schleswig-Holstein hat sich für eine Vorzugslinie der A 20 ausgesprochen, die u.a. südlich von Bad Bramstedt verläuft. Sobald das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen die Trassenführung der A 20 südlich von Bad Bramstedt bestätigt hat, wird das Planfeststellungsverfahren für die Ortsumgehung in 2004 abgeschlossen.

Die geplante Autobahn A 20 kann nicht als Alternative zur Ortsumgehung betrachtet werden. Ortsumgehung und BAB bedienen ganz unterschiedliche Verkehrsteilnehmerkreise. Die Autobahn BAB A 20 dient dem weiträumigen, meist überregionalen Verkehr. Der Regelabstand zwischen den Anschlussstellen liegt zwischen 7 und 10 km. Dem gegenüber weist die Ortsumgehung ihrer Zielsetzung gemäß eine relativ dichte Netzverknüpfung auf. Sie ermöglicht so eine schnelle Verteilung der regionalen Verkehre und stellt zudem ein adäquates, für nichtautobahnfähige Verkehre befahrbares Ersatzwegenetz dar.