



## Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

und

## Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

### Volksinitiative zur A20

Vorbemerkung der Landesregierung:

Die Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger und aller Baulastträger ist in Deutschland deutlich unterfinanziert. Dabei betrifft die Unterfinanzierung vor allem Leistungen des Erhalts und des Betriebs. Daher gilt auf Bundes- wie auch Landesebene das prioritäre Prinzip Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau. Der Bund hat daher in den letzten Jahren die Ansätze für Erhaltungsaufwendungen der Bundesfernstraßen zu Lasten der Realisierung von Neubaumaßnahmen erhöht, was entsprechend bei der Umsetzung von Projekten zu berücksichtigen ist. Die Realisierung von Neubaumaßnahmen bedarf in jedem Einzelfall der Zustimmung des Bundes.

Was entgegnet die Landesregierung den folgenden Vorwürfen der "Volksinitiative zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur" laut Umdruck 18/2643 (bitte einzeln beantworten):

1. Für kein einziges Neubauprojekt im Land gebe es Baurecht.

Antwort:

Für die folgenden Neubauprojekte liegt das Baurecht vor:

- A7, Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem Bordesholmer Dreieck und der Landesgrenze SH/HH,
- Ausbau der B404 zur A21 zwischen Stolpe und Nettelsee,
- Ausbau der B5/B204 zur A23 zwischen Itzehoe-Nord und Itzehoe-Süd,
- B207, Verlegung zwischen Lübeck und Pogeez,
- B104, Ortsumgehung Schlutup.

Die vier letztgenannten Maßnahmen befinden sich in der Realisierung.  
Für den Ausbau der A7 läuft das Vergabeverfahren.

2. Vom Mittelausgleich zwischen den Bundesländern könne für Neubauten kein Gebrauch gemacht werden.

Antwort:

In der Vergangenheit haben auch Neubauten durch Mittelausgleiche profitiert.

3. Das Volumen der vom Bund geforderten Mittel liege deutlich unter den Vorjahren (zweistelliger Millionenbetrag).

Antwort:

Unter Beachtung haushaltsrechtlicher Vorschriften und Vorgaben erfordern Mittelausgleiche im laufenden Haushaltsjahr entsprechende Mittelbindungen. Sofern alle Mittel des Verfügungsrahmens des Bundes gebunden sind und um dennoch einen Mittelausgleich zu ermöglichen, dürfen weitere Bindungen zu Lasten des SWING (Vorfinanzierung von Baumaßnahmen im Bundesfernstraßenbau durch das Land im laufenden Haushaltsjahr) vorgenommen werden.

Im Rahmen des Mittelausgleichs 2013 hat der Bund gegenüber dem Verfügungsrahmen vom 29. Januar 2013 insgesamt rd. 9,3 Mio. € mehr zur Verfügung gestellt, sodass Mittel des SWING nicht in Anspruch genommen werden mussten.

4. EU-Mittel, die 20% der Straßenbaukosten und insbesondere des Elbtunnels decken könnten, würden nicht beantragt.

Antwort:

Dem Bund wurde der Streckenabschnitt A20 zwischen Wittenborn (A21) und der A7 für eine Meldung an die EU im Hinblick auf eine TEN-Förderung vorgeschlagen.

5. Die Mittel für Auftragsvergaben an Privatfirmen (Werkvertragsmittel) seien reduziert worden.

Antwort:

Die Haushaltsansätze im zugehörigen Titel 75201 des Wirtschaftsplan des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein wurden im Haushaltsjahr 2013 gegenüber dem Ansatz von 2012 von rd. 11,4 Mio. € auf rd. 15,4 Mio. € erhöht, im Ansatz 2014 leicht reduziert auf rd. 14,2 Mio. €.

6. Die Zahl der Straßenplaner sei halbiert worden.

7. Die antragstellenden Niederlassungen des Landesbetriebs Straßenbau seien geschwächt worden.

8. Die Planfeststellungsbehörde sei ausgedünnt worden.

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 6,7 und 8 zusammen beantwortet:

Der LBV-SH unterliegt seit seiner Gründung im Jahr 2005 einem kontinuierlichen Optimierungsprozess, der auch mit Personalabbau verbunden ist. Durch die Verschlinkung von Strukturen und Einführung neuer Arbeitsprozesse sind bis heute rund 8 Prozent der Stellen weggefallen. Vom Stellenabbau sind alle Bereiche der Straßenbauverwaltung betroffen. Bis 2020 steht der LBV-SH vor der Herausforderung, weitere 98 Stellen abzubauen. Um die zügige Bearbeitung der begonnenen Planfeststellungsvorhaben dennoch sicherstellen zu können, hat der LBV-SH in diesem Jahr insgesamt sieben zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Planfeststellungsbehörde eingestellt. Die Vorhabenträger kooperieren bei der Erarbeitung der Planungsunterlagen eng mit externen Büros. Dadurch ist die zügige und sachgerechte Erstellung der notwendigen Unterlagen gewährleistet.

9. Die Angebote privater Generalunternehmer seien nicht ernsthaft geprüft worden.

Antwort:

Verwertbare Angebote privater Generalunternehmer für ein ÖPP-Projekt liegen dem MWAVT nicht vor. Es hat lediglich am 19. August 2013 ein Vorstellungsgespräch eines Unternehmens im MWAVT stattgefunden, bei dem zwei Szenarien für den Ausbau der A 20 vorgestellt wurden. Die Argumentation des Unternehmens erscheint jedoch inhaltlich wenig durchdacht und ist zahlenmäßig nicht nachvollziehbar.

10. Ein spürbarer Wille, das Vorhaben zu beschleunigen, sei nicht erkennbar.

Antwort:

Neben einem abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren setzt ein ÖPP-Projekt nach der Bundeshaushaltsordnung eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) voraus. Bei ÖPP-Eignung ist anschließend ein umfangreiches Vergabeverfahren notwendig. Hierfür ist insgesamt ein Zeitbedarf von ca. drei Jahren einzuplanen (ein Jahr WU, zwei Jahre Vergabeverfahren). Erst im Laufe dieses Vergabeverfahrens werden verwertbare Angebote vorliegen, die ernsthaft geprüft werden können.