

## **Zusammenfassung Antwort Kleine Anfrage DIE LINKE zum „Neubau der A 20“** Victor Perli MdB, 14.04.2021, victor.perli@bundestag.de

### **Planungsstand:**

- Weiterhin gibt es nirgendwo vollziehbares Baurecht, und es ist vielfach noch ein langer Weg bis dorthin (Frage 1).
- Die Bundesregierung kann nicht sagen, wann mit Entscheidungen zu den Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse (Frage 4) oder mit einem Baubeginn (Frage 9) zu rechnen ist, und kann keine Baudauer angeben (Frage 11).
- Die Bundesregierung bestätigt, dass die Elbquerung nicht mehr als öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) gebaut werden soll, dass aber „alternative Projektzuschnitte“ zu prüfen seien, sobald die Baurechtsbeschaffung fortgeschritten ist (Frage 7/8).
- Enteignungen habe es bisher nicht gegeben und die Bundesregierung geht davon aus, dass auch weiterhin keine erforderlich sein würden (Frage 22).

### **Kosten (vgl. dazu auch Anlage „Kostenschätzungen“):**

- Die Bundesregierung sagt zwar, sie könne die Berechnungen der A20-Gegner („BUND-Studie“, Frage 13, 5,8 Mrd. Euro, Preise von 2019) und des Bundesrechnungshofs zum Elbtunnel (2014, Frage 16) nicht nachvollziehen.
- Die Bundesregierung liefert aber selbst Zahlen, die eine deutliche Steigerung der geschätzten Kosten zeigen, nämlich auf 5,2 Mrd. Euro (Frage 12, für III. Quartal 2020). Das liegt weit über den „genehmigten Kosten“ (Frage 12, 4,2 Mrd. Euro bzw. 23 % mehr) und dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 (3,7 Mrd. Euro, Preise von 2014, 38 % mehr).
- Zugleich erwähnt die Bundesregierung, dass die Autobahn GmbH des Bundes mehr Kosten einbezieht (Frage 12, Kommentar hinter der Tabelle und Anlage „Kostenschätzungen“). Zwar fehlen in deren Plan<sup>1</sup> Abschnitte, doch liegen die Kosten für die vielen enthaltenen Abschnitte um 14,2 % über denen für dieselben Abschnitte in der aktuellen Schätzung der Bundesregierung. Überträgt man diese Steigerung auf die Schätzung der Gesamtkosten (5,2 Mrd. Euro), kommt man hochgerechnet auf 5,9 Mrd. Euro, also sogar etwas mehr als in der Studie der A20-Gegner („BUND-Studie“, 5,8 Mrd. Euro, allerdings mit Preisen von 2019).
- Die Planungskosten seien bei den Schätzungen des BVWP 2030 berücksichtigt (Frage 15), allerdings kann die Bundesregierung sie nicht angeben (Frage 12, vor der Tabelle).
- Für Grunderwerb wurden bisher 20 Mio. Euro ausgegeben (Frage 21), die dafür nötigen Gesamtkosten kann die Bundesregierung aber nicht angeben (Frage 17/18).

### **Mooriger Baugrund:**

- Die Bundesregierung bestätigt, dass in allen Planungsabschnitten mooriger, nicht tragfähiger Grund vorkommt, verweigert aber genauere Angaben (Frage 24/25).
- Das deshalb geplante Überschüttverfahren sei eine „anerkannte und wirtschaftliche Standardbauweise“ (Frage 26/27), es komme „nicht zu signifikant mehr Schäden“ als bei sonstigen Bauverfahren (Frage 29). Die Bundesregierung nennt Abschnitte bei vier Bundesstraßen und einer Autobahn (A 26), wo das Verfahren angewendet wurde bzw. wird (Frage 26/27), nennt aber für die A 20 die genauen geplanten Stellen nicht (Frage 24/25) und kann keine typischen Mehrkosten für das Verfahren pro Kilometer angeben, weil es auf viele Parameter ankomme (Frage 31).
- Die Kosten für die nötigen „Baugrundverbesserungsmaßnahmen“ seien in der Schätzung (s.o.) berücksichtigt (Frage 32).

---

<sup>1</sup> [https://www.autobahn.de/fileadmin/user\\_upload/Autobahn\\_Finanzierungs-und-Realisierungsplan\\_2020\\_11\\_V16\\_JB\\_final.pdf](https://www.autobahn.de/fileadmin/user_upload/Autobahn_Finanzierungs-und-Realisierungsplan_2020_11_V16_JB_final.pdf)