



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Büro MdB Bettina Hagedorn

z. H. Herrn Florian Schippmann

per E-Mail

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-3205
FAX +49 (0)30 18-300-807-3205

ref-z20@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

**Betreff: Berichtsbitte der Abg. Hagedorn vom 12.01.2015
– A20 – Elbquerung bei Glückstadt**

Aktenzeichen: Z 20 / 2312.9/5

Datum: Berlin, 28.01.2015

Sehr geehrter Herr Schippmann,

Bezug nehmend auf die o. g. Anforderung übersende ich den beiliegen-
den Antwortbeitrag des BMVI zur weiteren Verwendung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Thurm

Anlagen: 1



Berichtsbitte der Abg. Hagedorn vom 13. Januar 2015

zum Thema: A 20 – Elbquerung bei Glückstadt

Frage:

Sachstandsbericht zur Elbquerung bei Glückstadt

Antwort:

Die geplante Elbquerung ist Teil der Nordwestumfahrung Hamburgs und der Ost-West-Achse über die Autobahnen A 20 und A 26, die gleichzeitig einen wichtigen Abschnitt der zukünftigen Metropolverbindung zwischen Amsterdam und Kopenhagen darstellt. Die Planfeststellungsverfahren wurden durch die Länder SH und NI in 2009 eingeleitet. Der Planfeststellungsbeschluss für den schleswig-holsteinischen Teilabschnitt wurde am 30.12.2014 erlassen, der Planfeststellungsbeschluss für den niedersächsischen Teilabschnitt ist für das 1. Quartal 2015 vorgesehen.

Der Elbtunnel soll als zweiröhriger Tunnel mit einer lichten Weite von 11,00 m mit je zwei Fahrstreifen und einen schmalen Seitenstreifen je Röhre aufgefahren werden. Die Herstellung des 6.507 m langen Tunnelbauwerks soll überwiegend mit zwei Tunnelvortriebsmaschinen, deren Schilddurchmesser 13,90 m betragen sollen, von Norden nach Süden erfolgen.

Das BMVI hat eine ÖPP-Eignungsabschätzung für das Projekt beauftragt, um mehrere denkbare Geschäftsmodellvarianten im Hinblick auf ihre Realisierbarkeit zu vergleichen. Die Eignungsabschätzung liegt seit 03/2013 vor; Ergebnis: Entwicklung eines wirtschaftlich tragfähigen F-Modells¹ für die westliche Elbquerung grundsätzlich möglich und machbar.

Für das Elbtunnelbauwerk werden für eine Fertigstellung bis 2025 in der Eignungsabschätzung Baukosten von rd. 1,3 Mrd. € brutto (inkl. Management- und Planungskosten während der Bauphase) geschätzt.

Der Planungs- und Realisierungsstand der Zulaufstrecken wird Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Elbquerung als F-Modell haben. Nur wenn deren Umsetzung erfolgt ist bzw. konkret absehbar bevorsteht, kann eine Investorensuche für die Elbquerung gestartet werden.

¹ F-Modell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes: Privater baut, betreibt und erhält einen Streckenabschnitt (beschränkt auf Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Autobahnen und Bundesstraßen sowie mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr); und erhält das Recht, selbst Maut von allen Nutzern (Lkw und Pkw) zu erheben.

Deshalb ist die Aufstellung eines realistischen Zeitplans für die Umsetzung der erforderlichen Zulaufstrecken der A 20 und A 26 sowie die ausreichende Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln für deren Finanzierung maßgeblich.