

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Groß, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Sönke Rix, Franz Thönnies, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein

Im zusammenwachsenden Europa ist Schleswig-Holstein die Hauptverbindung zum prosperierenden Wirtschaftsraum Skandinavien und eine wichtige Verkehrsdrehscheibe in Europa. Über Straßen, Schienen und Wasserwege werden jedes Jahr unzählige Personen befördert und große Güterströme zwischen Nordsee und Baltikum sowie Mitteleuropa und Skandinavien abgewickelt. Die Nachbarschaft zur Metropolregion Hamburg und die Nähe zur Wirtschaftsregion Öresund bieten bedeutende Standortvorteile und somit Chancen. Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) ist eines der zentralen Verkehrsprojekte des Landes Schleswig-Holstein, das weit über die Landesgrenzen hinaus seine Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland hat. In der Kleinen Anfrage „Planungen für Baumaßnahmen am Nord-Ostsee-Kanal“ (Bundestagsdrucksache 17/12914) hat die Fraktion der SPD bereits umfassend das Handeln der Bundesregierung thematisiert.

Aktuellen Prognosen zufolge werden die Verkehre auf Schienen, Straßen und Wasserwegen im nördlichsten Bundesland in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Bereits jetzt sind viele Trassen überlastet und sanierungsbedürftig. Zugleich weisen Großprojekte wie die A 20 und die Fehmarnbeltquerung einen erheblichen Investitionsbedarf auf. Dabei hat die Unterfinanzierung des Bundesverkehrswegeplans Auswirkungen auf den Ausbau und die Pflege der gesamten Infrastruktur des Landes Schleswig-Holstein.

Der Konzeptentwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans befindet sich derzeit in der Diskussion. Eine Priorisierung von verkehrsstrategisch wichtigen Projekten für ein funktionstüchtiges und zukunftsweisendes Verkehrsnetz erscheint zwingend erforderlich. Die Kenntnis des Status quo der Verkehrsinfrastrukturprojekte sowie deren Perspektiven sind dafür unabdingbar.

Wir fragen die Bundesregierung:

Großprojekt A 20/Elbquerung

1. Wie hoch sind die bisherigen Baukosten bzw. aktuellen Kostenschätzungen für den Weiterbau der A 20 in Schleswig-Holstein für alle Planungsabschnitte (bitte für jeden Planungsabschnitt einzeln aufführen)?

2. Wie ist die aktuelle Zeitplanung für den Weiterbau der einzelnen Teilabschnitte?
3. Wie ist der aktuelle Planungsstand für die Trassenführung der A 20 bei Bad Segeberg?
4. Wie sehen die Planungen für die Autobahnanschlüsse bei Bad Segeberg und das Autobahnkreuz A 20/A 21 aus?
5. Ist nach aktuellen Erkenntnissen mit Verzögerungen gegenüber den bisherigen Planungen für den Weiterbau der A 20 zu rechnen?
Wenn ja, warum?
6. Was sind nach Ansicht der Bundesregierung die Vorteile der vom Bund und den Ländern präferierten Vorzugsvariante „Bohr tunnel-lang-verkürzt-opti-miert“ gegenüber den ebenfalls untersuchten anderen Planungsvarianten der Elbquerung im Zuge der A 20?
7. Von welchen Kosten für die Realisierung der Elbquerung geht die Bundes-regierung bei einem Tunnelbauwerk aktuell aus?
8. Welches sind nach Auffassung der Bundesregierung die Vor- und Nachteile der derzeit infrage kommenden Finanzierungsmöglichkeiten der Elbquerung?
9. Welches Finanzierungsmodell für den Bau der Elbquerung favorisiert die Bundesregierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt, und warum?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, die westliche Elbquerung nach dänischem Vorbild über eine staatliche Projektfirma zu realisieren (bitte konkret Vor- und Nachteile nennen)?
11. Inwiefern wird die Bundesregierung die Realisierungsmöglichkeit der Elb-querung über eine staatliche Projektfirma in die vorläufigen Wirtschaftlich-keitsuntersuchungen einbeziehen?
12. Wann und für welche Finanzierungsmodelle zum Bau der festen Elbquerung, deren Baurecht voraussichtlich im vierten Quartal 2013 vorliegt, wird die Bundesregierung eine vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Auf-trag geben?
13. Welche Kosten sind mit der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung verbunden, und wann sollen die Ergebnisse dieser Untersuchung vorliegen?
14. Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung darüber hinaus, um hin-sichtlich der Finanzierung der Elbquerung zu einer abschließenden Ent-scheidungsfindung zu kommen?
15. Zu welchem Zeitpunkt und unter welchen Bedingungen ist mit einer ab-schließenden Entscheidung seitens der Bundesregierung hinsichtlich der Fi-nanzierung der festen Elbquerung zu rechnen?

Großprojekt Feste Fehmarnbeltquerung/Fehmarnsundquerung

16. Welche Summen sind im Rahmen des TEN-T-Programms (TEN-T = Trans-European Transport Network) in welchem Jahr von der Europäischen Union (EU) für die Feste Fehmarnbeltquerung bereits ausgezahlt worden?
17. Wieviel Geld aus dem TEN-T-Programm der EU steht in der laufenden Haushaltsperiode noch maximal zur Verfügung, und wieviel Geld wird in Zukunft voraussichtlich zur Verfügung stehen?
18. Wurden EU-Mittel aus anderen Quellen als den TEN-T-Mitteln genutzt, und stehen diese grundsätzlich auch in Zukunft zur Verfügung?
Wenn ja, wann wird die Bundesregierung diese Mittel beantragen?

19. Seit wann weiß die Bundesregierung, dass die Fehmarnsundbrücke nicht für das prognostizierte Verkehrsaufkommen geeignet ist (vgl. Gutachten der Deutschen Bahn AG zur Fehmarnsundbrücke)?
20. Welche Alternativen zur bestehenden Fehmarnsundbrücke werden geplant, und mit welchem Zeitrahmen sowie mit welchen Kosten sind für die jeweiligen Alternativen zu rechnen?
21. Wie sehr gefährden die notwendigen Sanierungs-/Neubaumaßnahmen die Planbauzeit der Festen Fehmarnbeltquerung sowie Hinterlandanbindung?
22. Wie hoch werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Planungskosten der Deutschen Bahn AG für eine Sanierung der alten Fehmarnsundbrücke und den Neubau einer weiteren Fehmarnsundquerung sein (bitte einzeln aufführen)?
23. Aus welchem Budget des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS – (Straßenverkehr oder Schienenverkehr) werden diese Planungskosten erstattet, und wann werden diese Mittel zu Verfügung gestellt?
24. Sind die Planungskosten für Alternativen zur Fehmarnsundbrücke im Rahmen der TEN-Förderung der EU bezuschussungsfähig?
Wenn ja, wurde bereits ein Antrag auf Förderung gestellt?
Wenn noch kein Antrag gestellt wurde, warum nicht?
25. Welche Trassenvarianten der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung werden derzeit von der Bundesregierung geprüft, und was sind nach Einschätzung der Bundesregierung jeweils ihre Vor- und Nachteile?
26. Welche Gründe hat die Bundesregierung, eine Zwei-Trassen-Lösung zu präferieren?
27. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass im Raumordnungsverfahren angestrebt wird, eine Vorzugsvariante zu ermitteln, die von ihr angestrebte Zwei-Trassen-Lösung durchzusetzen?
28. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Bauende der Festen Fehmarnbeltquerung, der Hinterlandanbindung und (an) der Fehmarnsundquerung?
29. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen der Proteste und fehlenden Akzeptanz des Bauprojekts in der Bevölkerung auf die Planbauzeit ein?
30. Wann und wie wird die Bundesregierung die voraussichtlichen Klagen betroffener Bürgerinnen und Bürger in ihre Bauzeitkalkulation einbeziehen?
31. Wie soll die Umschichtung von Finanzmitteln, die der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann dem Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestags mit Schreiben vom 16. April 2013 im Zuge der Verlängerung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung der Deutschen Bahn AG und ihren Infrastrukturunternehmen für die Jahre 2013 und 2014 in Höhe von insgesamt 500 Mio. Euro weg von den Ausbauprojekten und hin zu Ersatzinvestitionen, den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen und für Eisenbahnbrücken angekündigt hat, erfolgen, und von welcher konkreten Summe geht die Bundesregierung nach der ebenfalls angekündigten später geplanten „Rückschichtung“ der Mittel für die Realisierung der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung aus?

Welche konkreten Baumaßnahmen als Teil der Hinterlandanbindung sollen davon finanziert werden?

32. Hat die Bundesregierung die Absicht, mit den 500 Mio. Euro auch den Neubau der von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer präferierten 2+1-Trasse zu finanzieren?
33. Welche Auswirkungen hat ein solcher Plan auf die Finanzierung anderer Projekte, wie den barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe?
34. Für wie planfest hält die Bundesregierung die derart zur Verfügung gestellten Mittel, und welchen Einfluss hat sie auf die Projektauswahl und -priorisierung durch die Deutsche Bahn AG?
35. Von welcher Gesamtkostenhöhe für die Feste Fehmarnbeltquerung plus Hinterlandanbindung inklusive der Fehmarnsundquerung wird nach Kenntnisstand der Bundesregierung aktuell ausgegangen, und wie hoch ist der deutsche Anteil?
36. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den von der Scandlines GmbH öffentlich vorgebrachten Argumenten, dass die Verkehrsprognosen für die Feste Fehmarnbeltquerung statistisch nicht korrekt durchgeführt wurden, falsche Scandlines-Überführungskosten angesetzt worden sind und die Scandlines GmbH, entgegen der ursprünglichen Annahme von Femern A/S, den Fährbetrieb auf dem Fehmarnbelt aufrechterhalten wird, im Hinblick auf eine nötige Neuberechnung der voraussichtlichen Rentabilität einer Festen Fehmarnbeltquerung?
37. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die von der norwegisch-deutschen COINCO GmbH wieder aufgegriffene Idee eines Tunnels zwischen Gedser/Südschweden und Rostock/Mecklenburg-Vorpommern?
38. In welcher Form ist die Bundesregierung oder nach Kenntnis der Bundesregierung die Deutsche Bahn AG in die Planungen dieses Tunnels involviert, und welche Erwartungen stellt die Bundesregierung an diese Streckenprüfung?
39. Inwiefern wurde diese in der Prüfung befindliche Verbindung bei den Verkehrsprognosen für eine Feste Fehmarnbeltquerung bedacht, und wie sehr beeinflusst sie die Rentabilität einer Festen Fehmarnbeltquerung?
40. Wie beurteilt die Bundesregierung die Notwendigkeit einer Abstimmung der verschiedenen Verkehrsprojekte, die in direkter Konkurrenz zueinander stehen, und wie will die Bundesregierung eine Abstimmung der unterschiedlichen Projektplanungen erreichen?
Falls die Bundesregierung von einer Abstimmung absieht, werden die Verkehrsprognosen für die Feste Fehmarnbeltquerung angepasst?
41. Plant die Bundesregierung, eine eigene Rentabilitätsprüfung in Auftrag zu geben?
Wenn ja, wann?
Wenn nein, warum nicht?
42. Was folgert die Bundesregierung daraus, dass sich angesichts der geänderten Bauzeit und der gestiegenen Baukosten sowie anderer Verkehrsbauprojekte und des aufrechterhaltenen Fährbetriebs die Voraussetzungen für das Projekt gemäß Artikel 22 Absatz 2 des dänisch-deutschen Staatsvertrags über eine Feste Fehmarnbeltquerung anders, als zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses geplant, entwickelt haben?
43. Wie weit sind die Überlegungen hinsichtlich der Einrichtung eines Bauhafens für die Fehmarnbeltbrücke?

Häfen und Wasserstraßen

44. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Verbesserung der Hinterlandanbindung der Lübecker und der Kieler Häfen (Straße, Schiene, Binnenwasserstraßen)?
45. Welche Realisierungszeiträume sind dafür vorgesehen?
46. In welchem Umfang stehen die hierfür erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung?
47. Welche konkreten Pläne hat die Bundesregierung im Bereich der Stadt Kiel hinsichtlich der verstärkten Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene (z. B. Ostuferhafen, Schweden-Terminal) und zur Entlastung von Wohngebieten (z. B. entlang des Ostrings in Ellerbek und Gaarden) von Schwerlastverkehr durch den Ostring II (Ostufers-Entlastungsstraße)?
48. Was unternimmt die Bundesregierung, um den Lübecker Hafen als größten deutschen Ostseehafen besser an das europäische Binnenwasserstraßennetz anzubinden?
49. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem Lübecker Hafen zur Entlastung des Hamburger Hafens bei?
50. Welches Güteraufkommen prognostiziert die Bundesregierung für den Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030?
51. Welchen Stellenwert hat für die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Modernisierung des Elbe-Lübeck-Kanals?
52. Welche Förderung von Investitionen in die Hafeninfrastruktur (insbesondere im Kombinierten Ladungsverkehr) sieht die Bundesregierung für die schleswig-holsteinischen Häfen an der Nord- und Ostsee vor?
53. Inwieweit wird die Anfahrt der Ostseehäfen von Kreuzfahrtschiffen durch die von Schleusenausfällen verursachten Sperrungen und die Baumaßnahmen an den Schleusen im Nordostseekanal behindert, und mit welchen Folgekosten für die Häfen ist zu rechnen?

Schienentrassen/Bahnverkehr

54. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Überlegungen oder Pläne, die Anzahl der ICE-Fernverbindungen nach Kiel zu erhöhen bzw. den Kieler Hauptbahnhof künftig als Endstation zahlreicher DB-Fernlinien, die derzeit in Hamburg enden, anzufahren?
55. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, dieses Anliegen aus Schleswig-Holstein gegenüber der Deutschen Bahn AG zu unterstützen?
56. Welche Überlegungen hat die Bundesregierung bezüglich der Fortsetzung der Zahlungen der im Jahr 2019 planmäßig auslaufenden Finanzmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)?
57. Wie plant die Bundesregierung mit Projekten wie der Stadt-Regional-Bahn Kiel umzugehen, die im GVFG-Förderungszeitraum bis 2019 begonnen, aber erst nach 2019 abgeschlossen werden?
58. Welche Priorität hat das Projekt des S-Bahn-Ausbaus S4 im Rahmen des Bundesprogramms?
59. Wie ist der Stand der Planungen?
60. Welche Möglichkeit einer Kofinanzierung durch den Bund bei der Elektrifizierung der AKN-Linie (Altona–Kaltenkirchen–Neumünster) A1 gibt es nach Ansicht der Bundesregierung?

61. Wie ist der Sachstand beim barrierefreien Umbau der Bahnhöfe in Schleswig-Holstein?

Wann werden nach Kenntnis der Bundesregierung alle Bahnhöfe Schleswig-Holsteins barrierefrei umgebaut sein?

62. Wie ist der aktuelle Sachstand der Umsetzung des Lärmschutzpaketes an der Strecke Halstenbek–Horst, dessen Baubeginn die Deutsche Bahn AG mehrfach für 2014 in Aussicht gestellt hat, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der bisher erfolgten zeitlichen Verzögerung bei der Umsetzung?
63. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung für den Ausbau der Schienenkapazitäten auf der Strecke zwischen Hamburg und Neumünster, und welche Rolle spielen dabei Planungen für eine weitere Trasse zwischen Hamburg und Elmshorn und gegebenenfalls darüber hinaus?
64. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Planungen, den Bahnhof Altona in Hamburg als Fernbahnkreuzungspunkt zu verlegen und den Bahnhof Hamburg-Diebsteich auszubauen?

Unterstützt die Bundesregierung Aussagen des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, der im Februar 2013 gegenüber dem Radiosender „NDR 90,3“ die hierfür seit Jahren laufende Planung infrage gestellt hat?

65. Wie kann nach Auffassung der Bundesregierung im Falle der Realisierung der in Frage 64 genannten Maßnahme die Deutsche Bahn AG den Schienenverkehrsfluss während der Baumaßnahmen und der Umstellung vom Fernbahnhof Altona auf einen neuen Fernbahnhof Diebsteich vollumfänglich gewährleisten?

Welchen Beitrag kann der Bund nach Auffassung der Bundesregierung zu einem notwendigen Engpassmanagement leisten?

Autobahnen/Bundesstraßen

66. Welchen Planungsstand hat der Ausbau der B 5 zu einem dreistreifigen Querschnitt zwischen Itzehoe und Wilster-West?
67. Wann beabsichtigt die Bundesregierung, mit dem Ausbau der B 5 in dem genannten Abschnitt zu beginnen, und wie lange ist die veranschlagte Bauzeit für diese Baumaßnahme?
68. Wie weit darf die B 206 im Zuge des Baus der A 20 zurückgebaut werden (Rettungswege usw.)?
69. Wie sehen die Planungen für das Teilstück der B 432 von der Anschlussstelle Bad Segeberg-Süd bis zum Ortseingang aus (Rückbau, Herabstufung etc.)?
70. In welchem Stadium befindet sich der Ausbau der Südspange Gaarden als Abschluss des Ausbaus der B 404 zur A 21 auf Kieler Stadtgebiet?
71. In welchem Zeitraum beabsichtigt die Bundesregierung, den Ausbau zu beenden?
72. Was ist der aktuelle Sachstand beim Ausbau der B 404 zur A 21 auf dem Teilstück von der AS Bargtheide bis Schwarzenbek?
73. Wann werden die weiteren Teilbereiche der 2+1-Verkehrsführung realisiert sein?

74. Welche Begründung hat die Bundesregierung dafür, den Abschnitt der B 404 zwischen der A 1 und der A 24 trotz des hohen Verkehrsaufkommens der Nord-Süd-Achse nicht in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans einzustufen?
75. Plant die Bundesregierung die Errichtung von zwei weiteren Anschlussstellen für die A 1 im Raum Henstedt-Ulzburg (AS Henstedt-Ulzburg Mitte) und im Raum Norderstedt (AS Norderstedt Mitte)?
Wenn ja, welches Kostenvolumen wird für die Umsetzung veranschlagt, und welche Folgen wird dies für die Verkehrsströme in der Region haben?
76. Wie ist der Planungsstand für den sechs- bzw. achtspurigen Ausbau der A 7 vom Elbtunnel bis zum Bordesholmer Dreieck?
77. Welche Vorkehrungen wird die Bundesregierung bezüglich des Verkehrsaufkommens und der daraus entstehenden Staus auf der A 7 ergreifen, die durch die Baumaßnahmen zum sechs- bzw. achtspurigen Ausbau inklusive möglicher Teilsperren entstehen?
78. In welchem Umfang erwartet die Bundesregierung ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf den möglichen Ausweichstrecken während der Bauzeit, und wird es ein die Belastungen vermindernendes Baustellenmanagement geben?
79. Wie ist die aktuelle Planung hinsichtlich der Fortführung der A 21 bis zur A 24 (Hamburg–Berlin) bei Schwarzenbek zur Verbesserung der großräumigen Verkehrsanbindung Kiels und des gesamten Ostens von Schleswig-Holstein an das übergeordnete Autobahnnetz?

Verkehrspolitik allgemein

80. Welche Zuschüsse des Bundes zum Ausbau des Radwegenetzes entlang der Bundeswasserstraßen in Schleswig-Holstein sieht der Bundeshaushalt 2013 und die mittelfristige Finanzplanung der Bundesregierung vor?
81. Wie sind die Finanzierungsanteile, bezogen auf die verschiedenen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße bitte einzeln auflühren), die Schleswig-Holstein in den vergangenen fünf Jahren jeweils aus dem Bundesverkehrshaushalt und den zusätzlichen Zuwendungen aus den Maut-einnahmen erhalten hat?
82. Welche Maßnahmen und gegebenenfalls Modellprojekte werden im Bereich der e-Mobilität in Schleswig-Holstein ergriffen bzw. eingerichtet?

Berlin, den 5. Juni 2013

Dr. Frank Walter Steinmeier und Fraktion

