

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Hans-Peter Bartels, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/13976 –**

### **Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

## 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 auflühren)?

Die Kosten ergeben sich aus der nachstehenden Tabelle.

Bezeichnung der Einzelabschnitte	Kosten [Mio. Euro]
Weede–B 206 (Wittenborn) bei Bad Segeberg	150
B 206 (Wittenborn)–A 7	126
A 7–L 114	129
L 114–A 23 (AK Steinburg)	86
A 23 (AK Steinburg)–B 431 (AS Glückstadt)	172
B 431 (AS Glückstadt)–Elbquerung (LGr SH/NI)–A 26 (nördl. Stade)	1 102

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?

Die Fragen 2 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat dem Baubeginn für den Abschnitt bei Bad Segeberg, der als einziger einen Planfeststellungsbeschluss hat, der aber beklagt wird, bereits zugestimmt. Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) kann im Herbst 2013 erwartet werden. Die Planung hierfür ist grundsätzlich abgeschlossen.

Die anderen Abschnitte der A 20 befinden sich jeweils im Planfeststellungsverfahren. Der Weiterbau westlich der A 7 ist gemäß Koalitionsvertrag der Landesregierung bis 2017 nicht vorgesehen. Deshalb können in diesen Abschnitten Verzögerungen nicht ausgeschlossen werden.

Die Verknüpfung der vorhandenen A 21 mit der geplanten A 20 erfolgt über einen vierarmigen planfreien Knotenpunkt in zwei Ebenen, dem Kleeblatt. Dabei wird die A 21 über die A 20 geführt. Die Stadt Bad Segeberg wird im Osten durch die A 20-Anschlussstelle Bad Segeberg-Ost, im Norden durch die A 21-Anschlussstelle Bad Segeberg-Nord und im Westen über die A 20-Anschlussstelle Wittenborn an das Autobahnnetz angebunden. Zusammen mit dem Autobahnkreuz sind die Planungen hierfür abgeschlossen.

6. Was sind nach Ansicht der Bundesregierung die Vorteile der vom Bund und den Ländern präferierten Vorzugsvariante „Bohrtunnel-lang-verkürzt-optimiert“ gegenüber den ebenfalls untersuchten anderen Planungsvarianten der Elbquerung im Zuge der A 20?

Die Variante „Bohrtunnel-lang-verkürzt-optimiert“, stellt hinsichtlich der technischen Machbarkeit, der Betroffenheit der Anwohner und den Anforderungen aus Naturschutz und Landschaftspflege unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit die optimale Variante dar. Andere untersuchte Varianten aus der Machbarkeitsstudie könnten nur mit erheblichen Risiken für den Bauherrn realisiert werden und waren deshalb zu verwerfen. Dies ergibt sich insbesondere aus der Stützdruckberechnung für den Tunnelvortrieb. Im Rahmen der Erarbeitung des Bauwerksentwurfes wurde das Stützdruckmodell hinsichtlich der Auswirkungen der Steifigkeiten der Bodenarten weiter detailliert und vor dem Hintergrund unkalkulierbarer Risiken zu Kostensteigerungen und Bauzeitverzögerungen differenziert eingeschätzt. Hierbei hat ein namhafter, international anerkannter Gutachter mitgewirkt. Als Konsequenz aus dieser Untersuchung musste die Gradienten aus der Machbarkeitsstudie so verlegt werden, dass der Anstieg zur Geländeoberkante außerhalb des Bereichs der Grauensieker Süderelbe lag.

Durch die Untersuchungen ist schlüssig dargelegt, dass mit der im Planfeststellungsverfahren befindlichen optimierten Variante die kürzeste Tunnelvariante und eine zumutbare Alternative gewählt wird, die unter Heranziehung der besten wissenschaftlichen Erkenntnisse erhebliche Beeinträchtigungen der Natura-2000-Gebiete ausschließt und die FFH-Verträglichkeit (FFH = Fauna-Flora-Habitat) des Projektes gewährleisten kann. Bei anderen verkürzten Tunnelvarianten würde das Tunnelportal mittig in einem Gebiet liegen, das als FFH-Gebiet und Vogelschutzgebiet „Untere Elbe“ geschützt ist. Unter Berücksichtigung aller Belange, insbesondere der Betroffenheiten von Mensch und Umwelt stellt der in das Planfeststellungsverfahren eingebrachte Entwurf das optimierte Ergebnis einer Gesamtabwägung dar.

7. Von welchen Kosten für die Realisierung der Elbquerung geht die Bundesregierung bei einem Tunnelbauwerk aktuell aus?

Für den Streckenabschnitt Autobahnkreuz (AK) Drochtersen (A 20/A 26) – Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-Holstein B 431 (Glückstadt) belaufen sich die derzeit bekannten Kosten auf rd. 1 100 Mio. Euro. Darin enthalten sind die Kosten für den Tunnel in Höhe von rd. 940 Mio. Euro.

8. Welches sind nach Auffassung der Bundesregierung die Vor- und Nachteile der derzeit infrage kommenden Finanzierungsmöglichkeiten der Elbquerung?

Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) ist keine Finanzierungs-, sondern eine wertneutrale Beschaffungsvariante gegenüber der sogenannten konventionellen Realisierung von Bundesfernstraßen. Ob für den Lebenszyklus einer Straße ein ÖPP-Projekt eine wirtschaftliche Alternative gegenüber der herkömmlichen Umsetzung ist, wird durch eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ergebnisoffen geprüft. ÖPP-Projekte werden nur realisiert, wenn der Wirtschaftlichkeitsvergleich zugunsten der ÖPP-Variante ausfällt, d. h. wenn ÖPP wirtschaftlicher oder mindestens ebenso wirtschaftlich ist wie die konventionelle Umsetzung. Nach § 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) sind für alle finanzwirksamen Maßnahmen angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (WU) durchzuführen.

9. Welches Finanzierungsmodell für den Bau der Elbquerung favorisiert die Bundesregierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt, und warum?

In einer Eignungsabschätzung wurden im Auftrag des BMVBS die Möglichkeiten einer Realisierung der Elbquerung als ÖPP-Projekt umfassend untersucht. Dabei wurden die verschiedensten unter dem geltenden rechtlichen Rahmen denkbaren Modellvarianten einbezogen. Fazit ist, dass ein wirtschaftlich tragfähiges ÖPP-Projekt (F-Modell) als grundsätzlich möglich und machbar einzustufen ist.

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 Elbquerung über eine staatliche Projektfirma in die vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen 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 Auftrag 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 hinsichtlich der Finanzierung der Elbquerung zu einer abschließenden Entscheidungsfindung zu kommen?
15. Zu welchem Zeitpunkt und unter welchen Bedingungen ist mit einer abschließenden Entscheidung seitens der Bundesregierung hinsichtlich der Finanzierung der festen Elbquerung zu rechnen?

Die Fragen 10 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS setzt sich dafür ein, im Jahr 2014 das Ausschreibungs- und Vergabeverfahren für die Elbquerung im Zuge der A 20 zu beginnen; hierzu muss zunächst die notwendige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach § 7 BHO durchgeführt werden, die eine hinreichende Klarheit des Leistungsgegenstandes erfordert. Deshalb ist eine weitere Voraussetzung das seitens der beteiligten Länder noch zu schaffende Baurecht.

Erforderlich für die weiteren Schritte sind auch die Aufstellung eines realistischen Zeitplans für die Umsetzung der erforderlichen Zulaufstrecken sowie die notwendigen Haushaltsmittel. Im Zusammenhang mit der Projektvorbereitung wird auch die Frage einer möglichen staatlichen Projektfirma zu klären sein.

Die Kosten sind im Rahmen des bestehenden Beratervertrages enthalten; siehe Bundestagsdrucksache 17/5166.

## 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?

Die TEN-Zuschüsse für die Feste Fehmarnbeltquerung erhält die dänische Projektgesellschaft Femern A/S.

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?

Über die Höhe der aktuell in der TEN-Haushaltlinie noch zur Verfügung stehenden Mittel der Europäischen Kommission liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

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?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass für die Fehmarnbeltquerung, als wesentliches Element der zentralen Nord-Süd-Achse zwischen den skandinavischen Ländern und Mitteleuropa, auch in Zukunft EU-Fördermittel bereitstehen werden, und Femern A/S diese beantragen wird.

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?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Hinblick auf die notwendigen Umbauten an der Fehmarnsundbrücke (Elektrifizierung der Strecke) und ihre zukünftige Belastung wurden im Sommer 2010 Belastungstests durchgeführt. Die im August 2012 vorgelegten Ergebnisse der Ermüdungsuntersuchungen zeigen, dass für die prognostizierten Lasten des zukünftigen Güterverkehrs auf Straße und Schiene aufgrund von Materialermüdung für wichtige Träger und Pfeiler eine geringe bzw. keine Restnutzungsdauer nachgewiesen werden kann. Die statische Nachrechnung der Brücke für die mit der Prognose 2025 erwarteten Lasten hat ergeben, dass das Bauwerk zu ertüchtigen ist.

Im Anschluss an die Nachrechnung wird im Rahmen der durchzuführenden Vorplanung für die Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ), die grundsätzlich eine Beibehaltung der Fehmarnsundbrücke vorsieht, das Sanierungspotential der Fehmarnsundbrücke unter Kostenerwägungen in Varianten sowie Alternativentwürfe einschließlich einer überschlägigen Abschätzung von Ergänzungs- bzw. Ersatzbauwerken durch die DB Projektbau GmbH in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung Schleswig-Holsteins (SH) ermittelt. Dazu wird derzeit das Leistungsbild für die Studie zwischen BMVBS, Deutsche Bahn AG (DB AG) und der Straßenbauverwaltung Schleswig-Hol-

stein abgestimmt. Die Untersuchung wird mehrere Monate in Anspruch nehmen.

21. Wie sehr gefährden die notwendigen Sanierungs-/Neubaumaßnahmen die Planbauzeit der Festen Fehmarnbeltquerung sowie Hinterlandanbindung?

Die Planungen zur FBQ werden derzeit unabhängig von den Untersuchungen zur Fehmarnsundbrücke weiter vorangetrieben. Gegenwärtig läuft für die schienenseitige Anbindung das Raumordnungsverfahren. Im Anschluss werden die Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Bis dahin werden voraussichtlich Ergebnisse über eventuelle Möglichkeiten einer Ertüchtigung der Fehmarnsundbrücke vorliegen.

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 auflisten)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 19 und 20 verwiesen.

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?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit wird die Planung der schienenseitigen Hinterlandanbindung aus dem Kapitel 12 22 Titel 891 01 im Rahmen einer 2008 abgeschlossenen Planungsvereinbarung in Höhe von 14,1 Mio. Euro vorfinanziert. Für die Planung stehen darüber hinaus TEN-Mittel in Höhe von 12,7 Mio. Euro zur Verfügung.

Die Planungskosten Straße trägt grundsätzlich die zuständige Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein.

Die Kosten sind zuschussfähig. Ein Antrag wurde gestellt.

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?

Die Fragen 25 bis 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die FBQ soll als kombinierte Schienen- und Straßenverbindung mit einer zweigleisigen elektrifizierten Eisenbahnstrecke und vierstreifigen Straße gebaut und laut aktuellem Zeitplan 2021 für den Verkehr geöffnet werden.

Gemäß Staatsvertrag verpflichtet sich die Bundesrepublik Deutschland, die Herstellung der Hinterlandanbindungen für Straße und Schiene auf deutscher Seite bis Puttgarden sicherzustellen.

Für die Schienenhinterlandanbindung soll dies in zwei Schritten erfolgen: Bis zur Eröffnung der FBQ soll die eingleisige Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden mit einer Länge von 89 km (bestehende Strecke) in der ersten Ausbaustufe elektrifiziert und für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h ausgebaut werden. Die Inbetriebnahme der FBQ ist nach den derzeitigen Planungen für 2021 vorgesehen. Darüber hinaus soll sieben Jahre nach Eröffnung der FBQ der Ausbau der Schiene zwischen Lübeck und Puttgarden zu einer zweigleisigen Strecke (zweite Stufe) abgeschlossen sein.

Die DB AG als Eigentümerin der Eisenbahninfrastruktur plant eigenverantwortlich das Vorhaben bis zum Baurecht und realisiert es. Der Bund finanziert die Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahn des Bundes. Dabei muss er die haushaltsrechtlichen Bestimmungen hinsichtlich der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit beachten.

Gegenwärtig führt das Land Schleswig-Holstein ein Raumordnungsverfahren (ROV) durch. Es bestand im Vorfeld des Verfahrens im Rahmen der Antragskonferenz am 22. Juli 2010 für alle öffentlichen Stellen die Möglichkeit, Vorschläge für Trassenalternativen in das Verfahren einzubringen. Die eingebrachten Trassenvarianten wurden neben dem Ausbau der Bestandsstrecke in die Untersuchungen zur Umwelt- und Raumverträglichkeit aufgenommen.

Der Bund kann aus rechtlichen Gründen diese Abwägungsprozesse nicht beeinflussen oder eingreifen. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat vor Ort Verständnis für die Forderungen der Ostseebäder nach einer außerörtlichen Abwicklung des Güterverkehrs bei gleichzeitiger Beibehaltung des Nahverkehrs auf der Bestandsstrecke geäußert.

Sollte das Land Schleswig-Holstein in bestimmten Bereichen vertiefte Grundlagen für eine Umfahrungsvariante und eine kumulative Betrachtung einer partiell dreigleisigen Situation für die Bewertung benötigen, kann das Land Schleswig-Holstein die DB AG mit der Analyse beauftragen.

Nach Abschluss des ROV und Erarbeitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanungen können die Planfeststellungsverfahren voraussichtlich ab 2014 eingeleitet werden.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die dänische Projektgesellschaft Femern A/S die Querung innerhalb des von ihr kalkulierten Zeitrahmens ausführen wird. Die vertragsgerechte Inbetriebnahme der schienenseitigen Hinterlandanbindung ist aus Sicht des Bundes vor diesem Hintergrund weiter möglich.

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?

Die Fragen 31 bis 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Freisetzung der bislang in den laufenden Bedarfsplanvorhaben gebundenen Umschichtungsmittel erfolgt mittels einer zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG abzuschließenden Änderungsvereinbarung, die sich bereits in der Zeichnung befindet. In einem zweiten Schritt werden die Mittel dann unterjährig auf Basis des bestehenden Deckungsvermerkes den Bestandsnetzinvestitionen zugewiesen. Die Summe der späteren Rückschichtung wird dabei identisch mit der Höhe der jetzt realisierten Umschichtung in das Bestandsnetz sein.

Vor dem Hintergrund des untrennbaren Zusammenhangs zwischen dem bestehenden Netz und den Neu- und Ausbaumaßnahmen beinhalten gerade die Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans Schiene stets hohe Ersatzinvestitionsanteile. Dies gilt auch für die Hinterlandanbindung der FBQ. Eine Bindung der Rückschichtungsmittel an bestimmte Maßnahmenteile innerhalb des Bedarfsplanvorhabens „Hinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung“ ist nicht vorgesehen.

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?

Nach Informationen der DB AG zeichnete sich ab, dass Bundesmittel im Volumen von bis zu 500 Mio. Euro bei den Vorhaben des Bedarfsplans nicht abfließen können. Deshalb wurde eine entsprechende Umschichtung der Bundesmittel für Vorhaben des Bestandsnetzes erörtert und vereinbart. Die Vorhabenauswahl erfolgt dabei durch die DB AG in unternehmerischer Eigenverantwortung ohne Einflussnahme des Bundes.

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?

Die Gesamtkosten für den Bau der Hinterlandanbindung Straße betragen rd. 200 Mio. Euro. Hierin enthalten sind der Ausbau der B 207 zur A 1 von der An-

schlussstelle (AS) Oldenburg-Süd bis zur AS Heiligenhafen-Ost und der geplante Ausbau der B 207 von der AS Heiligenhafen-Ost bis Puttgarden ohne Fehmarnsundquerung.

Für die schienenseitige Hinterlandanbindung liegt eine Kostenschätzung der DB AG für die Variante eines zweigleisigen Ausbaus mit Elektrifizierung der Bestandsstrecke einschließlich Neubau eines Umfahrungsbereichs in Neustadt (FFH-Gebiet) vor, die nach der derzeitigen Planungstiefe rd. 817 Mio. Euro kostet (Kostenstand 2009). Die endgültig umzusetzende Variante wird im Rahmen des noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens festgelegt. Die Ergebnisse des derzeit laufenden Raumordnungsverfahrens werden in diesem Abwägungsprozess berücksichtigt.

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?

Die finanziellen Analysen von Femern A/S beruhen auf zurückhaltenden Schätzungen, sie ergeben sich aus der Verkehrsprognose „Fehmarn Belt Forecast 2002 Final Report“ vom April 2003. Im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 wird die Hinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung anhand der Verkehrsprognose 2030 erneut gesamtwirtschaftlich zu untersuchen sein. Angaben von Scandlines liegen der Bundesregierung derzeit nicht vor.

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?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 37 bis 41 gemeinsam beantwortet.

Das Projekt eines Tunnels (sog. Shortcut) zwischen Schweden und Deutschland ist derzeit über den Status einer Machbarkeitsstudie und strategischer Kooperationsziele nicht hinaus. Allenfalls ist eine sehr langfristige Perspektive gegeben. Der Bund ist derzeit an diesem Projekt nicht beteiligt.

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?

Die Bundesregierung wird gemäß Artikel 22 Absatz 2 des Staatsvertrages alles in ihrer Macht stehende unternehmen, um das Projekt zu verwirklichen.

43. Wie weit sind die Überlegungen hinsichtlich der Einrichtung eines Bauhafens für die Fehmarnbeltbrücke?

Für die Einrichtung eines Bauhafens ist die Projektgesellschaft Femern A/S verantwortlich.

#### 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?

Die Fragen 44 bis 46 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Schiene: Mit dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke Hamburg–Lübeck wurde die schienenseitige Hinterlandanbindung des Hafens Lübeck bereits deutlich verbessert. Von der Fertigstellung der schienenseitigen Hinterlandanbindung zur Festen Fehmarnbeltquerung wird auch der Lübecker Hafen zusätzlich profitieren.

Der Hafen Kiel ist schienenseitig über die Strecken über Neumünster nach Hamburg bereits bedarfsgerecht angebunden.

Straße: Als Hinterlandanbindungen der Kieler Häfen werden die B 404 zur A 21 sowie die A 7 ausgebaut. Absehbar ist die Realisierung des Abschnitts Stolpe-Nettelsee im Zuge der B 404 und des ÖPP-Abschnitts Autobahndreieck (AD) Hamburg-Nordwest bis AD Bordesholm im Zuge der A 7 in diesem Jahrzehnt. Für die übrigen Ausbauabschnitte im Zuge der B 404 und der A 7 ist es wegen des Planungsstandes zu früh, um konkrete Zeitangaben zu machen. Für die Hinterlandanbindung des Lübecker und des Kieler Hafens ist die Realisierung der A 20 geplant (s. Antwort zu den Fragen 1 bis 15).

Wasserstraße: In Bezug auf Binnenwasserstraßen siehe Antwort zu Frage 51.

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 (Ostufener-Entlastungsstraße)?

Die Bundesregierung unterstützt finanziell auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) nichtbundes-eigener Unternehmen Investitionen in den Neu- und Ausbau von privaten KV-Terminals.

Im Bereich der Stadt Kiel haben in den Jahren 2011 und 2013 die KV-Terminals Kiel-Ostufenerhafen und Kiel-Schwedenkai Förderbescheide mit einem Förder-volumen von insgesamt 2 630 690 Euro erhalten. Die Inbetriebnahme des Ter-minals Kiel-Ostufenerhafen ist für das dritte Quartal 2013, die für das Terminal Kiel-Schwedenkai für das dritte Quartal 2014 vorgesehen.

48. Was unternimmt die Bundesregierung, um den Lübecker Hafen als größten deutschen Ostseehafen besser an das europäische Binnenwasserstraßen-netz anzubinden?

Siehe Antwort zu Frage 51.

49. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem Lübecker Hafen zur Entlastung des Hamburger Hafens bei?

Der Lübecker Hafenumschlag wird durch die Entwicklung im Fähr- und RoRo-Verkehr bestimmt, für den ein weiteres kontinuierliches Wachstum erwartet wird. Mit mehr als 150 Schiffsanläufen pro Woche ist Hamburg der bedeutendste Feeder-Hafen für den gesamten Ostseeraum. Möglichkeiten einer Entlastung des Hamburger Hafens durch den Lübecker Hafen scheinen aufgrund der unterschiedlichen Ausrichtung der Häfen (Lübeck = RoRo- und Fährver-kehr; Hamburg = Universalhafen und Feederdrehscheibe) eher begrenzt zu sein.

50. Welches Güteraufkommen prognostiziert die Bundesregierung für den Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030?

Das BMVBS lässt derzeit im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung eine Seeverkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2030 erstellen. Erste Eckwerte der prognostizierten Hafenumschläge sollen im Juli 2013 vorgestellt werden.

Die Seeverkehrsprognose 2025 prognostiziert für den Lübecker Hafen einen Umschlag von rund 45 Millionen Tonnen im Jahr 2025.

51. Welchen Stellenwert hat für die Bundesregierung in diesem Zusammen-hang die Modernisierung des Elbe-Lübeck-Kanals?

Der Lübecker Hafen ist über den Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) mit dem Binnen-wasserstraßennetz verbunden. Der ELK ist entsprechend seiner vorhandenen bzw. prognostizierten verkehrlichen Bedeutung in die Kategorie C eingestuft worden. Dies bedeutet, dass die Wasserstraße in ihrem Bestand erhalten, aber nicht weiter ausgebaut wird.

Eine Änderung in der Beurteilung der verkehrlichen Bedeutung einer Relation und damit an der Kategorisierung der Wasserstraße kann sich nur dann ergeben, wenn sich die tatsächlichen Transportmengen verändern bzw. wenn sich in der

Prognose eine entsprechende Verkehrsentwicklung darstellt. Eine solche Entwicklung ist in Bezug auf den ELK derzeit allerdings nicht erkennbar.

Unabhängig von der verkehrlichen Kategorisierung des ELK wird das für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldete Projekt „Ausbau des ELK“ einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen.

Der Kieler Hafen ist optimal über den Nord-Ostsee-Kanal an das Binnenwasserstraßennetz angeschlossen.

Siehe auch die Antworten zu den Fragen 44 bis 46 und 48.

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?

Im Rahmen der Bundesförderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs wurden dem Land Schleswig-Holstein inzwischen insgesamt rund 31,7 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Die Fördergelder kamen den an der Ostsee gelegenen KV-Terminals Kiel-Ostufershafen, Kiel-Schweden-Terminal und Hafen Lübeck sowie an der Nordsee der Hafengesellschaft Brunsbüttel zugute.

Weitere Planungen zu Aus- bzw. Neubau von KV-Terminals an den schleswig-holsteinischen Häfen sind der Bundesregierung nicht bekannt.

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?

Verzögerungen bei den Schiffsschleusungen ein- und ausgangs des Nord-Ostsee-Kanals können allein durch hohes Verkehrsaufkommen zu Stande kommen. Diese können entsprechend größer ausfallen, wenn zusätzlich die Anzahl der verfügbaren Schleusenkammern zeitweise eingeschränkt ist. Solche Einschränkungen können planmäßig durch Wartungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an den Kammern auftreten. Auch müssen nach großen Niederschlägen die Kleinen Schleusen in Brunsbüttel für die Entwässerung herangezogen werden und können dann keine Schiffe schleusen. Diese planmäßig vorgesehene Funktion der Kleinen Schleusen in Brunsbüttel kam zuletzt Ende Mai 2013 zum Tragen. Weite Landstriche Schleswig-Holsteins entwässern in den NOK, der das aufgenommene Wasser durch die Schleusen in die Nordsee abgeben kann.

Verzögerungen bei den Schleusungen erhöhen die Gesamtpassagezeit des NOK und können je nach kalkulierter Passagezeit der Kreuzfahrtschiffe als Behinderungen bei der Anfahrt der Ostseehäfen empfunden werden, wenn vorgesehene Hafenanfahrten ausgelassen oder Hafenaufenthalte gekürzt werden müssen.

Zu den finanziellen Auswirkungen im Detail von zeitweisen Einschränkungen der Schleusenverfügbarkeit am NOK für die Ostseehäfen liegen keine belastbaren Erkenntnisse vor. Die unverändert positive Entwicklung bei der Nutzung des NOK durch Kreuzfahrtschiffe deutet darauf hin, dass hier keine nachhaltigen Folgekosten für Reedereien oder Häfen entstanden sind oder entstehen werden. Planungen der Kreuzfahrtreedereien zur Umstellung ihrer Fahrtrouten sind nicht bekannt.

Schientrassen/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?

Die Fragen 54 und 55 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) ist eine unternehmerische Aufgabe der DB AG und ihrer Wettbewerber.

56. Welche Überlegungen hat die Bundesregierung bezüglich der Fortsetzung der Zahlungen der im Jahr 2019 planmäßig auslaufenden Finanzmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)?

Nach derzeitiger Gesetzeslage läuft das Bundesprogramm nach dem GVFG Ende 2019 aus. Aus Sicht der Bundesregierung ist die Sicherung der Funktionsfähigkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auch zukünftig eine wichtige Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Bundesregierung ist stets bemüht, mit den Ländern Lösungen zur zukünftigen Finanzierung des ÖPNV zu finden.

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?

Projekte, die im Zeitraum bis 2019 begonnen werden und eine anteilige Finanzierung im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms erhalten, können diese nach derzeitiger Gesetzeslage nur bis längstens 2019 erhalten. Die Sicherung der Gesamtrealisierung und -finanzierung ist in den Ländern sicherzustellen.

Auf die Antwort zu Frage 56 wird verwiesen.

58. Welche Priorität hat das Projekt des S-Bahn-Ausbaus S4 im Rahmen des Bundesprogramms?

Das angesprochene Vorhaben ist nachrichtlich (Kategorie „C“) in das Bundesprogramm gemäß § 6 Absatz 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes aufgenommen. Dies bedeutet, dass der Bund grundsätzlich bereit ist, das Vorhaben nach Maßgabe der verfügbaren finanziellen Mittel anteilig zu finanzieren, sofern die gesetzlich vorgeschriebenen Voraussetzungen zur Förderung erfüllt werden. Diese sind bisher noch nicht nachgewiesen worden. Insofern stellt sich die Frage nach der Priorität derzeit nicht.

59. Wie ist der Stand der Planungen?

Die Planungen werden durch die betreffenden Länder Hamburg und Schleswig-Holstein durchgeführt. Die Vorentwurfsplanung steht dem Vernehmen nach kurz vor dem Abschluss.

60. Welche Möglichkeit einer Kofinanzierung durch den Bund bei der Elektrifizierung der AKN-Linie (Altona–Kaltenkirchen–Neumünster) A1 gibt es nach Ansicht der Bundesregierung?

Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind Aufgabe der Länder.

Der Ausbau der Strecke Hamburg–Eidelstedt–Kaltenkirchen wird anteilig im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms (mit bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten) finanziert.

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?

Der Sachstand mit dem Betrachtungshorizont Ende 2011 wurde in der Antwort auf die Kleine Anfrage „Barrierefreie Bahnhöfe in Schleswig-Holstein“ auf Bundestagsdrucksache 16/14109 dargestellt. Eine Fortschreibung auf das Ende 2013 war in der zur für die vorliegende Kleine Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

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?

Der Lärmsanierungsabschnitt zwischen Halstenbeck und Horst ist von der DB Netz AG in vier Planungspakete eingeteilt; Paket I: Halstenbeck, Pibe und Pinneberg, Paket II: Prisdorf, Paket III: Elmshorn und Horst, Paket IV: Tornesch. Für alle vier Pakete liegen die schalltechnischen Untersuchungen mit Prognose 2025 vor, und die Baugrund- und Vermessungsleistungen sind abgeschlossen. Es schließt sich nun die paketweise Erstellung der technischen Planung mit der Erlangung des Baurechts und der Ausschreibung der Bauleistungen an. Die Baubeginne sind für das Paket I im Juni 2014, das Paket II im Oktober 2014, das Paket III im Februar 2015 und das Paket IV im Mai 2015 geplant. Die gesamte Planung und Realisierung von Lärmsanierungsmaßnahmen gehört zum operativen Geschäft und liegt allein in Verantwortung und Zuständigkeit der DB Netz AG.

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?

Mit dem Realisierungsbeschluss für die Feste Querung des Fehmarn Belts hat die ABS Neumünster–Bad Oldesloe den größten Teil ihrer verkehrlichen Funktion (Güterverkehrsverbindung Skandinavien–Deutschland via Jütland-Route) verloren. Im Zuge der Bedarfsplanüberprüfung 2010 konnte die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus nicht mehr nachgewiesen werden. Die vorhandene Schieneninfrastruktur über die Jütland-Route hingegen wird prognostisch ausgelastet sein.

In der 2009 fertiggestellten Knotenstudie Hamburg wurde nachgewiesen, dass der dreigleisige Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn nach Inbetriebnahme der FBQ ebenfalls nicht mehr erforderlich ist.

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?

Die Fragen 64 und 65 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung ist an diesen, in unternehmerischer Verantwortung liegenden Planungen nicht beteiligt. Teil der Bedarfsplanmaßnahmen für den SPFV im Knoten Hamburg ist der Bau eines Bahnsteigs für Gleis 9 auf dem Planum von Gleis 10 in Hamburg Hauptbahnhof.

#### 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?

Die Fragen 66 und 67 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der erste Abschnitt zwischen der A 23 und der K 36 ist weitgehend fertiggestellt. Für den längeren zweiten Abschnitt zwischen der K 36 und Wilster-West wird derzeit die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorbereitet. Angaben zum Baubeginn sind in diesem Planungsstadium nicht möglich.

68. Wie weit darf die B 206 im Zuge des Baus der A 20 zurückgebaut werden (Rettungswege usw.)?

Grundsätzlich kommt ein Rückbau in den Abschnitten der B 206 in Betracht, die infolge des Neubaus der A 20 abgestuft werden, wenn der Verkehrsbedarf dies zulässt oder wenn z. B. Gründe des Naturschutzes den Aufwand rechtfertigen.

69. Wie sehen die Planungen für das Teilstück der B 432 von der Anschlussstelle Bad Segeberg-Süd bis zum Ortseingang aus (Rückbau, Herabstufung etc.)?

Die vorhandene B 432 wird zwischen dem neuen Knotenpunkt B 432n/K 47 bei Högersdorf und der vorhandenen Querung der Trave zurückgebaut und zur Kreisstraße umgewidmet.

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?

Die Fragen 70 und 71 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Südspange Gaarden (Fortführung der B 502 von den Kieler Häfen auf der Ostseite der Kieler Förde nach Süden zur B 404 bzw. der späteren A 21) ist eine Maßnahme des Weiteren Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, so dass hierfür kein Planungsauftrag und somit auch keine Planung existiert. Dieser Sachverhalt erlaubt daher keine Aussage über das Bauende.

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?
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?

Die Fragen 72, 73 und 79 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Vorgriff auf den 4-streifigen Ausbau ist zwischen A 1 und A 24 ein 3-streifiger Ausbau der B 404 als Zwischenausbau vorgesehen. Der südliche Abschnitt ist fertiggestellt. Die übrigen Abschnitte sind in Planung.

Über den Baubeginn der übrigen Abschnitte kann erst entschieden werden, wenn hierfür jeweils vollziehbares Baurecht vorliegt. Dabei sind sowohl andere baureife Bundesfernstraßenmaßnahmen als auch vor allem die dann zur Verfügung stehenden Finanzmittel des Straßenbauplans zu berücksichtigen.

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?

Der Ausbau der B 404 ist im vom Deutschen Bundestag 2004 beschlossenen Fernstraßenausbaugesetz mit dem beigefügten Bedarfsplan (BPL) für die Bundesfernstraßen im Weiteren Bedarf enthalten. Derzeit wird die Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) vorbereitet, zu der die Länder aufgefordert sind, erwogene Projekte zur gesamtwirtschaftlichen Bewertung anzumelden. Die abschließende Entscheidung zu Notwendigkeit und Dringlichkeit

eines Vorhabens trifft der Deutsche Bundestag im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes und dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Sie erfolgt voraussichtlich nicht vor 2015. Zunächst ist hierzu die Meldung der Landesregierung abzuwarten.

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?

Hinsichtlich der Einrichtung weiterer Anschlussstellen gab es gemäß Information der Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein in den vergangenen Jahren diverse Gespräche mit der Region. Im Ergebnis dieser Gespräche konnte aufgrund fehlender Einigkeit im kommunalen Raum keine dieser möglichen Anschlussstellen realisiert werden. So hat die Stadt Norderstedt der bereits vom BMVBS genehmigten Anschlussstelle im Bereich Norderstedt (AS 22) nach einem Beschluss der Stadtvertretung ihre Zustimmung versagt.

76. Wie ist der Planungsstand für den sechs- bzw. achtspurigen Ausbau der A 7 vom Elbtunnel bis zum Bordscholmer Dreieck?

Für den ÖPP-Ausbauabschnitt nördlich des AD Hamburg-Nordwest (A 23) bzw. Niendorfer Gehege sind die Planungen grundsätzlich abgeschlossen. Der Vergabestart als ÖPP-Projekt erfolgte am 14. November 2011; Ergebnisse liegen noch nicht vor, Planungen sind grundsätzlich abgeschlossen. Die Planungen für den Abschnitt Stellingen sind ebenfalls grundsätzlich abgeschlossen. Die Planungen für den Abschnitt Altona dauern noch an.

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?

Die Fragen 77 und 78 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Baustellenmanagement obliegt den Ländern. Hierbei sind auch die Einflüsse aus dem nachgeordneten Netz zu berücksichtigen.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 7 in Hamburg und Schleswig-Holstein sind andere Straßenbauprojekte vorlaufend beendet worden, damit auf dem Zulauf und den Umfahungsstrecken keine zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Baustellen bestehen. So sind der Ausbau der A 1 zwischen Bremen und dem AD Buchholz in Niedersachsen sowie die Sanierung des Elbtunnels in Hamburg abgeschlossen. Zurzeit laufen auf der A 1 in Hamburg noch größere Baumaßnahmen, um auf dieser Umfahrung während des A-7-Ausbaus verkehrliche Beeinträchtigungen weitestgehend ausschließen zu können.

Die Baumaßnahmen auf der A 7 werden grundsätzlich unter Aufrechterhaltung aller Fahrstreifen durchgeführt. Um die Auswirkungen der Baustelle auf den

Verkehr abzuschätzen, werden Simulationen (Verkehrsverhältnisse mit/ohne Baustelle) durchgeführt. Des Weiteren wird ein großräumiges, länderübergreifendes Verkehrsmanagement einschließlich Stauwarnanlagen installiert, um die nicht zu vermeidenden Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.

#### 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?

Für den Ausbau des Radwegenetzes entlang der Bundeswasserstraßen in Schleswig-Holstein gibt es aufgrund rechtlicher Restriktionen keine Zuschüsse des Bundes. Für die Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen, die auch für Zwecke des Radverkehrs genutzt werden können, stehen im Bundeshaushalt 2013 1,3 Mio. Euro zur Verfügung.

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 Mauteinnahmen erhalten hat?

Für Investitionen in die Infrastruktur des Bundes in Schleswig-Holstein hat die Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren folgende Mittel zur Verfügung gestellt:

Verkehrsträger	2008		2009		2010		2011		2012	
	Mio. €	Anteil								
Bundesschienenwege	100	2,8 %	89	2,3 %	123	3,0 %	79	1,9 %	58	1,6 %
Bundesfernstraßen	185	3,7 %	167	2,7 %	127	2,3 %	137	2,6 %	160	3,0 %
Bundeswasserstraßen	82	10,1 %	111	10,4 %	120	12,8 %	46	5,8 %	56	7,2 %

Die Angaben enthalten die Investitionen aus dem konventionellen Bundeshaushalt, aus den Mauteinnahmen und aus EU-Mitteln (TEN-Förderung).

Bis zum Jahr 2010 sind die Mauteinnahmen auf die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße aufgeteilt worden. Seit dem Jahr 2011 fließen die Mittel ausschließlich in den Bereich Straße.

82. Welche Maßnahmen und gegebenenfalls Modellprojekte werden im Bereich der e-Mobilität in Schleswig-Holstein ergriffen bzw. eingerichtet?

Die Bundesregierung plant derzeit nicht, in Schleswig-Holstein neue Maßnahmen zur e-Mobilität zu ergreifen oder Modellprojekte einzurichten. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung fördert zum Thema e-Mobilität (Stichworte: Leistungselektronik und Batteriekonzepte) aus den Vorjahren acht grundlagenorientierte mehrjährige Forschungsprojekte mit einem Gesamtvolumen von 2,681 Mio. Euro in Schleswig-Holstein.



