

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller,
Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/15569 –**

Fortschritte bei den Hafenhinterlandanbindungen im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2030

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Seehäfen an Nord- und Ostsee sind von entscheidender Bedeutung für die deutsche Wirtschaft. Die Funktionsfähigkeit und Wettbewerbssituation innerhalb Europas hängen stark von einem reibungslosen Zu- und Ablauf der Güter ab. Dafür ist im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) ein Bedarf an Kapazitätserweiterung erkannt worden. Der aktuelle BVWP 2030 wurde zusammen mit den daraus entstandenen Ausbaugesetzen für Straße, Schiene und Wasserstraße Ende 2016 verabschiedet.

Viele dieser Projekte aus den Ausbaugesetzen sind noch in Planung, einige in Umsetzung. Nach Auffassung der Fragesteller sind diese Maßnahmen vor allem auf dem Verkehrsträger Schiene nötig, um den Anteil der Schiene im Hafenhinterlandverkehr auszubauen und die Abwicklung der Verkehre auf der Schiene zuverlässiger zu gestalten. Es sind aber auch Maßnahmen an Wasserstraßen sowie teilweise auch an Fernstraßen erforderlich.

Fraglich ist im Rahmen der Verkehrsinfrastrukturplanung die tatsächliche Umsetzung der vorgesehenen Projekte, also inwieweit diese im Zeit- und Kostenrahmen bleiben und ausreichend Planungskapazitäten vorhanden sind, um die Projekte auch umzusetzen.

Im Zuge dessen ist zudem fraglich, inwieweit auch eine frühzeitige Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung der Projekte gewährleistet werden kann. Es wäre nach Auffassung der Fragesteller sinnvoll, noch vor bzw. während der Planungsphase bereits auf Belange und Anregungen einzugehen, denn erfahrungsgemäß sind zu einem späteren Zeitpunkt Änderungen häufig nicht mehr möglich bzw. mit größerem Planungsaufwand verbunden.

1. In welchem Planungsstadium befinden sich aktuell die Projekte, die gemäß Ausbaugesetzen im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2030 die Funktion einer Hafenhinterlandanbindung erfüllen (bitte tabellarisch auflisten; nach Bauabschnitten und Verkehrsträgern getrennt, entsprechend Anlage 1 in der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/1383), unter Berücksichtigung folgender Fragestellungen:
 - a) Bis wann ist jeweils beabsichtigt, die Planungen auch der einzelnen Bauabschnitte abzuschließen?
 - b) Von welchen jeweiligen Gesamtkosten sowie Kosten der jeweiligen Bauabschnitte geht die Bundesregierung aus?
 - c) Wann ist Baubeginn auch der einzelnen Bauabschnitte vorgesehen?
 - d) Sofern für Gesamtprojekt oder Teilabschnitt Baurecht besteht, wurde der Planfeststellungsbeschluss beklagt?
 - e) Wann soll welcher Abschnitt der jeweiligen Projekte bzw. das Gesamtprojekt in Betrieb genommen werden?

Es wird auf die Anlage 1 verwiesen.

2. Für welche in Frage 1 genannten Hafenhinterlandprojekte sowie jeweiligen Bauabschnitte sind bisher welche Mittel im Bundeshaushalt gesamt je Projekt/Bauabschnitt sowie jeweils für 2020, 2021 und 2022 eingeplant (bitte tabellarisch auflisten)?

Soweit die Vorhaben an den Bundesschienenwege bereits im Bundeshaushalt veranschlagt sind, wird auf die Anlage Verkehrswegeinvestitionen des Bundes zum Bundeshaushalt 2020 (Teil B – Bundesschienenwege – Kapitel 1202) verwiesen.

Soweit die Vorhaben an den Bundesfernstraßen bereits im Bundeshaushalt veranschlagt sind, wird auf die Anlage Verkehrswegeinvestitionen des Bundes zum Bundeshaushalt 2020 (Teil A – Straßenbauplan – Kapitel 1201) verwiesen.

Soweit die Vorhaben an den Bundeswasserstraßen bereits im Bundeshaushalt veranschlagt sind, wird auf die Anlage Verkehrswegeinvestitionen des Bundes zum Bundeshaushalt 2020 (Teil C – Baumaßnahmen an Bundeswasserstraßen – Kapitel 1203) verwiesen.

3. Für welche in Frage 1 genannten Hafenhinterlandprojekte sowie jeweiligen Bauabschnitte gibt es bereits einen Vergleich der gesamten Investitionskosten Plan zu Ist, und wie fällt dieser jeweils aus (bitte tabellarisch inkl. jeweiliger bisher aufgelaufener Plan- zu Istkosten und jeweilige Abweichungen benennen – jeweils zum aktuellen Stichtag sowie für die Gesamtlaufzeit des jeweiligen Projekts)?

Im Bereich der Schiene wird auf die Anlage „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“ zum Einzelplan 12 des Bundeshaushalts verwiesen.

Beim Verkehrsträger Straße wird ebenfalls auf die Anlage „Verkehrsinvestitionen des Bundes“ zum Einzelplan 12 des Bundeshaushalts verwiesen, in dem die erstmalige sowie die aktuelle Haushaltsveranschlagung von Vorhaben aufgeführt wird.

Für die in der Tabelle zu Frage 1 aufgeführten Projekte an Bundeswasserstraßen liegt kein Vergleich vor.

4. Welche Kapazitätssteigerungen der Verkehrsinfrastruktur (bitte jeweilige Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung nennen) sind jeweils zu den in Frage 1 genannten Hafenhinterlandprojekten gegenüber dem Istzustand vorgesehen?

Beim Verkehrsträger Straße führen die Vorhaben zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der jeweiligen Bundesfernstraßenabschnitte. Zu den konkreten Projektwirkungen wird auf die Veröffentlichungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 – insbesondere auf die Zielnetzprognose 2030 – verwiesen.

Die in der Antwort auf die Frage 1 genannten Schienenvorhaben führen zur Engpassbeseitigung und damit zu Kapazitätssteigerungen auf den jeweiligen Strecken im Seehafenhinterlandverkehr. Durch die Engpassbeseitigungen können dort die prognostizierten Kapazitätssteigerungen aus der BVWP-Prognose 2030 auf der Schiene realisiert werden. Die volkswirtschaftlichen Bewertungen sind jeweils einzusehen bei PRINS unter www.bvwp-projekte.de/map_railroad_2018.html.

Die Nutzeneffekte der Ausbaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen bemessen sich in erster Linie in der Einsparung von Transportkosten, beispielsweise durch eine bessere Auslastung von Fahrzeugen aufgrund größerer Abladetiefen oder die Einsatzmöglichkeit größerer Fahrzeuge. Die Nutzenbarwerte aus eingesparten Transportkosten sind für die jeweiligen Projekte einsehbar unter <https://bvwp-projekte.de/wasserstrasse>.

5. Für welche der in Frage 1 genannten Hafenhinterlandprojekte ist die Erarbeitung von sog. Maßnahmengesetzen vorgesehen, und inwieweit sollen diese Gesetze zu zügigerer Planung und Umsetzung der Projekte führen?

Mit dem Entwurf des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes (MgvG) soll die verfahrensmäßige Grundlage dafür geschaffen werden, in geeigneten Einzelfällen Verkehrsinfrastrukturprojekte durch den Deutschen Bundestag zu genehmigen. Ziel des MgvG ist die Steigerung der Akzeptanz in der Bevölkerung für die in diesem Gesetz bezeichneten Vorhaben und ihre beschleunigte Realisierung.

Zu den einzelnen Projekten wird auf den Gesetzentwurf der Bundesregierung (Bundesrat, Drucksache 589/19) verwiesen.

6. Welche zusätzlichen Planungskapazitäten sah bzw. sieht die Bundesregierung bei Straßen- und Schienenplanungen nach Kenntnis der Bundesregierung in Bezug auf die in Frage 1 genannten Hafenhinterlandprojekte bei welchen Planungsbehörden und -institutionen jeweils konkret vor (bitte jeweiliges zusätzliches Planungspersonal tabellarisch für die Jahre 2013–2020 jeweils nach Jahren und Verkehrsträgern ausweisen)?

Das Personal im Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wurde in der Vergangenheit kontinuierlich im Bereich der Planfeststellung erhöht: Mit Haushaltsgesetz 2014 sind dem EBA 15 Planstellen für die Belange der Planfeststellung zugewiesen worden. Im Bundeshaushalt 2016 wurden weitere acht Stellen und im Bundeshaushalt 2017 weitere 15 Stellen zugewiesen.

Nach der Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 14. November 2019 sind für den Bundeshaushalt 2020

- 82 Planstellen für die neue Aufgabe „Anhörungsbehörde“ sowie
- 20 Planstellen für die Aufgabe Investitionshochlauf (Finanzierung, Planfeststellung, Infrastruktur) vorgesehen.

Die Bundesfernstraßen werden nach der grundgesetzlich geregelten Kompetenzverteilung von den Ländern im Auftrag des Bundes geplant, gebaut, verwaltet und betrieben. Die Planung der genannten Baumaßnahmen liegt daher in der Zuständigkeit der Länder.

7. In welcher Form und bei welchen der in Frage 1 genannten Hafenhinterlandprojekte führt die Bundesregierung umfangreichere Beteiligungsverfahren (Bürgerdialoge etc.) als gesetzlich erforderlich durch bzw. beabsichtigt dies?
8. a) In welchem konkreten Planungsstadium beabsichtigt die Bundesregierung bei in Frage 1 genannten Verkehrsinfrastrukturprojekten, auf Bürger und Öffentlichkeit frühzeitig zuzugehen, bzw. in welchen konkreten Planungsstadien können betroffene Bürger und Öffentlichkeit Anregungen und Vorschläge einbringen mit welcher jeweils möglichen Folge der Eingaben für das Infrastrukturprojekt?
b) Wie definiert die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den Begriff „frühzeitig“ (Zeitpunkte/Zeiträume im jeweiligen Beteiligungsverfahren)?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beim Verkehrsträger Schiene ist der Planungsträger nicht die Bundesregierung; Planungsträger sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU). Diese sind nach §§ 18 ff AEG i. V. m. §§ 72 bis 78 VwVfG gesetzlich verpflichtet, die von dem Vorhaben Betroffenen zu beteiligen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist zu prüfen, ob in den Planungen des Planungsträgers die gesetzlichen Bestimmungen u. a. im Hinblick auf Umweltauswirkungen im erforderlichen Umfang berücksichtigt worden sind. Die Bundesregierung ist an diesem Verfahren nicht beteiligt.

Gemäß § 25 Absatz 3 VwVfG sind die Projektverantwortlichen verpflichtet, eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung sicherzustellen. Die EIU als Vorhabenträger tragen dem Rechnung und binden die Bürgerinnen und Bürger deshalb schon früh in anstehende Projekte ein. Die frühe Beteiligung zu Beginn der Planung verfolgt das Ziel, eine Vorzugsvariante mit hoher Bürgerakzeptanz und Planrechts- bzw. Finanzierungssicherheit zu erlangen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt vor Abschluss der Vorprüfung und vor Beantragung der Planfeststellung.

Für die Planung von Bundesfernstraßenmaßnahmen sind die Länder zuständig. Die Öffentlichkeitsbeteiligungen – etwa im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren oder Bürgerinformationsverfahren – werden daher nicht vom Bund, sondern von den zuständigen Behörden durchgeführt.

Bei den im Anhang genannten Projekten an den Bundeswasserstraßen erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

Anlage 1

Übersicht der Projekte zur Frage 1

Projekte der Schiene						
Vorhaben	zuwendungs-fähige Kosten Mio. €	Planungs-stand	Baurechts-erlangung	PFB beklagt?	Baubeginn	Inbetrieb-nahme
ABS Cuxhaven – Stade	279,0	offen	offen	–	offen	offen
ABS Emmerich – Oberhausen	1.581,1	im Bau	im Bau	teilweise	im Bau	vsl. 2026
ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen	209,8	offen	offen	–	offen	offen
ABS Hamburg – Lübeck – Travemünde	190,8	fertig gestellt	fertig gestellt	–	fertig gestellt	fertig gestellt
ABS Lübeck – Schwerin/ Büchen – Lüneburg, Lübeck – Schwerin	132,9	in Planung	vsl. 2023	–	vsl. 2024	vsl. 2028
ABS Oldenburg – Wilhelms-haven	745,8	im Bau	teilweise vorhanden	teilweise	im Bau	vsl. 2022
ABS Stelle – Lüneburg, 3gleisiger Ausbau	299,0	fertig gestellt	fertig gestellt	–	fertig gestellt	fertig gestellt ETCS vsl. 3/2020
ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)	242,0	in Planung	teilweise vorhanden	–	vsl. 2025	vsl. 2028
ABS Uelzen – Stendal, 1. Baustufe	57,2					fertig gestellt
ABS Wilster – Brunsbüttel, 2gleisiger Ausbau und Elektrifizierung	195,8	offen	offen	–	offen	offen
ABS/NBS Hamburg – Hannover u.a. (Alpha-E)	3.890,9	in Planung	offen	–	offen	offen
Hinterlandanbindg. Fehmarnbelt-Querung (ohne Fehmarnsundbr.)	1.700,0	in Planung	vsl. 2021	–	vsl. 2022	vsl. 2026
Hinterlandanbindg. Fehmarnbelt-Querung, Fehmarnsundbr.	N.N.	in Planung	vsl. 2023	–	vsl. 2024	vsl. 2028
Knoten Hamburg	1.662,0	in Planung	vsl. 2020 ff.	–	vsl. 2021	vsl. 2025 ff.

Projekte der Straße						
Nachfolgend tabellarisch aufgeführte Straßenbauprojekte erfüllen nach Auffassung der Bundesregierung eine Funktion der Hafenhinterlandanbindung.						
Die Planungsstände der einzelnen Projektabschnitte sowie die Angaben zum voraussichtlichen Abschluss der jeweiligen Planung beruhen auf aktuellen Informationen der Länder, welche im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes zur Zeit für die Planung der Projekte zuständig sind. Die Entscheidung über einen Baubeginn ist abhängig von der Baurechtschaffung und den Finanzierungsmöglichkeiten. Daher ist eine diesbezügliche Angabe erst belastbar möglich, wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind.						
Vorhaben	Anteil Bund Mio. €	Planungsstand	Baurechts-erlangung	PFB beklagt?	Baubeginn	Inbetriebnahme
A 1						
Hamburg – Lübeck						
HH Südost – HH Stillhorn	259,1	0	offen	–	offen	offen
A 7						
Hamburg – Bordses-holm						
ÖPP HH Nordwest – Bordses-holm	1.085,80	6	fertig gestellt	war beklagt	fertig gestellt	2019
HH-Othmarschen – HH-Volkspark (Altona)	354	4	im Bau	–	2020	vs. 2025
HH-Volkspark – HH-Nordwest (Stellingen)	327	5	im Bau	war beklagt	im Bau	vs. 2020
AS HH-Heimfeld – südlich Hochstraße Elbmarsch	212	4	im Bau	–	2019	vs. 2024
Hochstraße Elbmarsch	284,9	4	2019	nein	2020	vs. 2026
A 14						
Magdeburg – Schwerin						
VKE 1.1 Dahlenwarsleben – Wolmirstedt	91,6	3	nach 2019	–	offen	offen
VKE 1.3 Colbitz – Tangerhütte	72,5	5	im Bau	–	2017	vs. 2020
VKE 1.4 Tangerhütte – Lüderitz	122	5	im Bau	–	2018	vs. 2022
VKE 1.5 Lüderitz – Stendal-Mitte	147,8	4	2019	beklagt	offen	offen
VKE 2.1 Stendal-Mitte – Osterburg	145	4	2018	–	offen	offen
VKE 2.2 Osterburg – Seehausen-Nord	117,5	3	nach 2019	–	offen	offen
VKE 3.1/3.2a Seehausen-Nord – LGr. ST/BB	152,8	4	2019	war beklagt	offen	offen
VKE 3.2b LGr. ST/BB – Wittenberge	50,9	4	2017	war beklagt	offen	offen
VKE 4 Wittenberge – Karstädt	158,7	3	nach 2019	–	offen	offen
VKE 6 Groß Warnow – Grabow	113,5	6	fertig gestellt	–	fertig gestellt	2017
VKE 7 Grabow – AK Schwerin	163,9	6	fertig gestellt	–	fertig gestellt	2015
A 20						
Küstenautobahn						
BA 1 Westerstede – Jaderberg	189,5	4	nach 2019	ja	offen	offen

BA 2 Jaderberg – Schwei	406,7	3	nach 2019	–	offen	offen
BA 3 Schwei – Weserquerung	133,1	2	offen	–	offen	offen
BA 4 Weserquerung – Heerstedt	346,5	2	offen	–	offen	offen
BA 5 Heerstedt – Bremer- vörde	192,1	1	offen	–	offen	offen
BA 6 Bremervörde – Elm	138,7	3	nach 2019	–	offen	offen
BA 7 Elm – AK Drochtersen	302,8	2	offen	–	offen	offen
BA 8 Drochtersen- LGr. NI/SH (Elbmitte)	760,8	4	2015	war beklagt	offen	offen
A 20						
Nordwestumfahrung Hamburg						
BA 3 Weede – Wittenborn	193,4	3a	nach 2019	ja	offen	offen
BA 4 Wittenborn – A 7	173,7	4	nach 2019	ja	offen	offen
BA 5 A 7 – L 114	127,5	3	nach 2020	–	offen	offen
BA 6 L 114 – A 23	114,5	3	nach 2020	–	offen	offen
BA 7 A 23 – Glückstadt	207,4	3	nach 2020	–	offen	offen
BA 8 Glückstadt – LGr. SH/NI (Elbmitte)	389,8	4	nach 2019	ja	offen	offen
A 21						
Kiel – Stolpe; Bargteheide – Schwarzenbek						
BA 1 a/b Neumeimersdorf – Kiel	80	0a	offen	–	offen	offen
BA 2 Klein-Barkau – Kiel Wellsee- damm	45	2	offen	–	offen	offen
BA 3a Nettelsee – Klein-Barkau	124,6	5	im Bau	–	im Bau	vs. 2022
BA 3b Stolpe – Nettelsee	89,8	5	im Bau	war beklagt	im Bau	vs. 2021
Bargteheide – Schwarzenbek	134,6	0	offen	–	offen	offen
A 26						
Stade – Hamburg						
BA 2 Horneburg – Jork	151	6 (nur Pkw)	fertig gestellt	war beklagt	fertig gestellt	2015
Jork – Buxtehude		5	im Bau	–	im Bau	vs. 2022
BA 3 Buxtehude – Rübke	132,9	5	im Bau	war beklagt	im Bau	vs. 2022
BA 4 Rübke – Hamburg (A 7)	457,7	5 (Vorabmaß- nahmen)	2018	–	2020	offen
BA 5 Kehdingen – Stade	457	3	nach 2019	–	offen	offen

A 26						
Hafenpassage Hamburg						
BA 6a AK HH-Hafen (A 7) – HH-Moorburg	145,1	3	nach 2019	–	offen	offen
BA 6b HH-Moorburg – HH-Hohe Schaar	693,6	2	offen	–	offen	offen
BA 6c HH-Hohe Schaar – HH Stillhorn	735,9	2	offen	–	offen	offen
A 39						
Lüneburg – Wolfsburg						
BA 1 Lüneburg-Nord – ö. Lüneburg	162,8	3	nach 2019	–	offen	offen
BA 2 ö. Lüneburg – Bad Bevensen	188	3	nach 2019	–	offen	offen
BA 3 Bad Bevensen – Uelzen	266,7	2	offen	–	offen	offen
BA 4 Uelzen – Bad Bodenteich	184	2	offen	–	offen	offen
BA 5 Bad Bodenteich – Wittingen	182,1	2	offen	–	offen	offen
BA 6 Wittingen – Ehra	145,8	3	nach 2019	ja	offen	offen
BA 7 Ehra – Wolfsburg	195,7	4	vsl. 2020	ja	offen	offen
A 281						
Eckverbindung Bremen						
BA 2/2 Kattenturm – HB Airport-Stadt	129,8	4	vsl. 2020	ja	offen	offen
BA 4 Weserquerung	344	5 (Vorabmaßnahmen)	vsl. 2020	ja	2020	offen
B 96						
Rügenzubringer						
Altefähr – Samtens-Ost	98,7	6	fertig gestellt	war beklagt	fertig gestellt	2015
Samtens-Ost – Bergen (B 196)	62,8	6	fertig gestellt	war beklagt	fertig gestellt	2019
<i>Legende Planungsstände Straße:</i> 0a – Machbarkeitsstudie; 0 – Vorplanung, 1 – Entwurfsplanung, 2 – vor Einleitung Planfeststellung, 3 – im Planfeststellungsverfahren, 3a – im Planergänzungsverfahren, 4 – Planfeststellungsbeschluss, 5 – im Bau, 6 – unter Verkehr						

Projekte der Wasserstraße						
Vorhaben	Anteil Bund Mio. € *	Planungsstand	Baurechts-erlangung	PFB beklagt?	Baubeginn	Inbetriebnahme
Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe	490 **	5	2019	war beklagt	2019	2021
Fahrrinnenanpassung der Außenweser	62	3	offen	ja	offen	offen
Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Süd)	5	3	offen	ja	offen	offen
Fahrrinnenanpassung der Unterweser (Nord)	35	3	offen	ja	offen	offen
Vertiefung der Außenems	37	3	offen	–	offen	offen
Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Rostock	112	2	offen	–	offen	offen
Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar	79	2	offen	–	offen	offen
<i>Legende Planungsstände Wasserstraße: 0 – Vorbereitung, 1 – Voruntersuchung, 2 – Erstellung Planfeststellungs-/Plangenehmigungsunterlagen, 3 – Planfeststellungsverfahren/Plangenehmigung, 4 – Erstellung Ausführungsunterlagen, 5 – im Bau</i>						

* Investitionsansatz gemäß BVWP 2030; Preisstand 2014

** Investitionsansatz gemäß HH 2019; Preisstand 2018

