

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 17/2203 –**

Verkehrsinfrastruktur für Schleswig-Holstein

Vorbemerkung der Fragesteller

Schleswig-Holstein hat sich zu einer wichtigen Verkehrsdrehscheibe in Deutschland und Europa entwickelt. Über Straßen, Schienen und Wasserwege werden jedes Jahr unzählige Personen und große Güterströme zwischen Nordsee und Baltikum sowie Mitteleuropa und Skandinavien befördert. Die Nachbarschaft zur Metropolregion Hamburg und die Nähe zur Wirtschaftsregion Öresund bieten bedeutende Standortvorteile und somit Chancen. Der wachsende Güterverkehr stellt die Verkehrswege Schleswig-Holsteins aber auch vor große Herausforderungen. Ein abgestimmtes Konzept zum Ausbau der Infrastruktur in Schleswig-Holstein ist notwendig.

Die geplanten Verkehrs- und Infrastrukturmaßnahmen erfordern bis zum Jahr 2015 ein Investitionsvolumen, das mit den jährlichen quotierten Zuweisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) an das Landesministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr in bisher üblicher Höhe nicht zu realisieren ist. Nicht nur die Realisierung von Großprojekten wie die Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung und die Autobahn (A 20) mit Elbquerung scheinen dadurch in Gefahr zu sein. Die Unterfinanzierung des Bundesverkehrswegeplans hat Auswirkungen auf den Ausbau und die Pflege der gesamten Infrastruktur des Landes Schleswig-Holstein. Dies berührt auch andere Verkehrsträger und wichtige regionale Verkehrsprobleme.

Großprojekte Feste Fehmarnbeltquerung und A 20

1. Mit welchem Verkehrsaufkommen bei Straße und Schiene jeweils nach Verkehrseinheiten und Personen rechnet die Bundesregierung im Rahmen des Brückenprojekts Feste Fehmarnbeltquerung (bitte Zahlenangabe pro Tag)?

Die entsprechenden Zahlen mit den Prognosehorizonten 2015 bzw. 2025 können der im Internet verfügbaren Studie „Fehmarn Belt Forecast 2002, Final Report

April 2003“ S. 127 ff. entnommen werden. Aktuellere Zahlen, abgeleitet vom Fährverkehrsaufkommen im Jahr 2008, hat die mit der Ausführung des Projektes betraute Gesellschaft Femern Bælt A/S auf ihrer homepage eingestellt:

Fahrzeuge pro Tag

Jahr	Pkw	Busse	Lkw	Insgesamt
2008	4 850	100	1 000	5 950
2018	6 600	100	1 000	7 700

Zugverkehr pro Tag

Jahr	Fahrgäste	Güterwagen
2015	3 800	1 300

2. Welche alternativen Überlegungen zum Ausbau der Festen Fehmarnbeltquerung auf Straße und Schiene gibt es gegebenenfalls zur Bewältigung des Personen- und Güterverkehrs?

Die Bundesregierung hat sich nach langjährigen, umfangreichen Untersuchungen und Studien gemeinsam mit dem Königreich Dänemark für den Bau der Festen Querung über den Fehmarnbelt entschieden. Aus diesem Grund werden keine Überlegungen mehr zu möglichen Alternativen angestellt.

3. Wie schätzt die Bundesregierung die Verkehrsentwicklung und Trassenutzung auf der Schiene und der Straße auf der sogenannten Jütland-Route sowie über den Kleinen und Großen Belt ein, und wie beurteilt sie diese?
4. Erwartet die Bundesregierung beim Bau der Festen Fehmarnbeltquerung wesentliche Veränderungen in der Nutzung der sogenannten Jütland-Route auf Straße und Schiene, und wenn ja, welche?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass sich solche Verkehre von der Jütland-Route auf die Fehmarnbelt-Route verlagern werden, für die künftig die Feste Fehmarnbeltquerung die kürzere Strecke sein wird. Insbesondere betrifft dies den Schienengüterverkehr, der zurzeit über die Jütland-Route geführt wird.

5. Mit welchen Kosten für die Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung (Straße und Schiene) rechnet die Bundesregierung aktuell insgesamt?
Welcher Schienenstreckenverlauf wird dabei berücksichtigt?
6. Wie haben sich die Kostenschätzungen unter Einbeziehung der gestiegenen Energie- und Rohstoffpreise seit 2005 verändert?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ergebnisse der Vorentwurfsplanung der Hinterlandanbindung Schiene wurden dem BMVBS im November 2009 vorgelegt. Für den zweigleisigen Ausbau

mit Elektrifizierung wurde eine Vorzugsvariante ermittelt. Außer in den Bereichen Neustadt in Holstein und Oldenburg in Holstein – hier sind aus unterschiedlichen Gründen Umfahrungen notwendig – wird im derzeitigen Planungsstadium die vorhandene Strecke präferiert. Die Kosten für diese Variante belaufen sich nach derzeitiger Planungstiefe auf rund 817 Mio. Euro (Kostenstand 2009).

Die Straßenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung nördlich der Anschlussstelle Heiligenhafen-Ost, wie sie im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten ist, kostet voraussichtlich 91,4 Mio. Euro (Kostenstand: April 2010).

7. Welchen Steigerungsfaktor für einen Planungszeitraum von zehn Jahren bezieht die Bundesregierung in ihre Kostenberechnungen für die Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ein?

Bei Schienenprojekten geht das BMVBS von einer jährlichen Preissteigerungsrate von 2 Prozent aus. Kostenberechnungen für Bundesfernstraßenmaßnahmen erfolgen ohne Ansatz einer möglichen zukünftigen Preissteigerung.

8. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Kosten für die Hinterlandanbindung des europaweit relevanten Verkehrsprojekts Feste Fehmarnbeltquerung aus der Landesquote Schleswig-Holsteins innerhalb des Bundesverkehrshaushalts zu finanzieren, und wenn ja, in welcher Höhe und über welchen Zeitraum?

Eine Entscheidung, ob die Kosten für die straßenseitige Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung in Form des Ausbaus der Bundesstraße 207 zwischen Heiligenhafen (Ost) und Puttgarden zu einer vierstreifigen Bundesstraße aus der Landesquote Schleswig-Holstein bzw. ganz oder zum Teil im Rahmen eines bundesweiten Vorwegabzuges finanziert werden, ist erst mit der Baureife der Maßnahme zu treffen. Der Finanzierungszeitraum orientiert sich an dem Ziel, das Querungsbauwerk über den Fehmarnbelt im Jahr 2018 für den Verkehr zu eröffnen.

9. Welchen Anteil der Kosten für den Neu- oder Umbau der Bahnübergänge im Kreis Ostholstein müssen die Gemeinden und der Kreis tragen?
Wie hoch sind erfahrungsgemäß die Kosten für einen Neu- oder Umbau von derartigen Bahnübergängen an vergleichbaren Stellen?

Das BMVBS hat auf die Durchführung von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, soweit keine Bundesstraßen betroffen sind, keine Einflussmöglichkeiten. Es ist Sache der Baulastträger – der DB Netz AG für den Schienenweg und dem entsprechenden Straßenbaulastträger (Land/Kreis/Kommune) – zu entscheiden, ob und wie der jeweilige Bahnübergang geändert werden soll, um den Anforderungen an Sicherheit in Abwägung des Verkehrs Genüge zu tun. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt nach den Regelungen im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EbKrG). Bei Maßnahmen nach §§ 3 und 13 haben die Kommunen ein Drittel einer Bahnübergangsbeseitigung dort zu tragen, wo der Bahnübergang eine kommunale Straße betrifft.

Um diese aus Sicherheitsgründen gebotenen Maßnahmen nicht an der Finanzierungsschwäche eines Beteiligten (insbesondere der kommunalen Straßenbaulastträger) scheitern zu lassen, trägt bei bundeseigenen Eisenbahnen der Bund, bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen das Land nach dem EbKrG ein Drittel der Kosten. Die beiden übrigen Kostendrittel sind von den jeweils beteiligten Baulastträgern der sich kreuzenden Verkehrswege Schiene und Straße zu tragen. Die

Kommunen können von den Ländern gemäß dem sog. Entflechtungsgesetz für ihr Kostendrittel eine finanzielle Unterstützung erhalten. Die Höhe des Förderatzes wird dabei von den Ländern in eigener Zuständigkeit festgelegt.

Die gesetzlichen Regelungen enthalten keine Festlegungen, welche Art der technischen Sicherung im Einzelfall vorzusehen ist. Es ist vielmehr eine Gemeinschaftsaufgabe der Baulastträger für die beteiligten Verkehrswege Schiene und Straße, die im Einzelfall in Abhängigkeit von den jeweiligen örtlichen Verhältnissen erforderlichen Sicherungsmaßnahmen und Beschilderungen zu planen und abzustimmen. Aus den vorgenannten Gründen ist eine Angabe der Kosten für einen Neu- bzw. Umbau nicht möglich.

10. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, die Finanzierung weiterer wichtiger Verkehrsinfrastrukturprojekte in Schleswig-Holstein sicherzustellen?

Die Bundesregierung beabsichtigt, im Haushalt 2011 und in der Finanzplanung bis 2014 die Investitionen in die Bundesverkehrswege auf einem hohen Niveau fortzuführen. Über die konkrete Höhe der Investitionsmittel entscheidet letztlich der Deutsche Bundestag mit der Verabschiedung der jährlichen Haushaltsgesetze.

11. Mit welchen Unterhaltungsinvestitionen in den nächsten 30 Jahren und welchen jährlichen Betriebskosten (Straße und Schiene) der Festen Fehmarnbeltquerung rechnet die Bundesregierung?

Gemäß dem Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung ist das Königreich Dänemark zuständig für Bau, Betrieb und Finanzierung der Querung. Die Bundesregierung verfügt über keine aktuellen Angaben zu den Unterhaltungsinvestitionen und den Betriebskosten.

12. Warum wurden die Kosten der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung im Haushaltsplan des Bundes bislang nicht dargestellt?

Werden die Kosten im Regierungsentwurf für den Bundehaushalt 2011 und im Finanzplan dargestellt?

Sobald alle Voraussetzungen nach der Bundeshaushaltsordnung (BHO) erfüllt sind, können Investitionsausgaben für Verkehrsprojekte in den Bundeshaushaltsplan eingestellt werden.

13. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass möglichst viel der Wertschöpfung in der Bauphase der Festen Fehmarnbeltquerung in der Region stattfindet?

Von welchem Wertschöpfungsanteil für die Region geht die Bundesregierung aus?

Gemäß Staatsvertrag ist für den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung das Königreich Dänemark zuständig.

14. Wie ist der Stand der Planungen hinsichtlich der Einrichtung eines Bauhafens für die Feste Fehmarnbeltquerung?

Welche Standorte kommen für den Bauhafen in Frage, und nach welchen Kriterien wird der Standort für den Bauhafen ausgewählt?

Für den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung ist das Königreich Dänemark zuständig. Das BMVBS ist an der Standortsuche für einen Bauhafen nicht beteiligt und kann deshalb keine Auskunft zu den Auswahlkriterien geben.

15. Mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung sicherstellen, dass es nach dem Bau der Festen Fehmarnbeltquerung keine Einschränkungen hinsichtlich des Schienengüterverkehrs vom Lübecker Hafen ins Hinterland gibt?

Nach den bisher durchgeführten Untersuchungen werden keine Einschränkungen für den Schienengüterverkehr vom Lübecker Hafen ins Hinterland erwartet. Deshalb ist kein zusätzlicher Infrastrukturausbau notwendig.

16. Welchen Umfang und gegebenenfalls Zuwachs an Lärmemissionen erwartet die Bundesregierung durch den zunehmenden Güterverkehr auf der Bahnstrecke zwischen Fehmarn und Lübeck nach Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung?

17. Wie soll sichergestellt werden, dass die Tourismusstandorte auf der Bahnstrecke zwischen Fehmarn und Lübeck nicht durch dauerhaften Lärm beeinträchtigt werden?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beim Lärmschutz wird unterschieden zwischen der Lärmvorsorge als Lärmschutz beim Bau und der wesentlichen Änderung von Schienenwegen und der Lärmsanierung als Lärmschutz an bestehenden, baulich nicht veränderten Schienenwegen.

Bei Neu- und Ausbaustrecken wird der Lärmschutz bereits bei der Planung einbezogen. Ziel des Planfeststellungsverfahrens ist es, in einem gesetzlich geordneten Verfahren einen etwaigen Interessenkonflikt zwischen der Planung einerseits und den von ihr betroffenen öffentlichen und privaten Belangen andererseits in gerechter Weise zu lösen.

Einen Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm begründet das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG, § 41 ff.) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als so genannte Lärmvorsorge beim Neubau oder bei einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges zum Schutz vor dem künftig zu erwartenden Verkehrslärm des neuen oder wesentlich geänderten Verkehrsweges. Beurteilungsgrundlagen hierfür sind die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV. Diese Grenzwerte sind nach der Gebietsart des Einwirkungsbereichs abgestuft, ein separater Grenzwert für Tourismus ist nicht ausgewiesen.

Im Rahmen des normierten Planfeststellungsverfahrens haben alle Träger öffentlicher Belange die gleichen Beteiligungsrechte. Deren Stellungnahmen und die Einwendungen der Betroffenen werden in einem öffentlichen Erörterungstermin beraten und anschließend durch die zuständige Anhörungsbehörde in Form einer Abschließenden Stellungnahme an die Planfeststellungsbehörde übersandt. Diese wägt dann die Einwendungen ab und erarbeitet den Planfeststellungsbeschluss. Danach steht der Verwaltungsgerichtsweg offen.

18. Befürwortet die Bundesregierung, dass eine der für den Süden des Kreises Ostholstein in der Diskussion befindlichen Trassenalternativen trotz Mehrkosten von 195 bzw. 231 Mio. Euro verwirklicht wird?

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung wurden für den Bereich der Ostseebäder sich aufdrängende Trassenalternativen untersucht. Der Bund ist nach BHO verpflichtet, die wirtschaftlichste Variante, die die Anforderungen bezüglich Lärm- und Erschütterungsschutz erfüllt und dem Staatsvertrag gerecht wird, zu finanzieren. Varianten mit Mehrkosten dürfen nach BHO nicht vom Bund realisiert werden, wenn die gesetzlichen Vorgaben diese nicht erfordern.

19. Welchen Stand der Planungen hat die Bundesregierung für die Trassenvarianten der Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung im Norden des Kreises Ostholstein?
Wann werden die Trassenvarianten der Öffentlichkeit vorgelegt?
Welche Kosten veranschlagt die Bundesregierung für diese Trassenvarianten?
20. Falls es geplante Trassenalternativen gibt, werden diese im Kreisnorden Ostholsteins, speziell in Großenbrode und Lensahn von der Bundesregierung trotz Mehrkosten befürwortet?
21. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung angesichts der Presseberichterstattung zur Einleitung eines Raumordnungsverfahrens durch die schleswig-holsteinische Landesregierung (vgl. Hamburger Abendblatt vom 8. Mai 2010) über ein solches Raumordnungsverfahren?
22. Welche Folgen hat das Raumordnungsverfahren auf die Planungen der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung?
23. Wird die Deutsche Bahn AG (DB AG) infolge der Aufnahme des Raumordnungsverfahrens vom BMVBS beauftragt, Alternativtrassen im Kreisnorden Ostholsteins zu planen?
24. Werden die aufgrund eines Raumordnungsverfahrens entstehenden Mehrkosten für alternative Trassenvarianten von der Bundesregierung übernommen bzw. wird eine solche Kostenübernahme durch die Bundesregierung befürwortet?

Die Fragen 19 bis 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG erstellte eine Grobstudie und die Vorentwurfsplanung, um alle Erfordernisse, die sich aus dem Staatsvertrag ergeben, einschätzen zu können. Das Land Schleswig-Holstein erklärte am 20. Mai 2010, dass es nunmehr beabsichtigt, ein Raumordnungsverfahren zur Trassenführung zwischen Lübeck und der Fehmarnsundbrücke durchzuführen. Der Zeitbedarf des Verfahrens kann derzeit vom Land nicht benannt werden. Es wurde zwischen Bund, Land und DB AG abgestimmt, dass die Planfeststellungsverfahren nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens begonnen werden. Die Vorhabenträgerin DB AG wird die für das Raumordnungsverfahren erforderlichen Unterlagen zur Verfügung stellen. Alle regionalen Wünsche zum Trassenverlauf sind daher in das Raumordnungsverfahren und im Anschluss in die Planfeststellungsverfahren einzubringen. Zur Finanzierung der Investitionen durch den Bund wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

25. Hat die Bundesregierung der Landesregierung Schleswig-Holstein eine Übernahme des Kostenanteils, den das Land Schleswig-Holstein an der Hinterlandanbindung zu tragen hat, zugesagt?

Die Kosten der Bundesfernstraßenmaßnahme trägt auch bei der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung der Bund.

26. Soll die Feste Fehmarnbeltquerung Teil des Vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan werden?
Wenn ja, an welcher Stelle (in der Reihung) wird sie stehen?
27. Nach welchen Kriterien findet eine Reihung der Projekte im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans statt?

Die Fragen 26 und 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Erarbeitung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) werden alle positiv bewerteten Projekte in den Vordringlichen und Weiteren Bedarf eingeordnet. Zur Vorbereitung eines neuen BVWP wird in dieser Legislaturperiode zunächst eine neue Grundkonzeption entwickelt. Inhalt der Erarbeitung einer neuen Grundkonzeption ist auch die Entwicklung von Kriterien zur Priorisierung. Eine Aussage zur Einordnung bzw. Ausgestaltung einer künftigen Reihung ist somit erst nach Abschluss der Arbeiten zur neuen Grundkonzeption bzw. zum neuen BVWP möglich.

28. Welche Planungsvarianten der Elbquerung in Form und Verlauf sind der Bundesregierung bekannt, und welche der möglichen Varianten werden von ihr präferiert?

Für die Elbquerung im Zuge der A 20 wurden mehrere Planungsvarianten untersucht. Die Vorzugsvariante für den Bund und die beteiligten Straßenbauverwaltungen in Niedersachsen und Schleswig-Holstein ist der „Bohrtunnel-lang-verkürzt-optimiert“.

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

Für die Realisierung der Vorzugsvariante für die Elbquerung geht man von Tunnelbaukosten in Höhe von rund 800 Mio. Euro aus.

30. Welches Finanzierungsmodell präferiert die Bundesregierung für die vorgesehene feste Elbquerung bei Glückstadt im Verlauf der A 20?
31. Welchen Betrag bzw. welchen Prozentanteil der anfallenden Kosten beabsichtigt die Bundesregierung als Anschubfinanzierung für eine feste Elbquerung bei Glückstadt zur Verfügung zu stellen?
32. Was unternimmt die Bundesregierung, um zu einer schnellen Entscheidung hinsichtlich des Finanzierungsmodells der festen Elbquerung zu kommen?
33. Zu welchem Zeitpunkt ist mit einer Entscheidung hinsichtlich des Finanzierungsmodells für die feste Elbquerung zu rechnen?

Die Fragen 30 bis 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bund und Land haben das weitere Vorgehen für die gemeinsam angestrebte und verfolgte ÖPP-Projekt- und Finanzierungslösung abgestimmt. Nächster Schritt ist demnach, mit einer die Bandbreite aller Modellideen umfassenden Untersuchung für die Elbquerung geeignete ÖPP-Geschäftsmodelle zu identifizieren und deren Wirtschaftlichkeit zu belegen. Voraussetzung für ein geeignetes Geschäftsmodell ist sowohl die nachzuweisende Wirtschaftlichkeit als auch die privatwirtschaftliche Tragfähigkeit. Die Höhe einer möglichen Anschubfinanzierung ist hierbei abhängig von der Ausgestaltung des ÖPP-Geschäftsmodells. Das Vergabeverfahren für die ÖPP-Untersuchung wurde Ende 2009 bereits gestartet. Mit ersten Ergebnissen ist gegen Ende des Jahres 2010 zu rechnen.

34. Wie hoch sind die bisherigen Baukosten bzw. Kostenschätzungen für den Weiterbau der A 20 in Schleswig-Holstein für alle Planungsabschnitte?

Wann ist nach den aktuellen Planungen mit der Fertigstellung der einzelnen Bauabschnitte zu rechnen?

Die aktuellen Kosten für die A 20 in Schleswig-Holstein zwischen Weede und dem Beginn des Elbtunnels betragen rund 680 Mio. Euro. Die Fertigstellung der einzelnen Abschnitte richtet sich nach der Erlangung des Baurechts und den zukünftig zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln unter Berücksichtigung anderer Bundesfernstraßenmaßnahmen in Schleswig-Holstein.

35. Liegen im Vergleich zu den Angaben der Bundesregierung im Jahr 2008 aktuelle Verkehrsprognosen für die geplante Weiterführung der A 20 in Schleswig-Holstein vor?

Wenn ja, welche?

Nein

36. Wo ist bei der geplanten festen Elbquerung bei Glückstadt der Standort der Tunnelleitzentrale vorgesehen?

In Niedersachsen.

37. Welche Überlegungen hat die Bundesregierung zur Einbindung und Finanzierung der Freiwilligen Feuerwehren im Verlaufe der A 20 auf dem Gebiet Schleswig-Holsteins zur Sicherstellung von Rettungs- und Bergungskapazitäten?

Der Rettungsdienst fällt in die Kompetenz der Länder und ist nicht Sache des Bundes.

Autobahnen/Bundesstraßen

38. Welchen Planungsstand hat eine mögliche Ostumfahrung Hamburgs im Zuge der A 21?

Die Ostumfahrung Hamburg zwischen der A 24 und der A 250 ist eine Maßnahme des „Weiteren Bedarfs mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ohne Planungsrecht. Sie wird daher nicht beplant.

39. Wie ist die aktuelle Planung der Bundesregierung hinsichtlich der Fortführung der A 21 bis zur A 24 (Hamburg–Berlin) bei Schwarzenbek zur Verbesserung der großräumigen Verkehrsanbindung der Landeshauptstadt Kiel und des gesamten Ostens von Schleswig-Holstein an das übergeordnete Autobahnnetz?

Die beiden Abschnitte Stolpe–Nettelsee und Nettelsee–Klein Barkau befinden sich im Planfeststellungsverfahren. Der Abschnitt zwischen der A 1 (AK Bargtheide) und der A 24 (AS Schwarzenbek/Grande) wird im Vorgriff auf einen vierstreifigen Ausbau abschnittsweise dreistreifig geplant und gebaut.

40. In welchem Stadium befindet sich der Ausbau der Südspange Gaarden als sinnvoller Abschluss des Ausbaus der Bundesstraße (B 404) zur A 21 auf Kieler Stadtgebiet?

In welchem Zeitraum beabsichtigt die Bundesregierung, den Ausbau zu beenden?

Die Südspange Gaarden (Eckverbindung A 21– Segeberger Landstraße – B 76) befindet sich im „Weiteren Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Ein Planungsauftrag ist damit nicht gegeben.

41. Welchen Planungsstand hat der Ausbau der B 5 zwischen Itzehoe und Wilster-West?

Für den ersten Abschnitt zwischen Itzehoe und der K 36/Heiligenstedten wurde am 5. Mai 2010 der Planfeststellungsbeschluss erlassen, der jedoch beklagt wird. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den restlichen Abschnitt wird derzeit vom Land vorbereitet.

42. Wie ist der Stand der Planung zum Ausbau der B 5 in Fortführung der A 23?

Im Zuge der A 23 zwischen Itzehoe/Süd und Itzehoe/Nord ist mit dem Lückenschluss (vierstreifiger Ausbau der B 5 zur A 23) inklusive dem Bau zweier neuer Brücken über die Stör begonnen worden. Das Ersatzbrückenbauwerk ist fertig gestellt. Nunmehr erfolgt der Abriss der vorhandenen maroden Störbrücke und deren Neubau.

Im Bereich zwischen Tönning und Husum sind die Planungen für die Einrichtung dreistreifiger Verkehrsführungen aufgenommen worden. Der Vorentwurf für den ersten von vier Bauabschnitten ist erstellt und das Planfeststellungsverfahren soll Anfang 2011 eingeleitet werden.

Für den Bau der Ortsumgehungen zwischen Hattstedt und Bredstedt läuft zurzeit das Planfeststellungsverfahren.

43. Welche Planungen gibt es für den Ausbau oder Neubau von Lkw-Parkplätzen auf Rastplätzen an der A 24?

In Schleswig-Holstein verfügt die A 24 je Fahrtrichtung über eine bewirtschaftete und zwei unbewirtschaftete Rastanlagen.

Die bundesweite Erhebung der Lkw-Parkstandskapazitäten von März 2008 zeigte für die A 24 einen Fehlbedarf von ca. 20 Lkw-Parkständen. Für die bewirtschaftete Rastanlage Gudow-Süd (Fahrtrichtung Berlin) ist eine Erweiterung um 14 Lkw-Parkstände geplant, der Baubeginn ist im Jahr 2010 vorgese-

hen. Mit der im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung zuständigen Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein werden in Kürze die Lkw-Parkstandsprognose für das Jahr 2025 und die darauf aufbauende mögliche Erweiterung der übrigen Rastanlagen abgestimmt.

44. Wie bewertet die Bundesregierung die verkehrliche Situation in Eckernförde, wo es durch den Bau von Port Olpenitz und der Erweiterung des Ostseebades Damp zu einem Zuwachs im Verkehrsaufkommen von bis zu 7 000 Fahrzeugen pro Tag auf der B 76 und der B 203 kommen kann?
- Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um diesen Engpass zu entschärfen?

Um die Leistungsfähigkeit der B 76 in Eckernförde den künftigen Verkehrsbedürfnissen anzupassen, wird derzeit ein abschnittsweiser vierstreifiger Ausbau realisiert. Darüber hinaus erforderliche Maßnahmen zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur in diesem Bereich werden unter Berücksichtigung der weiteren Verkehrsentwicklung bei Bedarf geprüft.

45. Sieht die Bundesregierung zur Entlastung des Rendsburger Kanaltunnels eine weitere Kanalquerung für den Kraftfahrzeugverkehr vor?
- Welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung gegen eine kombinierte Kanalunterquerung für Straße und Schiene?

Bestehende Verkehrsgutachten gehen davon aus, dass die Leistungsfähigkeit des Rendsburger Kanaltunnels etwa im Jahr 2030 an seine Grenzen stoßen könnte. Eine weitere Kanalquerung für den Straßenverkehr mit oder ohne Schiene kann eine Option darstellen. Daneben sind jedoch auch andere Alternativen (wie z. B. ein Ausbau der A 7 zwischen A 210 und B 203) in die Überlegungen für ein zukunftsgerichtetes Verkehrskonzept einzubeziehen. Die Entscheidungsfindung ist noch nicht abgeschlossen.

46. Wie steht die Bundesregierung zur Übernahme des Herrentunnels in Lübeck in die Verantwortung des Bundes (vgl. Bürgerschaftsbeschluss vom 4. März 2008)?

Eine Übernahme des Herrentunnels in die Baulast des Bundes wird seitens der Bundesregierung nicht erwogen.

Schienenrassen/Bahnverkehr

47. Welche Verkehrsentwicklung erwartet die Bundesregierung auf den einzelnen Abschnitten der Eisenbahnstrecke Neumünster–Elmshorn–Hamburg?
- Sind an dieser Strecke Ausbaumaßnahmen zur Leistungsertüchtigung vorgesehen?
- Wenn ja, welche, und in welchem Zeitraum?

Die bis 2025 erwartete Verkehrsentwicklung auf der Strecke Neumünster–Elmshorn–Hamburg erfordert keinen vordringlichen Ausbau der Strecke. Dies war das Ergebnis der im Auftrag des BMVBS durchgeführten Studie zum Knoten Hamburg, in der die im Rahmen des Bedarfsplans zu finanzierenden Ausbaumaßnahmen im Knoten Hamburg ermittelt und bewertet wurden.

48. Welche Verkehrsentwicklung erwartet die Bundesregierung auf der Trasse der AKN Eisenbahn AG Neumünster–Quickborn–Hamburg?

Sind an dieser Strecke Ausbaumaßnahmen zur Leistungsertüchtigung vorgesehen?

Wenn ja, welche, und in welchem Zeitraum?

Seit der Regionalisierung zum 1. Januar 1996 obliegt die Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs grundsätzlich den Ländern. Der Bund kann den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewähren.

Nach den von den Ländern Schleswig-Holstein und Hamburg für die AKN-Strecke Kaltenkirchen–Hamburg-Eidelstedt bislang vorgelegten GVFG-Antragsunterlagen zum Ausbau dieser Strecke wurde im Raum Hamburg-Eidelstedt eine Querschnittsbelastung von rund 13 000 Personenfahrten je Werktag prognostiziert.

Im Streckenabschnitt Kaltenkirchen–Hamburg-Eidelstedt wurden seit dem Jahr 1996 verschiedene Baumaßnahmen zur Leistungsertüchtigung realisiert, so u. a. der Bau von zweigleisigen Streckenabschnitten, von neuen Stationsanlagen und die höhenfreie Einbindung der AKN in die Station Hamburg-Eidelstedt. Der Bau von zweigleisigen Streckenabschnitten dauert noch an.

Nach dem dem BMVBS vorliegenden „Achsenkonzept zum Ausbau des Schienenverkehrs in der Metropolregion Hamburg“ ist gegebenenfalls auch die Elektrifizierung des AKN-Streckenabschnittes Kaltenkirchen–Hamburg-Eidelstedt vorgesehen. Näheres ist dem BMVBS nicht bekannt.

Zum Streckenabschnitt Neumünster–Kaltenkirchen liegen dem BMVBS keine Informationen vor.

49. Welche Verkehrsentwicklung erwartet die Bundesregierung auf den einzelnen Abschnitten der Eisenbahnstrecke Lübeck–Bad Oldesloe–Ahrensburg–Hamburg?

Sind an dieser Strecke Ausbaumaßnahmen zur Leistungsertüchtigung vorgesehen?

Wenn ja, welche, und in welchem Zeitraum?

Die bis 2025 erwartete Verkehrsentwicklung auf der Strecke Lübeck–Bad Oldesloe–Ahrensburg–Hamburg erfordert keinen vordringlichen Ausbau der Strecke. Dies war das Ergebnis der im Auftrag des BMVBS durchgeführten Studie zum Knoten Hamburg, in der die im Rahmen des Bedarfsplans zu finanzierenden Ausbaumaßnahmen im Knoten Hamburg ermittelt und bewertet wurden.

50. Plant die Bundesregierung eine Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Lübeck und Bad Kleinen?

Wenn ja, in welchem Zeitraum?

Wenn nein, warum nicht?

Der Ausbau (insbesondere die Elektrifizierung) der Strecke Lübeck–Schwerin über Bad Kleinen ist Bestandteil des Weiteren Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Projekte des Weiteren Bedarfs werden nicht vordringlich umgesetzt, so dass die Realisierung aus derzeitiger Sicht zumindest nicht kurzfristig erfolgen wird.

51. Welche Planungen für Veränderungen auf der Bahnstrecke Hamburg–Rostock hat die Bundesregierung?

Im Abschnitt Hamburg–Hagenow Land sind die Bauarbeiten (im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit – VDE – Nr. 2) abgeschlossen. Für den anschließenden Bereich der Ausbaustrecke Lübeck/Hagenow-Land–Rostock–Stralsund (VDE Nr. 1) ist die erste Baustufe bis Rostock nahezu abgeschlossen.

52. Wie ist die Position der Bundesregierung zu einem Ersatz der Rendsburger Hochbrücke für den Schienenverkehr?

Dem BMVBS sind Planungen zum Ersatz des Brückenbauwerks durch einen Neubau seitens der DB Netz AG nicht bekannt. Die Anlage wird zurzeit grundinstandgesetzt und verstärkt.

53. Gibt es Pläne, die Anzahl der ICE-Fernverbindungen zur Landeshauptstadt Kiel zu erhöhen und den Kieler Hauptbahnhof künftig als Endstation der zahlreichen Fernlinien der DB AG, die derzeit in Hamburg enden, anzufahren?

Die Gestaltung des Fernverkehrsangebots auf dem Schienennetz ist eine unternehmerische Aufgabe und liegt in der Verantwortung der Unternehmensführung der DB AG und der mit ihr im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dem BMVBS liegen keine Informationen über Planungen der DB AG im Sinne der Fragestellung vor.

54. Wie will die Bundesregierung die Finanzierung und termingerechte Realisierung der Ausbaustrecken Lübeck/Hagenow-Land–Rostock–Stralsund, Neumünster–Bad Oldesloe und Hamburg–Elmshorn sicherstellen, die auf der sogenannten Streichliste der DB AG stehen?

Der Bundesregierung ist keine Streichliste der DB AG bekannt.

Häfen, Hafenhinterlandanbindungen und Hafeninfrastruktur

55. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Verbesserung der Hinterlandanbindung der Lübecker und der Kieler Häfen (Straßen, Schiene, Binnenwasserstraßen)?

Das Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr für den Verkehrsträger Schiene enthält keine Maßnahmen in Schleswig-Holstein. Aufgrund der netzweiten Verflechtungen kommen die Maßnahmen im gesamten Bundesgebiet auch der Verbesserung der Hinterlandanbindung der Lübecker und der Kieler Häfen zugute.

Zur Verbesserung der Straßenhinterlandanbindung beider Häfen wird die A 20 neu gebaut. Für die Kieler Häfen werden zusätzlich die A 7 und die B 404 (zur A 21) ausgebaut.

Am Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) werden Ersatzinvestitionen, insbesondere an Schleusen und Brücken entsprechend der mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 getroffenen Entscheidung in zukunftsorientierten Abmessungen und nach heute üblichen Standards durchgeführt, das heißt, an Schleusen in den Abmessungen 115 m Länge/12,5 m Breite/4 m Tiefe für das Großmotorgüterschiff und an Brücken mit einer Durchfahrtshöhe von 5,25 m für den zweilagigen Containerverkehr.

56. Welche Realisierungszeiträume sind dafür vorgesehen?
57. In welchem Umfang stehen die hierfür erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung?

Die Fragen 56 und 57 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Realisierung von Bundesfernstraßen erfolgt nach der Erlangung des Baurechts in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln und den anstehenden Bundesfernstraßenmaßnahmen im Land. Die konkret zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel ergeben sich jeweils aus dem jährlich zu verabschiedenden Bundeshaushaltsplan. Zudem ist die Einschätzung des Realisierungszeitraumes auch davon abhängig, ab wann der Ausbau der A 7 – Baurecht und eine erfolgreiche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorausgesetzt – im Rahmen eines ÖPP-Modelles erfolgen kann.

Der Zeitpunkt der Erneuerung der Schleusen und der Brücken am ELK wird durch ihre Restnutzungsdauer bestimmt. Der Neubau der Schleuse Lauenburg wurde 2006 in Betrieb genommen. Der Ersatz der Schleuse Witzeetze steht in rund zehn Jahren an. Die Restnutzungsdauer der weiteren Schleusen beträgt rund 20 Jahre. Ersatzinvestitionen werden prioritär behandelt. Damit ist sichergestellt, dass die erforderlichen Haushaltsmittel in die jährlichen Haushaltsplanungen eingestellt werden.

58. Welche Pläne hat die Bundesregierung im Bereich der Stadt Kiel hinsichtlich der verstärkten Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene (z. B. Ostuferhafen, Schweden-Terminal) und der 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) Investitionen in den Neu- und Ausbau von privaten KV-Terminals. Die intensive Förderung von KV-Terminals führt zu einer deutlichen Verbesserung der Terminalinfrastruktur und zu einer Senkung der Kosten für den Umschlag und somit zu einem höheren Verkehrsaufkommen auf Schiene und Wasserstraße. Gleichzeitig wird die Belastbarkeit und Effizienz des Seehafenhinterlandverkehrs gesteigert.

Der für die Mittelbewilligung zur Förderung der im Ostufenerhafen in Kiel geplanten Umschlaganlage zuständigen Bewilligungsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt, liegen derzeit konkrete Planungen hierfür vor. Das Fördervolumen kann noch nicht beziffert werden, da es sich um ein noch laufendes Antragsverfahren handelt.

Die Verlegung der B 502 zwischen der Segeberger Landstraße (B 76) und Ellerbek befindet sich im „Weiteren Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und hat damit kein Planungsrecht.

59. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung im Hinblick auf eine Erweiterung der Flächen im Kieler Ostufenerhafen?

Der Bund hat die Verantwortung für die Bundeswasserstraßen als Verkehrswege. Hierunter fällt jedoch nicht die Verwaltungskompetenz für Verkehrs- und Umschlaghäfen. Die Zuständigkeit für die Häfen liegt nach der Kompetenzzuweisung des Grundgesetzes bei den Ländern.

60. Welche Förderung von Investitionen in die Hafeninfrastruktur (insbesondere im kombinierten Ladungsverkehr) sieht die Bundesregierung für die schleswig-holsteinischen Häfen an Nord- und Ostsee vor?

Im Rahmen der Bundesförderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (siehe Antwort zu Frage 58) wurden dem Land Schleswig-Holstein bislang insgesamt rund 26,5 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Dabei wurden die an der Ostsee gelegenen KV-Terminals Kiel Ostuferhafen mit rund 3 Mio. Euro und Lübeck mit rund 17,7 Mio. Euro gefördert. Weitere rund 5,8 Mio. Euro kamen der Hafengesellschaft Brunsbüttel (Nordsee) zugute.

Gegenwärtig liegen den zuständigen Bewilligungsbehörden außer dem in der Antwort zu Frage 58 genannten Vorhaben konkrete Planungen für den Hafen Lübeck vor. Das Fördervolumen kann noch nicht beziffert werden, da es sich um ein noch laufendes Antragsverfahren handelt. Erste Planungsgespräche haben ebenfalls bereits stattgefunden.

61. Inwieweit setzt sich die Bundesregierung für die Steuerbefreiung von Landstrom ein, und wie stellt sich der aktuelle Verhandlungsstand zur Umsetzung der Revision der EU-Energiebesteuerungsrichtlinie in Bezug auf die Steuerbefreiung von Landstrom dar?

Die Europäische Kommission (EU-KOM) hat am 8. Mai 2006 eine Empfehlung zur Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Gemeinschaft herausgegeben. Als Anreiz, Landstrom anstelle des selbst produzierten Stromes zu verwenden, kann die Befreiung von der Stromsteuer betrachtet werden. Der für die Erzeugung des Stromes an Bord eingesetzte Treibstoff und der selbst produzierte Strom sind ebenfalls steuerfrei. Hierzu hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) im Februar 2008 bei der EU-KOM eine Ermächtigung durch den Rat zur „Befreiung von der Stromsteuer für die landseitige Versorgung von Schiffen der Schifffahrt in Meeres- und Binnengewässern der Gemeinschaft (einschließlich des Fischfangs) mit Strom, mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt“ beantragt und zugleich beihilferechtlich notifiziert. Die Bearbeitung des Antrags auf Ausnahmeermächtigung und der Notifizierung haben sich seitens EU-KOM deutlich verzögert.

Nach mehreren – von der Bundesregierung zeitnah beantworteten – Rückfragen hatte die EU-KOM zunächst angekündigt, in der anstehenden Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie als ersten Schritt eine zeitlich begrenzte Steuerbefreiung für an Land erzeugten und Schiffen gelieferten Strom vorzuschlagen und einen umfassenden Rahmen mit Anreizen und Regelungen auszuarbeiten. Daher hat die EU-KOM die Bearbeitung des Antrags der Bundesregierung auf Ausnahmeermächtigung ausgesetzt. Als sich im Frühjahr 2009 abzeichnete, dass sich die Vorlage des Richtlinienänderungsvorschlags verzögern würde, hat die EU-KOM die Bearbeitung des Antrags wieder aufgenommen. Obwohl die EU-KOM daraufhin bis zum 22. Juli 2009 eine Entscheidung zum deutschen Antrag auf Ausnahmeermächtigung hätte treffen müssen, ist eine Entscheidung bis heute nicht getroffen worden. Zuletzt hat am 13. April 2010 ein Gespräch zwischen der Bundesregierung und der EU-KOM stattgefunden. Nachdem durch die EU-KOM keine Bedenken hinsichtlich des Antrags auf Ausnahmeermächtigung mehr vorgebracht werden, bestehen nun beihilferechtliche Bedenken gegen die vollständige Steuerbefreiung.

Das BMF hat im Referentenentwurf zur Änderung des Energiesteuer- und Stromsteuergesetzes eine Befreiung des Landstromes von der Steuer vorgesehen, jedoch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der EU-KOM.

62. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, über die EU-Ebene hinaus, verbindliche Regelungen für die Landstromversorgung von Schiffen in Häfen zu erreichen?
63. Welche Fördermöglichkeiten gibt es für Hafenbetreiber, um die hohen Kosten für die Bereitstellung von Landstrom tragen zu können?

Die Fragen 62 und 63 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Für Hafenrecht, also auch für die Einrichtung und das Vorhalten der Landstrominfrastruktur und der Landstromkapazitäten, sind die Länder zuständig.

64. Wie setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass die europäischen Regelungen (Richtlinie 2000/59/EG) über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände effektiv und konsequent auf nationaler Ebene umgesetzt und Verstöße sanktioniert werden?

Die Richtlinie 2000/59/EG ist in Deutschland durch die zuständigen Länder vollständig umgesetzt worden. Verstöße sind landesrechtlich sanktioniert. Die zuständigen Landesbehörden werden über Überprüfungen von Anlage V des MARPOL-Übereinkommens (Schiffsabfall) im Rahmen der Hafenstaatkontrolle informiert. Sie betrachten diese Kontrollen als ausreichend und sehen weitere Maßnahmen nach Artikel 11 der Richtlinie 2000/59/EG als nicht notwendig an.

65. Wie kann nach Ansicht der Bundesregierung die Überwachung und die Finanzierung der Infrastruktur zur Bereitstellung von Entsorgungseinrichtungen in den Häfen garantiert werden?

Die Zuständigkeit für die Finanzierung, Bereitstellung und Überwachung von Entsorgungseinrichtungen in den Häfen liegt bei den Ländern.

Wasserstraßen und Schifffahrt

66. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem Elbe-Lübeck-Kanal als Teil des europäischen Binnenwasserstraßennetzes zu?
Welche wesentlichen Effekte hätte ein weiterer Ausbau des Kanals?

Die verkehrliche Bedeutung des Elbe-Lübeck-Kanals (ELK) wird von der Bundesregierung in dem vom BVWP 2003 vorgegebenen Rahmen gesehen. Die Ersatzinvestitionen in zukunftsorientierten Abmessungen an Schleusen und Brücken führen zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit des ELK. Ein darüber hinausgehender Ausbau wäre derzeit wirtschaftlich nicht vertretbar.

67. Welche Finanzmittel sind für den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals eingeplant?

Ein Ausbau des ELK ist entsprechend der Bewertung im Rahmen des BVWP 2003 nicht vorgesehen.

68. Welche Schritte leitet die Bundesregierung zur Modernisierung des Elbe-Lübeck-Kanals ein, insbesondere in Bezug auf die Anhebung der Kanalbrücken?

Die Brücken über den ELK werden schrittweise auf eine Durchfahrtshöhe von 5,25 m über dem Bemessungswasserstand für den zweilagigen Containerverkehr angehoben. Für die in der Unterhaltungslast der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sich befindenden Straßenbrücken besteht folgender Baufortschritt: Die Brücken Genin, Kronsforde, Krummesse, Donnerschleuse und Dalldorf wurden bereits erneuert. Die Brücke Berkenthin befindet sich im Bau. Für den Ersatz der Brücke Horsterdamm kann voraussichtlich noch in diesem Jahr der Bauauftrag erteilt werden. Für die Brücke Büssau läuft das Planfeststellungsverfahren. Für die Brücken Lanze-Basedow und Buchhorst werden zur Zeit die Entwurfsplanungen gefertigt. Die Brücke Witzeze wird im Zusammenhang mit der Schleuse erneuert.

69. Gibt es einen mit dem Land Schleswig-Holstein und der DB AG abgestimmten Zeitplan zur Anhebung der Brücken über den Elbe-Lübeck-Kanal, die sich nicht in der Trägerschaft des Bundes befinden?

Falls nicht, wie wird sichergestellt, dass alle Querungen in sinnvollen Zeitabschnitten auf die erforderliche Höhe gebracht werden?

Für die Fußgängerbrücke Berkenthin sowie die Straßenbrücken Anker-Kühsen und Büchen wurden Verhandlungen mit den Straßenbaulastträgern aufgenommen, um Planungsvereinbarungen abzuschließen. Mit der DB AG wurden Verhandlungen über einen zeitnahen Ersatz der Eisenbahnbrücke Dalldorf aufgenommen.

70. Zu welchem Termin ist die Erneuerung der Schleuse Witzeze vorgesehen?

Der Ersatz der Schleuse Witzeze steht in rund zehn Jahren an.

71. Hat die Bundesregierung das Konzept einer Verlängerung der bestehenden Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal und die diesbezügliche Nutzen-Kosten-Analyse der ISL-Baltic Consult GmbH im Auftrag der Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Lübeck geprüft?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost kam zu dem Ergebnis, dass eine vorgezogene Verlängerung der bis zu 100 Jahren alten Schleusen im Vergleich zu dem praktizierten Vorgehen weder technisch noch wirtschaftlich sinnvoll ist. Eine Änderung der im Rahmen des BVWP 2003 vorgenommenen Bewertung für den ELK ist vor dem Hintergrund der prognostizierten Güterverkehrsmengen, wie auch der beobachteten Verkehrsentwicklung nicht begründet. Dafür liefert auch die im Auftrag der IHK Lübeck durchgeführte Nutzen-Kosten-Betrachtung keinen Ansatz.

72. Bestehen Überlegungen, die Schleuseninsel der Schleuse Kiel-Holtenau für Touristen und Interessierte zu öffnen, gegebenenfalls im Rahmen geführter Rundgänge?

Es bestehen keine solchen Überlegungen, da die Schleuseninsel den Sicherheitsanforderungen des ISPS-Codes (International Ship and Port Facility Security Code) unterliegt.

73. Ist geplant, die Befahrensabgabe im Nord-Ostsee-Kanal zu reduzieren?

Wenn ja, wann, und in welchem Umgang?

Nein

74. Wird sich die Bundesregierung für eine verbindliche Lotsenpflicht in der Kadetrinne in der Ostsee einsetzen, und wann ist auf internationaler Ebene mit einer entsprechenden Vereinbarung zu rechnen?

Die Verstärkung der Lotsenannahme in engen und schwierigen Fahrtgebieten internationaler Gewässer, wie z. B. der Kadetrinne in der Ostsee, ist ein wichtiges Anliegen zur Verbesserung der Sicherheit des Schiffsverkehrs und des Meeressumweltschutzes. Die Einführung einer Lotsannahmepflicht ist nur im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) möglich. Die bisherigen Bemühungen Deutschlands um eine gemeinsame Initiative der Ost-seeanrainerstaaten fanden jedoch nicht die erforderliche Unterstützung. Darüber hinaus ist auch die grundsätzliche Frage der Zulässigkeit von Lotsenannahmepflichten in internationalen Gewässern nach dem Seerecht in der IMO rechtlich umstritten, wobei die Befürworter einer Annahmepflicht deutlich in der Minderheit waren. Damit werden zunächst weitere Aktivitäten in dieser Richtung nicht für Erfolg versprechend gehalten.

75. Wie sehen die weiteren Planungen hinsichtlich der Aufgaben- und Personalentwicklung der Wasser- und Schifffahrtsämter in Schleswig-Holstein aus?

77. Wie sieht eine mögliche personelle „Zielstruktur“ für die Wasser- und Schifffahrtsämter aus?

78. Gibt es Pläne für strukturelle Veränderungen innerhalb der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die Schleswig-Holstein betreffen (z. B. Privatisierung, Outsourcing, Zentralisierung)?

Wenn ja, wie sehen diese aus?

Die Fragen 75, 77 und 78 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist Gegenstand laufender Untersuchungen. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

76. Wurde in letzter Zeit für die Wasser- und Schifffahrtsämter eine Personalbedarfsermittlung durchgeführt?

Wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?

Nein. Die letzte umfassende Personalbedarfsermittlung für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wurde im Jahr 2001 durchgeführt.

Flughäfen

79. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem Ausbau und Betrieb des Regionalflughafens Lübeck-Blankensee bei, insbesondere unter den Aspekten Daseinsvorsorge, Wirtschaftsförderung und Tourismus?

In der Bundesrepublik Deutschland sind die Länder für Genehmigung und Betrieb der Flughäfen zuständig, für den Ausbau des Flugplatzes Lübeck-Blanken-

see mithin das Land Schleswig-Holstein. Auch die genannten Aspekte Daseinsvorsorge, Wirtschaftsförderung und Tourismus unterliegen aufgrund ihres regionalen Bezugs im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flugplatzes Lübeck-Blankensee der Beurteilung des Landes. Die zuständigen Genehmigungsbehörden berücksichtigen derartige Aspekte im Rahmen der erforderlichen Genehmigungsverfahren für einen Ausbau.

Die Bundesregierung hat in ihrem Flughafekonzept 2009 dargelegt, wie aus ihrer Sicht das Flughafennetz in Deutschland ausgestaltet sein sollte, um die Anbindung Deutschlands an das Weltluftverkehrsnetz bestmöglich gewährleisten zu können. Vor dem Hintergrund der dortigen Schlussfolgerungen besteht derzeit kein besonderes Bundesinteresse am Flugplatz Lübeck-Blankensee. Dies schließt aber nicht aus, dass der Flugplatz eine relevante Verkehrsfunktion für die Region haben kann.

80. Welche Förderung des Regionalflughafens Lübeck-Blankensee durch die Bundesregierung ist unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte möglich?

Eine Förderung von Regionalflughäfen ist grundsätzlich über die Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) möglich. Die Durchführung der GRW-Förderungen und damit auch die Beurteilung der Förderfähigkeit konkreter Vorhaben ist nach dem GRW-Gesetz Aufgabe der Länder. Der Bund beteiligt sich zur Hälfte an den Kosten dieser Förderungen.

81. Wie beurteilt die Bundesregierung den Ausgang des Bürgervotums in Lübeck zum Flughafen Blankensee?

Es wird auf die Antwort zu Frage 79 verwiesen. Soweit öffentliche Mittel in den Betrieb und Ausbau des Flugplatzes investiert werden sollen, sind die „Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen“ der Europäischen Kommission von 2005 zu beachten.

82. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Flugsicherheit für Regionalflughäfen zu verbessern?

Die Frage unterstellt Sicherheitsdefizite an Regionalflughäfen; diese Einschätzung wird von der Bundesregierung nicht geteilt.

83. Erachtet es die Bundesregierung für zweckmäßig, die Flugsicherheit in die Verantwortung mehrerer Akteure zu geben, außer der Deutschen Flugsicherung GmbH, wie in Lübeck an Austro Control?

Auf Grundlage der europäischen Verordnungen zum Einheitlichen Europäischen Luftraum (Single European Sky – SES) müssen alle Flugsicherungsorganisationen im Geltungsbereich nach einheitlichen Vorgaben zertifiziert sein und überwacht werden (durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung – BAF). Für die Regionalflughäfen besteht dadurch die Möglichkeit, sich auf gleichem Sicherheitsniveau selbst um geeignete Flugsicherungsdienste zu bemühen.

84. Was unternimmt die Bundesregierung, um allen deutschen Verkehrsflughäfen adäquate Informationen zur Flugsicherheit bereitzustellen und auch über Extremsituationen wie Vulkanasche zu informieren?

Relevante Flugsicherungsinformationen werden in standardisierten Formaten und über standardisierte Informationskanäle für alle Luftfahrtbeteiligten bereit gestellt. Urheber solcher Informationen können grundsätzlich der Wetterdienst (z. B. für significant meteorological phenomena, SIGMETs = wesentliche meteorologische Erscheinungen), die Flugsicherungen (z. B. für Notice to Airmen, NOTAMs = Nachrichten für Luftfahrer), die Flughäfen oder auch der Bund bzw. die Länder sein. Um den Informationsfluss darüber hinausgehend zu beschleunigen, wird bereits an einer Optimierung bestimmter Verbreitungswege gearbeitet. Die Ergebnisse hierzu befinden sich in der Erarbeitung bzw. Abstimmung.

85. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Lärm- und Schadstoffbelastung in der Umgebung von Regionalflughäfen wie Lübeck-Blankensee zu erfassen und zu minimieren?

Wie in der Antwort zu Frage 79 ausgeführt, sind in der Bundesrepublik Deutschland die Länder für die Genehmigung und den Betrieb von Flughäfen zuständig. Im Rahmen der Genehmigung werden auch Auflagen bezüglich des Lärmschutzes und anderer Emissionen erlassen. Das von der Bundesregierung 2007 novellierte Fluglärmschutzgesetz ist auch für den Flughafen Lübeck-Blankensee anzuwenden, d. h. dass Lärmschutzbereiche von der zuständigen Landesbehörde ermittelt werden müssen und die Anwohner gemäß den Vorgaben des Gesetzes Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen haben.

Verkehrspolitik allgemein

86. Werden weitere PPP-Projekte (PPP – Public-Private-Partnership) in Schleswig-Holstein geplant, und welche Strecken bzw. welche Projekte betrifft dies?

Das BMVBS hat im Sommer 2008 eine zweite Staffel von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau zur Realisierung in den nächsten Jahren benannt. Hierzu zählt der sechsstreifige Ausbau der A 7 in Schleswig-Holstein und ggf. südlich der Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein bis zum AD HH-Nordwest. Auf der Basis des vom Land noch zu erzielenden Baurechts und erfolgreicher Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird der baldmögliche Start des Vergabeverfahrens angestrebt.

87. Welche Planungen hat die Bundesregierung für Zuschüsse des Bundes zum Ausbau des Radwegenetzes entlang der Bundeswasserstraßen in Schleswig-Holstein?

Dem BMVBS liegt derzeit ein Antrag der Hansestadt Lübeck zur Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen zu Radwegen zur Prüfung auf Bewilligung vor.

88. Wie sind die Finanzierungsanteile, bezogen auf die verschiedenen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße), die Schleswig-Holstein in den vergangenen fünf Jahren jeweils aus dem Bundesverkehrshaushalt und den zusätzlichen Zuwendungen aus den Maut-Einnahmen erhalten hat?

In der nachfolgende Tabelle werden die verausgabten Bundesmittel einschließlich Mautmittel für Verkehrsinvestitionen dargestellt (für das Jahr 2009 liegen noch keine Länderanteile vor):

Jahr	Schienenwege des Bundes (Mio. Euro)		Bundes- fernstraßen (Mio. Euro)		Bundes- wasserstraßen (Mio. Euro)	
	gesamt*	Anteil SH	gesamt*	Anteil SH	gesamt*	Anteil SH
2004	3 362	86	4 779	148	588	62
2005	3 297	88	4 993	138	607	56
2006	3 207	85	5 007	136	571	69
2007	3 701	121	4 799	161	680	76
2008	3 737	100	4 973	185	809	82

* Ohne EU-Mittel für Verkehrsinvestitionen.