



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU)

und

Antwort

der **Landesregierung** – Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr -

Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992

1. Interpretiere ich die Aussagen des Umdrucks 15/0602 richtig, dass entgegen den Versprechungen der Bundesregierung ein überarbeiteter Bundesverkehrswegeplan nicht mehr in der 14. Legislaturperiode des Bundestages, also nicht mehr vor dem Sommer 2002 zu erwarten ist? Wann genau wird ein überarbeiteter BVWP zu erwarten sein?

Der Umdruck 15/0602 enthält keine Aussagen über den Zeitpunkt des Vorliegens eines überarbeiteten Bundesverkehrswegeplanes (BVWP). Es wird ausschließlich die Fortentwicklung des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens der Bundesverkehrswegeplanung dargestellt, die in zwei Stufen vorgesehen ist. Stufe 1 umfasst die derzeit laufende Überarbeitung des BVWP'92 und berücksichtigt hierbei die seit der letzten Aktualisierung des Bewertungsverfahrens erzielten neuen Erkenntnisse aus verschiedenen Gutachten.

Für die Stufe 2, in der das Bewertungsverfahren unter Berücksichtigung langfristig veränderter Rahmenbedingungen erweitert werden soll, werden derzeit vom Bund Ideen entwickelt. Umsetzbare Ergebnisse werden nach gegenwärtigem Kenntnisstand der Landesregierung erst bei einer weiteren Fortschreibung des BVWP einbezogen werden können.

Eine zuverlässige Festlegung des zeitlichen Ablaufes der Bundesverkehrswegeplanung ist nach Aussage der Bundesregierung derzeit nicht möglich. Viele der einzelnen Arbeitsschritte bauen aufeinander auf und können daher nur nacheinander abgearbeitet werden. Zudem arbeitet die DB AG gegenwärtig mit einem unsicheren Zeitbedarf an einem umfassenden Konzept zur Sanierung des Unternehmens sowie des maroden Schienennetzes, das Eingang in die integrierte Ver-

kehrplanung des BVWP finden soll. Verzögerungen gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen Zeitplan werden somit unumgänglich sein.

2. Die von der Essener Planco Consulting GmbH erstellten Kriterienvorschläge wurden bereits im Juli 2000 erstellt. Wieso wurden diese erst Ende Dezember den Mitgliedern des Wirtschaftsausschusses übermittelt, obwohl danach auf nahezu jeder Ausschusssitzung gefragt wurde?

Die Auflistung der Kriterien durch die Planco Consulting GmbH – Entwurfsstand Juli 2000 - wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) im August 2000 lediglich als Arbeitsunterlage für den Arbeitskreis BVWP mit der Bitte um vertrauliche Behandlung innerhalb des Gremiums bis zur Veröffentlichung des Verkehrsberichtes 2000 des BMVBW im November 2000 verteilt. Eine autorisierte Fassung lag erst im November 2000 vor.

3. Wie lautet der Gewichtungsfaktor für die einzelnen Kriterien?

Das BMVBW hat bisher keine Aussagen über die Gewichtungsfaktoren für die einzelnen Kriterien getroffen, die Eingang in die Bewertung finden sollen.

4. Die von der Landesregierung am 14.3.2000 der Bundesregierung übermittelte Liste der Verkehrsvorhaben des Landes Schleswig-Holstein enthält nicht nur alle gemeldeten Vorhaben des Bundesverkehrswegeplanes 1992, sondern noch weitere kostenträchtige Vorhaben. Da bereits der bisher gültige BVWP nach Meinung der Landesregierung als völlig unterfinanziert galt, frage ich die Landesregierung, wie sie die derzeitigen Finanzierungsmöglichkeiten für die Realisierung der Vorhaben einschätzt?

Der BMVBW hat im Januar bzw. Februar 2000 die Bundesländer aufgefordert, Vorhaben für die Aufnahme in den neuen BVWP vorzuschlagen, die aus der Sicht des jeweiligen Landes von verkehrlicher Bedeutung sind. Vor dem Hintergrund, dass die Kriterien zur Bewertung der verkehrlichen Maßnahmen hinsichtlich ihres Nutzen-Kosten-Verhältnisses im Rahmen der Bedarfsplaneinstufung noch nicht vorlagen und auch heute noch nicht bekannt sind, ist ein Gesamtkatalog erarbeitet und dem BMVBW zugeleitet worden, damit alle SH-Projekte in die Bewertung einbezogen werden können. Er wird nach Vorlage der Kriterien gegebenenfalls zu ergänzen bzw. zu korrigieren sein. Im Übrigen haben alle Bundesländer in gleicher Form auf die Anforderung reagiert.

5. Die Landesregierung hatte seit dem Juli 2000 Gelegenheit, intern eine mögliche Prioritätenliste nach den neuen Anforderungen an die Verkehrsprojekte bzw. Kriterien zu erstellen. Mit welchem Jahr der Verwirklichung rechnet die Landesregierung für die einzelnen als "vordringlichen Bedarf" angemeldeten Projekte?

Ohne Kenntnis der Gewichtungsfaktoren für die einzelnen Kriterien (siehe Antwort zu Frage 3), ist der Landesregierung eine realistische Einschätzung hinsichtlich der Platzierung der angemeldeten Projekte nicht möglich.

Dieses gilt sowohl für die angemeldeten Straßenbau- und Wasserstraßenvorhaben als auch für die Schienenmaßnahmen, für die bis heute von Seiten der DB AG noch keine Anmeldungen beim BMVBW vorliegen.

Unabhängig von den fehlenden Kriterien bereitet die Landesregierung selbstverständlich intensiv die prioritären Maßnahmen vor. Hierzu wird auf die Kleine Anfrage Bundesfernstraßenbauprojekte in Schleswig-Holstein (Drucksache 15/584 vom 5.12.2000) verwiesen, in der die Terminplanung der bedeutenden Maßnahmen im Bundesfernstraßennetz, wie u.a. die A 20, A 21 und A 1 sowie die wichtigen Ortsumgehungen dargestellt ist.

Im Bereich der Schiene laufen die Entwurfsarbeiten für die Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck termingerecht mit dem Ziel, den Bau ab 2003 zu beginnen. Für die Engpassbeseitigung Pinneberg - Elmshorn wird noch im Frühjahr dieses Jahres das Planfeststellungsverfahren (Bahnhof Elmshorn) eingeleitet.

6. An welcher Stelle der gesamtdeutschen Prioritätenliste stehen nach Meinung der Landesregierung - unter Anwendung der vorgelegten Kriterien - die folgenden Bauvorhaben: a) Geplanter Bauabschnitt der A 20 jenseits der A 1 bis zur Elbe? b) Elektrifizierung der Schienen ABS Lübeck-Kiel?

Unabhängig von der fehlenden Bewertung im Rahmen der Fortschreibung des BVWP hält die Schleswig-Holsteinische Landesregierung in Übereinstimmung mit dem BMVBW die Fortführung der BAB A 20 wie auch der Elbquerung mit Blick auf die Verkehrsentwicklung in Norddeutschland für ein Projekt von hoher Priorität. Für die Gesamtfertigstellung der A 20 einschließlich westlicher Elbquerung hat sich die Landesregierung das Jahr 2011 als Zielmarke gesetzt.

Ziel der Landesregierung ist es, die Schienenstrecke Kiel – Lübeck so auszubauen, dass ein schneller Verkehr zwischen Kiel und Lübeck erfolgen kann. Dieses setzt umfangreiche Maßnahmen voraus, die z. Zt. von der DB AG in Zusammenarbeit mit dem Land in detaillierten Untersuchungen erarbeitet werden. Die Landesregierung erhofft sich im Rahmen der Bewertung eine hohe Priorität dieses Vorhabens. Da die DB AG bisher ihr bundesweites Vorhabenprogramm für die Bewertung im Rahmen der Fortschreibung des BVWP nicht vorgelegt hat (siehe Antwort zu Frage 5), ist eine Einreihung in eine Prioritätenliste seitens der Landesregierung derzeit nicht möglich.

7. Die betroffenen Straßen der Ortsumgehungen von Ratzeburg und Geesthacht zeigen Belastungen von über 20.000 Fahrzeugen pro Tag, was dem prognostizierten Aufkommen einiger A 20-Abschnitte (Autobahnausbau) entspricht. Zu welchem Zeitpunkt soll nach Einschätzung der Landesregierung die Verwirklichung der Ortsumgehung Ratzeburg sowie der Ortsumgehung Geesthacht (B5/B404-B5) und damit die Verwirklichung der Projekte des "vordringlichen Bedarf" beginnen?

Die Ortsumgehung Ratzeburg weist nach den Kriterien des bestehenden BVWP im Vergleich zu anderen Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs ein sehr geringes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) aus. Die Realisierung der Ortsumgehung Ratzeburg steht deshalb in direktem Zusammenhang mit den Ergebnissen der Überarbeitung des BVWP. Für eine aktuelle Aussage über die Dringlichkeit der Ortsumgehung Ratzeburg ist die Fortschreibung des Bedarfsplans für Bundes-

fernstraßen und die Novellierung des Bundesfernstraßenausbaugesetzes durch den Deutschen Bundestag abzuwarten.

Die Ortsumgehung Geesthacht ist Bestandteil der "Verkehrsuntersuchung im Raum Lauenburg". Im Gegensatz zur Ortsumgehung Ratzeburg weist die Ortsumgehung Geesthacht ein hohes NKV auf. Wenngleich auch hier die Ergebnisse der Überarbeitung des BVWP abzuwarten sind, steht aus heutiger Sicht außer Zweifel, dass die Ortsumgehung Geesthacht weiterhin dem vordringlichen Bedarf zuzuordnen sein wird. Das von der Landesregierung präferierte Konzept K2 zur Umsetzung der notwendigen verkehrlichen Maßnahmen im Raum Lauenburg sieht eine Nordumgehung Geesthacht als erste Maßnahme des Gesamtkonzeptes vor. Nach Vorliegen erster Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung und Bestätigung der Dringlichkeit bzw. des hohen NKV könnte der Planungsauftrag für die Ortsumgehung Geesthacht günstigenfalls im Jahr 2001/2002 erteilt werden. Das Planungsverfahren wird je nach Akzeptanz in der Öffentlichkeit etwa 6 bis 10 Jahre in Anspruch nehmen.

8. Wann liegen die Ergebnisse der Verkehrszählung 2000 vor?

Die Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2000 liegen nach Auskunft der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) voraussichtlich Ende 2001 vor.

9. In welcher Größe wichen die Ergebnisse der Verkehrszählung für die Autobahnen in Schleswig-Holstein 1995 von den Prognosen für den Bundesverkehrswegeplan 1992 ab?

Die Prognose für den BVWP'92 (Bedarfsplanprognose) gibt für den Prognosehorizont 2010 die durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung an. Deshalb sind auch für die Straßenverkehrszählung 1995 diese werktäglichen Werte genannt. Exemplarisch sind in der folgenden Tabelle für die Autobahnen in Schleswig-Holstein aussagekräftige Querschnitte mit den jeweiligen Verkehrsbelastungen dargestellt. Für die Beurteilung ist zu bedenken, dass die Bedarfsplanprognose die Fertigstellung aller Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs unterstellt.

Bereich	Straßenverkehrszählung Jahr 1995	Bedarfsplanprognose Jahr 2010	Erreichte Verkehrsbelastung 1995 in (%) im Verhältnis zur Bedarfsplanprognose
A 1, Neustadt – Süd	18.302	27.000	68
A 1, Bad Schwartau	61.794	79.000	78
A 1, Bad Oldesloe	48.516	76.000	64
A 1, Barsbüttel	65.438	96.000	68
A 7, Ellund	9.142	12.000	76
A 7, Owschlag	30.964	43.000	72
A 7, Einfeld	56.555	70.000	81
A 7, Quickborn	65.440	83.000	79

A 21, Wankendorf	14.098	35.000	40
A 23, Besdorf	14.059	19.000	74
A 23, Nordoe	26.751	39.000	69
A 23, Krupunder	72.230	71.000	102
A 24, Gudow	36.401	40.000	91
A 25, Börnsen	29.826	40.000	75
A 210, Melsdorf	20.636	32.000	64
A 215, Rumohr	32.304	42.000	77

10. In welcher Höhe wichen die Prognosen für das Jahr 2010 ausgehend von dem Bundesverkehrswegeplan 1992, bezüglich der Autobahnen in Schleswig-Holstein, von den Prognosen des von der Landesregierung beauftragten Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ab?

Ein Vergleich der Prognosen bezüglich der Autobahnen in Schleswig-Holstein ist nicht möglich, da Aussagen zur Nutzung der Autobahnen in Schleswig-Holstein nicht Bestandteil der ISL-Studie "Güterverkehr in Schleswig-Holstein" vom September 1998 sind. Die Studie des ISL basiert auf den Prognosen, die auch für den BVWP 1992 relevant waren. Sie bezieht darüber hinaus neuere Studien über die Entwicklung der Ostseeverkehre mit ein. Die Studie ist auf den Gesamtumschlag in Tonnen ausgerichtet und enthält keine Aussage über die tatsächlich gefahrenen LKW-Kilometer.