



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Heiner Garg (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Auswirkungen der aktuellen Mittelfristplanung des Bundesverkehrshaushaltes auf Infrastrukturprojekte in Schleswig-Holstein

1. Ist durch die aktuelle Mittelfristplanung des Bundesverkehrshaushaltes mit einer Kürzung der Mittel für Verkehrsprojekte im Zeitraum der Jahre 2004-2008 in Schleswig-Holstein zu rechnen und wenn ja, in welcher Höhe?

Die Bundesregierung hat in ihrer bisherigen Finanzplanung von 2003 - 2007 Investitionsausgaben für Verkehrsprojekte in folgender Höhe vorgesehen:

- in Mrd. € -

	2003	2004	2005	2006	2007
Bundesfernstraßen	4,6	4,9	4,8	4,9	5,0
Eisenbahnen des Bundes	4,3	4,0	4,0	4,0	3,9
Bundeswasserstraßen	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6
Gesamt	9,6	9,5	9,4	9,5	9,5

Eine Aufschlüsselung nach Projekten in den jeweiligen Bundesländern ist nicht möglich.

Nach Verabschiedung des Bundeshaushalts und der mittelfristigen Finanzplanung hat die Bundesregierung nunmehr mitgeteilt, dass die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen im Zeitraum 2004 bis 2008 voraussichtlich um 7,7 Mrd. Euro ver-

mindert werden sollen. Danach ist vorgesehen, die Investitionsmittel für die Schiene auf 3 bis 3,5 Mrd. Euro jährlich und für die Bundesfernstraßen auf 3,9 bis 4,1 Mrd. Euro jährlich abzusenken. Die konkreten Auswirkungen dieser Kürzung auf einzelne Infrastrukturprojekte in Schleswig-Holstein können derzeit noch nicht dargestellt werden.

2. Welche zeitlichen Verzögerungen ergeben sich durch das ggf. geringere Volumen der Finanzmittel in Frage 1. im genannten Zeitraum auf Verkehrsprojekte in Schleswig-Holstein, insbesondere in Bezug auf
- a) den Ausbau der Autobahn 20 zwischen Lübeck und Segeberg,
 - b) den Ausbau der Autobahn 1 in Ostholstein zwischen Gremersdorf und Heiligenhafen,
 - c) den Ausbau der Bundesstraße 404 zur Autobahn 21 zwischen Bornhöved und Wahlstedt,
 - d) die Elektrifizierung der Bahnstrecken Kiel-Lübeck und Hamburg-Lübeck,
 - e) den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung sowie
 - f) die im Zuge einer Startbahnverlängerung des Flughafens Kiel-Holtenau notwendige Verlegung der Bundesstraße 503?

Können einzelne Projekte unter Umständen im genannten Zeitraum überhaupt nicht realisiert werden?

Die vorgesehene Mittelkürzung im Bundesverkehrshaushalt würde dazu führen, dass eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten nicht oder nur mit erheblichen Verzögerungen umgesetzt werden könnte.

Zu a)

Das MWAV steht derzeit mit dem BMVBW in Verhandlungen, einen Baubeginn für den Abschnitt zwischen Lübeck und Geschendorf im Herbst 2004 zu ermöglichen. Da der Planfeststellungsbeschluss Mitte 2004 erlassen wird, läge somit keine Verzögerung vor. Da für die beiden weiteren Teilstücke von Geschendorf über Weede bis Bad Segeberg Planfeststellungsbeschlüsse noch nicht vorliegen, sind derzeit keine zeitlichen Verzögerungen zu erkennen.

Zu b)

Der Ausbau zwischen Oldenburg Nord und Gremersdorf wird in 2004 fertig gestellt. Über die Fortsetzung bis Heiligenhafen kann erst entschieden werden, sobald Klarheit über die Haushaltsansätze der Jahre 2005 bis 2008 vorliegt.

Zu c)

Die Gesamtfertigstellung ist den Planungen entsprechend für 2006/2007 vorgesehen. Mit zwei Brückenbauwerken wurde im März 2004 begonnen.

Zu d)

Die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Hamburg-Lübeck hat sowohl für die Landesregierung wie für die Bundesregierung eine sehr hohe Priorität. Die DB AG beabsichtigt, in ihrer neuen mittelfristigen Finanzplanung das Projekt bis nach 2008 zurückzustellen. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen.

Bundesverkehrsminister Dr. Stolpe hat zugesagt, die Finanzierung dieses Projektes vorrangig zu sichern.

Für die Eisenbahnstrecke Kiel-Lübeck ist eine Elektrifizierung nicht vorgesehen, sondern eine Ertüchtigung (zweigleisige Abschnitte zur Beschleunigung der Zugverbindungen). Vorgesehen ist die Finanzierung mit Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes im Rahmen der Länderquote zuzüglich eines Baukostenzuschusses des Landes. Die DB AG hat den Einsatz dieser Mittel für SPNV-Projekte noch nicht mit den Ländern abgestimmt.

Zu e)

Der Bau einer festen Fehmarnbeltquerung ist nicht Bestandteil der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes, da bislang noch keine Entscheidung über das Projekt getroffen worden ist, eine Privatfinanzierung mit Staatsgarantie angestrebt wird und mit dem Bau nach Abschluss eines Staatsvertrages und einer umfangreichen Planung frühestens 2009 begonnen werden kann. Der Bund hat die Finanzierung des Ausbaus der Hinterlandverbindungen für den Fall einer positiven Entscheidung für die Querung zugesagt.

Zu f)

Die Verlegung der B 503 würde vom Bund insbesondere durch ersparte Erhaltungsaufwendungen finanziert werden. Es ist nicht ersichtlich, dass die Kürzungen beim Bundesverkehrshaushalt zu Verzögerungen bei diesem Projekt führen.

3. Hat die aktuelle Mittelfristplanung des Bundesverkehrshaushalts nach Auffassung der Landesregierung Auswirkungen auf die schleswig-holsteinische Bauwirtschaft und wenn ja, welche (Bitte unter besonderer Berücksichtigung der Ausbildungs- und Arbeitsplatzsituation)?

Sollte es infolge des Subventionsabbaus und globaler Minderausgaben zu Kürzungen der Ansätze kommen, wäre mit erheblichen Auswirkungen auf die Bauwirtschaft zu rechnen. Da derzeit noch unklar ist, welche Verkehrsprojekte in Schleswig-Holstein betroffen sind, können die Auswirkungen auf die schleswig-holsteinische Bauwirtschaft nicht konkretisiert werden.

Die Verkehrsminister und -senatoren haben den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aufgefordert, die Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur ab 2005 auf ein bedarfsgerechtes Niveau anzuheben.