



Bericht

der Landesregierung

Bericht zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein

Drucksache 15/ 3454

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Inhaltsverzeichnis

1	Bundesverkehrswegeplanung und Gesetzgebungsverfahren	3
1.1	Bundesratsverfahren	3
1.1.1	Straße	3
1.1.2	Schiene	3
1.2	Verkehrsausschusssitzung des Deutschen Bundestages am 5. Mai 2004	4
1.2.1	Straße	4
1.2.2	Schiene	5
1.3	Verkehrsausschusssitzung des Deutschen Bundestages am 26. Mai 2004	5
1.3.1	Straße	5
1.3.2	Schiene	6
1.3.3	Vertagung	6
1.4	Verkehrsausschusssitzung des Deutschen Bundestages am 16. Juni 2004	6
1.4.1	Straße	6
1.4.2	Schiene	6
1.5	Zweite und dritte Lesung des Deutschen Bundestages am 1. Juli 2004	6
1.6	Zweiter Durchgang im Bundesrat am 9. Juli 2004	6
2	Einzelprojekte	7
2.1	Straße	7
2.2	Schiene	9
3	Neue Finanzierungsformen	10

1. Bundesverkehrswegeplanung und Gesetzgebungsverfahren

Schleswig-Holsteins wichtigste Verkehrsprojekte bleiben trotz vieler Umschichtungen aufgrund der Haushaltslage im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (Bundeskabinettsbeschluss am 02. Juli 2003) gesichert. Bereits im Vorfeld der Beschlüsse des Bundestagsverkehrsausschusses vom 05. und 26. Mai 2004 konnten überdurchschnittlich viele Projekte verankert werden. Mit dem Bericht zum Bundesverkehrswegeplan vom 12.08.2003 (Drucksache 15/2821) hat die Landesregierung u. a. die Projektliste der schleswig-holsteinischen Maßnahmen an Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege im Vordringlichen Bedarf veröffentlicht.

1.1. Bundesratsverfahren

1.1.1. Straße

In der 537. Sitzung des Bundesrates am 10. September 2003 wurden von Schleswig-Holstein folgende Änderungsanträge zum Entwurf des 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes eingebracht:

a) A 21 Kiel – Klein Barkau

In der Karte „Nordblatt“ ist die nördliche Anbindung der Baumaßnahme „A 21 Kiel – Klein Barkau“ ab dem Knoten A 21 / L 317 an die Bundesstraße B 76 – auf dem durch beidseitig gelbe Striche markierten Verlauf der Baumaßnahme „B 202 Eckverbindung A 21 – B 76“ durch beidseitig rote Bundesautobahn-Striche als „Vordringlicher Bedarf“ darzustellen.

Als Folge

entfällt die durch beiderseitig gelbe Striche als „Weiterer Bedarf“ markierte Baumaßnahme „B 202 Eckverbindung A 21 – B 76 in Kiel (Südspanne)“.

b) B 502 Verlegung zwischen den neuen Knoten A 21 / B 76 und Ellerbek

In der Karte „Nordblatt“ ist die Baumaßnahme „B 502 Verlegung zwischen den neuen Knoten / B 76 und Ellerbek“ zwischen dem Knoten A 21 / B 76 und dem Knoten B 502 / K 1 (Klausdorfer Weg) durch Markierung mit beidseitig gelben Strichen als neues Projekt des „Weiteren Bedarfs“ aufzunehmen.

Die Bundesregierung hat der unter a) vorgeschlagenen Änderung zugestimmt und die unter b) vorgeschlagene Änderung abgelehnt.

1.1.2. Schiene

Zum Entwurf des Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbau-gesetzes (BSchwAG) hat die Landesregierung keine Änderungsanträge gestellt, da die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) verankerten Schienenprojekte vollständig in den Entwurf des Bedarfsplans aufgenommen worden sind.

1.2. Verkehrsausschusssitzung des Deutschen Bundestages am 05. Mai 2004**1.2.1. Straße**

Von schleswig-holsteinischen Bundestagsabgeordneten wurden folgende Änderungsanträge zum Entwurf eines 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes in der Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 05.05.2004 gestellt:

A-Drs.-Nr.	Anträge	Dringlichkeit bisher	Dringlichkeit neu
15(14)911	Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion zu lfd. Nr. 2331 B 430 OU Schmalensee	WB	VB
15(14)912	Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion zu lfd. Nr. 2291 A 21 Bargtheide (A 1) - Kasseburg (A 24)	WÖ*	VB
15(14)913	Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion zu lfd. Nr. 2320 B 203 OU Hamdorf	WB	VB
15(14)914	Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion zu lfd. Nr. 2323 B 206 N-OU Itzehoe	WÖ*	VB
15(14)915	Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion zu lfd. Nr. 2327 B 208 OU Ratzeburg	VÖ	VB
15(14)916	Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion zu lfd. Nr. 2329 B 209 OU Lauenburg - Elbebrücke (Anteil SH)	WB*	VB
15(14)1127	Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion zu lfd. Nr. 2333 B 431 Wedel - Landesgr. SH/HH	WÖ	VB
15(14)1128	Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion zu lfd. Nr. 2311 B 199 Niebüll - Leck	WB	VB
15(14)1129	Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion zu lfd. Nr. 2324 B 206 Itzehoe - Bad Bramstedt	WÖ	WB*
15(14)1130	Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion zu lfd. Nr. 2312 B 201 OU Süderbrarup	WB	VB
15(14)1131	Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion zu lfd. Nr. 2306 B 77 OU Hohenwestedt lfd. Nr. 2307 B 77 OU Remmels	WB WÖ	VB VB
15(14)1132	Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion zu lfd. Nr. 2315 B 202 OU Garding	WB	VB

Erläuterungen: VB = Vordringlicher Bedarf;

VÖ = Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für den VB;

WB* = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht;

WÖ* = Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für WB*;

WB = Weiterer Bedarf;

WÖ = Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko

Die vorgenannten Änderungsanträge sind insgesamt abgelehnt worden.

1.2.2. Schiene

Insgesamt wurden von Fraktionen 19 Anträge zu Einzelprojekten eingebracht. Außerdem hatte die Fraktion der CDU/CSU einen Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 15(14)1244), mit dem die Bundesregierung aufgefordert wurde, zu bestimmten Projekten die vorbereitenden Untersuchungen zur Entscheidung über die Aufnahme in die Bedarfsplanung weiterzuführen.

Der Entschließungsantrag bzw. der Änderungsantrag betrafen Schleswig-Holstein wie folgt:

A-Drs.-Nr.	Anträge	Inhalt des Antrages
15(14)1139	Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion zur Ausbaustrecke Hamburg-Elmshorn - 2. Baustufe	Aufnahme der 2. Baustufe in den Vordringlichen Bedarf
15(14)1244	Entschließungsantrag der CDU/CSU-Fraktion zur Ausbaustrecke Hamburg-Lübeck	Dreigleisiger Ausbau der gesamten Strecke zwischen Hamburg-Wandsbek und Lübeck wird angestrebt (vorbereitende Untersuchungen)
15(14)1244	Entschließungsantrag der CDU/CSU-Fraktion zur Ausbaustrecke / Neubaustrecke Hamburg-Norderstedt-Neumünster	Optimale Anbindung der Achse Norderstedt – Neumünster – Kiel an Hamburg wird angestrebt (vorbereitende Untersuchungen)

Der vorgenannte Änderungsantrag -15(14)1139- und der Entschließungsantrag -15(14)1244- wurden mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen abgelehnt.

1.3. Verkehrsausschusssitzung des Deutschen Bundestages am 26. Mai 20041.3.1. Straße

Am 26.05.2004 wurden nach bisherigem Kenntnisstand darüber hinaus von schleswig-holsteinischen Bundestagsabgeordneten folgende Änderungsanträge zum Entwurf des 5. Fernstraßenausbaugesetzes eingebracht:

Projektbezeichnung	Fraktion	Inhalt des Antrages
B 502 Verlegung zwischen B 76 und Ellerbek	SPD und Bündnis 90 / Die Grünen	Aufnahme als neues Projekt in den Weiteren Bedarf
B 502 Ostuferentlastungsstraße zwischen B 404 und Knoten B 502/K 1	CDU/CSU	Aufnahme als neues Projekt in den Weiteren Bedarf

1.3.2. Schiene

Die von Fraktionen gestellten Änderungsanträge betrafen nicht Schleswig-Holstein.

1.3.3. Vertagung

Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages hat am 26.5.2004 die abschließend vorgesehene Befassung über die Gesetzentwürfe und die vorgenannten Änderungsanträge auf den 16. Juni 2004 vertagt.

1.4. Verkehrsausschusssitzung des Deutschen Bundestages am 16. Juni 2004

Am 16. Juni 2004 hat der Verkehrsausschuss über die in der Sitzung am 26. Mai 2004 eingebrachten und noch nicht erledigten Einzelanträge abgestimmt und die Gesetzentwürfe abschließend beraten.

1.4.1. Straße

Der unter 1.3.1 aufgeführte Änderungsantrag der Fraktionen von SPD und Bündnis 90 / Die Grünen wurde angenommen. Der unter 1.3.1 aufgeführte Änderungsantrag der CDU/CSU-Fraktion wurde abgelehnt.

1.4.2. Schiene

Es lagen keine Schleswig-Holstein betreffende offenen Einzelanträge mehr vor (siehe 1.3.2.).

1.5. Zweite und dritte Lesung des Deutschen Bundestages am 01. Juli 2004

Am 01. Juli 2004 hat der deutsche Bundestag das fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes und das erste Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes verabschiedet.

1.6. Zweiter Durchgang im Bundesrat am 09. Juli 2004

Ergebnis des anschließend eingeleiteten Umfrageverfahrens ist die Empfehlung des Verkehrsausschusses an den Bundesrat, den Vermittlungsausschuss nicht einzuberufen. Die im Rahmen des Umfrageverfahrens gestellten Anträge gelten damit als erledigt.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung am 09. Juli 2004 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 01. Juli 2004 verabschiedeten fünften Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes einen Antrag auf Anrufung des Vermittlungsausschusses nicht zu stellen.

In der gleichen Sitzung hat der Bundesrat beschlossen, dem vom Deutschen Bundestag am 01. Juli 2004 verabschiedeten Ersten Gesetz zur Änderung des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes zuzustimmen.

2. Einzelprojekte

2.1 Straße

Es ist der Landesregierung gelungen, die wichtigsten Straßenbauprojekte im vor-dringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans und des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen als Anhang zum Fernstraßenausbaugesetz zu verankern.

Höchste Priorität hat nach wie vor der **Neubau der A 20**, die von Lübeck (A 1) bis Stade (A 26) in den vordringlichen Bedarf eingestuft worden ist. Die Elbquerung bei Glückstadt hat darüber hinaus als fest disponiertes Projekt einen erhöhten Stellenwert.

Am 5. Mai 2004 hat der Verkehrsausschuss des deutschen Bundestages den Ände-rungsantrag der Fraktion SPD und Bündnis 90/Die Grünen des Landes Niedersach-sen zur Weiterführung der A 20 auf niedersächsischem Gebiet angenommen. Als Folge davon besteht für die A 20-Fortsetzung von Stade (A 26) bis Sittensen (A 1) jetzt keine Bedarfseinstufung mehr. Die Landesregierung bedauert dies. Die Einstu-fung der A 22 als weiterer Bedarf mit Planungsrecht und besonderem naturschutz-fachlichem Planungsauftrag ist hingegen bestätigt worden. Damit wird die A 20 zu-künftig zum einen über die A 26 und zum anderen über die A 22 fortgesetzt und an das westdeutsche Bundesfernstraßennetz angeschlossen.

Für die A 22 sind jedoch bislang keine Planungsleistungen erbracht worden. Das be-deutet, dass die Weiterführung der A 20 über die A 26 hinaus, erst verspätet für den Verkehr zur Verfügung stehen wird. In den ersten Jahren wird die A 20 daher nur einen reduzierten Verkehrswert entwickeln können. Gleichzeitig sinkt damit die Ren-diteerwartung eines potenziellen privaten Investors für die Elbquerung. Inwiefern die-ser Umstand zu Verzögerungen bei der Realisierung der privat zu finanzierenden Elbquerung und damit zu Verzögerungen bei der Gesamtfertigstellung der A 20 führt, kann zurzeit nicht abschließend beurteilt werden.

Die Landesregierung ist bestrebt, mögliche Verzögerungen in der Realisierung zu vermeiden oder weitestgehend zu minimieren. Die gemeinsamen Entwurfsplanungen für die Elbquerung mit Niedersachsen sind bereits angelaufen. Noch in diesem Jahr wird die Baugrunduntersuchung in der Elbe durchgeführt. Die bis zu 50 m tiefen Boh-rungen sind wesentliche Voraussetzungen für den späteren Tunnelbauentwurf. Auch in den anschließenden Abschnitten in Schleswig-Holstein – von der B 431 bis zur A 23 und von der A 23 bis zur L 114 – wurde mit der Entwurfsbearbeitung bereits begonnen. Die Ausschreibung der Konzession für die Elbquerung wird zu gegebener Zeit erfolgen. Ziel ist, die Planung der Elbquerung bis zu einem rechtskräftigen Plan-feststellungsbeschluss auf konventionelle Weise durchzuführen und erst danach eine Konzession für Bau, Betrieb und Finanzierung der Elbquerung zu erteilen.

Zusätzlich zum Neubau der A 20 sollen – ebenfalls als prioritäre Maßnahmen - die beiden Nord-Süd-Verbindungen A 7 und A 21 leistungsfähig ausgebaut werden.

Die **Erweiterung der A 7** um zwei Fahrstreifen zwischen Hamburg und dem Bordesolmer Dreieck ist als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Darüber hinaus ist das Projekt im Bundesprogramm „Bauen jetzt – Investitionen beschleunigen“ enthalten.

Der Ausbau der A 7 soll in Form des sogenannten A-Modells erfolgen. Dabei werden der Ausbau der zusätzlichen Fahrstreifen sowie die Erhaltung und der Betrieb aller Fahrstreifen von einem Privaten übernommen und finanziert. Im Gegenzug erhält der Private das Gebührenaufkommen aus der kilometerbezogenen Maut für schwere Lkw. Darüber hinaus werden die durch die Nutzung der Pkw und leichten Lkw verursachten Kosten in Form einer staatlichen Anschubfinanzierung kompensiert. Nach Ablauf der Konzessionslaufzeit wird die Autobahn auf die öffentliche Hand zurück übertragen.

Derzeit wird die grundsätzliche finanzielle Machbarkeit des Projektes „Ausbau der A 7“ als A-Modell mittels einer Realisierungsstudie geprüft. Einer der Schwerpunkte dieser Realisierungsstudie ist es, wirtschaftliche Konzessionsabschnitte zu bilden. Mit den Arbeiten an der Konzessionsausschreibung soll nach Abschluss der Realisierungsstudie begonnen werden.

Unabhängig davon hat die Landesregierung – zur zeitlichen Beschleunigung – der Straßenbauverwaltung einen Planungsauftrag für den Ausbau der A 7 erteilt. Die Entwurfsbearbeitung wird so vorbereitet, dass ein privater Betreiber nach Erteilung der Konzession jederzeit in die Planungen einsteigen kann. Erste Vorarbeiten sind bereits durchgeführt worden.

Als zweite Nord-Süd-Achse soll die **Bundesstraße B 404** zur **Bundesautobahn A 21** ausgebaut werden. Mit Ausnahme der Teilstrecke zwischen Bornhöved und Negernbötel ist die B 404 von Stolpe bis zur A1 bei Bargtheide bereits vierstreifig zur A 21 ausgebaut.

Der vierstreifige Ausbau der B 404 zur A 21 zwischen Bornhöved und Negernbötel wird in 2007 abgeschlossen sein. Der mit Sofortvollzug versehene Planfeststellungsbeschluss zum vierstreifigen Ausbau der B 404 zur A21 zwischen Bornhöved und Negernbötel ist am 24.11.2003 erlassen worden. Bis zum Ende der Klagefrist am 16.02.2004 wurde eine Klage eingereicht, die noch anhängig ist. Es handelt sich hierbei um eine Entschädigungsforderung, die keine Auswirkungen auf den geplanten Bauablauf des Projektes haben wird.

Für den Bereich von Kiel bis nach Stolpe wurde die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf des BVWP nunmehr im Rahmen der Ausbaugesetze bestätigt.

Für den südlich der A 1 verlaufenden Bereich der B 404 zwischen Bargtheide (A1) und Kasseburg (A24) sind die Planungsarbeiten zurzeit zurückgestellt. Der neue Bundesverkehrswegeplan (BVWP) weist diesen Bereich dem „weiteren Bedarf mit Planungsrecht sowie mit besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ zu. Ein

Baubeginn ist aufgrund der Laufzeit des neuen BVWP erst nach dem Jahr 2015 realistisch.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zwischen der A 1 und der A 24 wird für die Zwischenzeit eine Übergangslösung in Form einer 2+1-Verkehrsführung angestrebt. Durch die Einrichtung dieser Verkehrsführung (Dreistreifigkeit mit wechselseitiger Verkehrsführung) kann die Verkehrssicherheit in diesem Abschnitt erheblich gesteigert werden. Vorgesehen ist der 3-streifige Ausbau in vier Teilabschnitten.

Der dreistreifige Ausbau soll beschleunigt realisiert werden. Es ist vorgesehen, die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen noch in 2004 zu vergeben. Nach Fertigstellung der Entwurfs- und Planfeststellungsunterlagen soll Ende 2005 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

2.2 Schiene

Auch im Bereich Schiene konnten die wichtigsten Projekte in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans und des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege als Anhang zum Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgenommen werden.

Die **Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke zwischen Hamburg und Lübeck-Travemünde** ist im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 (BVWP) verankert. Für den Abschnitt Hamburg Hbf – Lübeck Hbf ist das Projekt baureif, da in diesem Bereich sämtliche Planfeststellungsbeschlüsse für die Elektrifizierungsmaßnahme auf Hamburger und schleswig-holsteinischem Gebiet ergangen sind. Für den Streckenabschnitt von Lübeck Hbf bis Travemünde soll das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden, nachdem der Planfeststellungsbeschluss für die Hafenerweiterung am Skandinavienkai mit der damit verbundenen Trassenverlegung vollziehbar geworden ist.

Die Elektrifizierung hat auch für das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine hohe Priorität. Aufgrund der angespannten Haushaltslage des Bundes - insbesondere aufgrund der Verzögerung der Maut-Einführung – sowie der Priorisierung seitens der DB AG verschiebt sich jedoch die ursprünglich für den Zeitraum von 2004 bis 2006 vorgesehene Umsetzung. Nach Abstimmung zwischen Bundesregierung und DB AG soll das Projekt nunmehr stufenweise realisiert werden, wobei wesentliche Teile erst nach 2008 durchgeführt werden sollen. Für die Landesregierung ist die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck von größter verkehrspolitischer Bedeutung. Sie strebt daher in laufenden Gesprächen mit Bund und DB AG an, das Projekt durch alternative Finanzierungen frühzeitiger zu realisieren.

Um den bestehenden **Engpass** im Schienenverkehr auf der Jütlandroute zu beseitigen, ist der dreigleisige Ausbau der Eisenbahnstrecke **zwischen Pinneberg und Elmshorn** in den Vordringlichen Bedarf des BVWP eingestellt worden. Ergänzende Maßnahmen, insbesondere die überwiegend hamburgisches Gebiet berührende Dreigleisigkeit Pinneberg - Hamburg, sind im Weiteren Bedarf des BVWP - als 2. Baustufe - enthalten. Grundsätzlich ist vorgesehen, die Projekte des Vordringlichen Bedarfs bis 2015 umzusetzen.

Voraussetzung für den Ausbau dieses Schienenweges ist der Umbau des **Bahnhofs Elmshorn**. Dieses Projekt beinhaltet den Bau eines zusätzlichen vierten Bahnsteiggleises, eines mittleren Überholungsgleises sowie behindertengerechter Bahnsteigzugänge.

Auf Grund der angespannten Finanzsituation beabsichtigt die DB AG, die Umsetzung des Projektes langfristig zu verschieben. Demgegenüber fordert das Land einen zügigen Abschluss der Planung und die Realisierung des Projektes.

3. Neue Finanzierungsformen

Die zügige Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten stößt nicht nur in Schleswig-Holstein angesichts der Finanzlage der öffentlichen Hand auf Schwierigkeiten. Defizite in der Verkehrsinfrastruktur verursachen jedoch hohe volkswirtschaftliche Kosten. Wichtige Infrastrukturmaßnahmen müssen deshalb so schnell wie möglich realisiert werden. Die Nutzung privater Planungs-, Betreiber- und Finanzierungsmodelle und eine (teilweise) Umstellung der traditionellen Haushaltsfinanzierung auf eine Nutzerfinanzierung können helfen, wichtige Projekte schneller auf den Weg zu bringen, als die öffentliche Hand dies aufgrund der rechtlichen Verfahrensvorgaben vermag.

Unbeschadet davon bleibt die Vorhaltung und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur eine Aufgabe des Staates.

Folgende Finanzierungs-Modelle können heute eingesetzt werden, wobei die Auswahl einzelfallbezogen nach betriebs- und volkswirtschaftlichen Kriterien zu erfolgen hat:

- ▶ **private Vorfinanzierung**
Seit 1994 wurde in Deutschland die Vorfinanzierung verschiedener Fernstraßenprojekte erprobt, in Schleswig-Holstein die Ortsumgehung Kaltenkirchen. Mit der privaten Vorfinanzierung werden Haushaltslasten jedoch lediglich in die Zukunft verschoben. Sie ist für die öffentliche Hand nicht wirtschaftlich.
- ▶ **Betreibermodell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz**
Ein privater Investor baut mit staatlicher Genehmigung eine Verkehrsanlage und betreibt diese anschließend auf eigene Rechnung. Refinanziert wird die Investition durch zu erhebende Nutzungsentgelte. In Schleswig-Holstein wird auf diese Weise die Travequerung in Lübeck (Herrentunnel) als bundesweit eines der ersten Projekte realisiert. Die Landesregierung sieht für die Zukunft auch die feste Fehmarnbeltquerung sowie die Elbquerung im Zuge der A 20 für eine private Finanzierung im Rahmen des Betreibermodells als geeignet an.
- ▶ **Betreibermodelle im Schienenverkehr**
Auch im Schienenverkehr sind Betreibermodelle denkbar. Insgesamt zeigt sich jedoch, dass eine vollständige wettbewerbliche Bereitstellung von Infrastrukturleistungen noch nicht gelungen ist. Die beschränkte Zahl von Modellprojekten macht deutlich, dass der Infrastrukturdienstleistungsmarkt noch kaum entwickelt ist.

Eine realisierbare Variante könnte sein, dass die DB Netz AG Eigentümerin der Infrastruktur bleibt, eine landeseigene Gesellschaft die Rolle des Besitzers, des Investors und der Vermarktung übernimmt und die restlichen Aufgaben durch eine private Infrastrukturgesellschaft wahrgenommen werden. Die Landesregierung wird diese Entwicklung aktiv mitgestalten.

- ▶ **Betreibermodell für den mehrstreifigen Ausbau von Autobahnen (A-Modell)**
Es handelt sich um eine besondere Form eines Betreibermodells. In Schleswig-Holstein wird es auf diese Weise möglich sein, den angestrebten sechsstreifigen Ausbau der A 7 zwischen Hamburg und dem Bordscholmer Dreieck zeitlich vorzuziehen.

Weitere Einzelheiten zu diesen Varianten einer privaten Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten sind im Landesverkehrsprogramm unter Kapitel 4.2 ausführlich beschrieben.