



Bericht

der Landesregierung

Anmeldungen des Landes Schleswig-Holstein für den Bundesverkehrswegeplan 2015

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist ein strategisches und verkehrsträgerübergreifendes Planungsinstrument für den Investitionsbedarf der Verkehrswege des Bundes. Er ist hingegen kein Finanzierungsplan und hat keinen Gesetzescharakter. Er ist jedoch die Grundlage für den vom Deutschen Bundestag zu verabschiedenden Bedarfsplan. Der bestehende BVWP aus dem Jahr 2003 ist wegen des Auseinanderklaffens zwischen Mittelbedarf und der tatsächlicher Mittelausstattung des Bundesverkehrshaushalts seit Jahren unterfinanziert.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat mit den Vorarbeiten für die Aufstellung eines neuen BVWP begonnen, der ab dem Jahr 2015 gelten soll. Hierfür sind im Wesentlichen folgende Verfahrensschritte vorgesehen:

1. Erarbeitung der Verkehrsprognose für das Zieljahr 2030.
2. Erarbeitung einer Grundkonzeption und Weiterentwicklung der Bewertungsmethodik.
3. Bewertung der angemeldeten Projekte.
4. Die Ergebnisse der einzelnen Verfahrensschritte münden in einem Gesamtplanentwurf.

Ferner plant das BMVBS eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung, die weit über den gesetzlichen Rahmen der Strategischen Umweltprüfung hinausgehen soll. Die konkrete Ausgestaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung ist seitens des BMVBS noch nicht festgelegt. Wie sich die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zu den Anmeldungen der Länder verhalten, ist ebenfalls noch unklar.

Das BMVBS hat das Ziel vorgegeben, ein realistisches und finanzierbares Gesamtkonzept für die künftige Verkehrsinfrastruktur aufzustellen und angekündigt, dass in der Grundkonzeption Erhaltungsinvestitionen Vorrang vor Neu- und Ausbau haben sollen. Für den Neu- und Ausbau sollen Projekte zur Engpassbeseitigung, insbesondere auf den Hauptachsen und Güterverkehrskorridoren, im Vordergrund stehen. Vor diesem Hintergrund wird bei der Anmeldung voraussichtlich eine enge Auslegung der indisponiblen Projekte vorgenommen werden. Alle Projekte, die bis Ende 2015 noch nicht im Bau sind, werden grundsätzlich als disponibel eingestuft. Folglich sind auch die im bestehenden BVWP 2003 bereits verankerten, aber bis Ende 2015 noch nicht begonnenen Projekte neu anzumelden.

Das BMVBS hat für die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße Fristen für Projektanmeldungen wie folgt vorgegeben:

- Wasserstraßen: bis 15. Dezember 2012 (auf Antrag bis zum 1. Quartal 2013 verlängert)
Schienenwege: bis 28. März 2013
Straßen: ab Frühjahr 2013, bislang noch kein konkreter Termin.

Die Projektanmeldungen für den Verkehrsträger Schiene erfolgen durch die Deutsche Bahn AG (DB AG) und für Bundeswasserstraßen durch die Bundeswasserstraßenverwaltung. Die Länder können ihre Forderungen in relativ einfacher Form anmelden.

Gem. Art 90 Abs. 2 GG verwalten die Länder die Bundesfernstraßen in Auftragsverwaltung für den Bund. Von daher müssen die Länder ihre Anmeldungen für den Verkehrsträger Straße ausführlich anhand definierter Kriterien und mit hoher Datenqualität darstellen.

Der BVWP berücksichtigt grundsätzlich keine Projekte für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), da hierfür andere Finanzierungswege (insbesondere auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes) bestehen.

Der BVWP hat keine verkehrsträgerübergreifenden Länderquoten. Das bedeutet, dass z. B. der Verzicht auf die Anmeldung eines Straßenbauprojektes nicht die Realisierungschancen für ein Schienen- oder Wasserstraßenprojekt erhöht.

Die vom BMVBS vorgegebene Zielsetzung, gegenüber dem bisherigen unterfinanzierten BVWP 2003 mit dem BVWP 2015 ein realistisches und finanzierbares Gesamtkonzept aufzustellen und folglich die Anmeldung von neuen Projekten zu begrenzen, wird für richtig gehalten. Dies soll auch hinsichtlich der Zielsetzung, die CO₂-Emissionen im Verkehr zu verringern und den Flächenverbrauch zu minimieren, erfolgen. Ferner ist die im Koalitionsvertrag erklärte Zielsetzung, den Schienenverkehr zu stärken, zu berücksichtigen.

Die Anmeldung ist als Poolvorschlag zu verstehen, dessen Prioritätensetzung von dem künftigen Gesamtkonzept, dem tatsächlichen finanziellen Rahmen und den Bewertungsergebnissen abhängt. Zeitgleich soll eine enge Abstimmung mit den anderen norddeutschen Bundesländern beginnen, um eine gemeinsame Verkehrsplanung der Region auf den Weg zu bringen.

Aufgrund dieser Vorgaben werden für den Verkehrsträger Straße - mit einer Ausnahme - keine neuen Projekte empfohlen. Projekte des derzeit „Vordringlichen , Bedarfs“ werden neu angemeldet, soweit sie nicht unter den indisponiblen Bereich fallen. Für vier Straßenbauvorhaben wird eine Aufstufung vom „Weiteren Bedarf“ in den „Vordringlichen Bedarf“ vorgeschlagen. Für mehrere Projekte, die im BVWP 2003 im „Weiteren Bedarf“ enthalten sind (insbesondere Ortsumfahrungen) wird vorgeschlagen, diese aufgrund der vom BMVBS vorgegebenen Rahmenbedingungen nicht erneut anzumelden.

Das einzige Straßenbauprojekt, das neu aufgenommen werden soll, auch wenn definierte Kriterien und Daten bislang nicht vorliegen, ist der Bau einer zusätzlichen Fehmarnsundquerung. Mit der Anmeldung erhöhen sich die Baukosten für die Hinterlandanbindung. Derzeit ist noch offen, ob es sich hierbei um ein kombiniertes Straßen- und Schienenbauwerk und um eine Brücke oder einen Tunnel handeln soll.

Ausbaumaßnahmen von Bundesstraßen zur „Betriebsform 2+1“ (dreistreifig wie z. B. für die B 5 zwischen Husum und Tönning und zwischen der A 23 bei Itzehoe und Brunsbüttel sowie für die B 404 zwischen den Anschlüssen zur A 1 und A 24) auf vorhandener Trasse sind für den BVWP nicht anzumelden. Die entsprechenden Vorhaben werden - wie auch andere Um- und Ausbaumaßnahmen sowie Erhaltungsmaßnahmen - von den Ländern im Rahmen der Auftragsverwaltung des vom Bund vorgegebenen Bundesfernstraßenbudgets realisiert.

Die Anmeldevorschläge berücksichtigen mehrere Schienenprojekte für den Personenfern- und Güterverkehr. Obwohl SPNV-Projekte nicht im BVWP dargestellt werden sollen, wird vorgeschlagen, die S-Bahn-Projekte „S 4 Ost und West“ anzumelden, da sie eine Wechselwirkung mit dem Güter- und Personenfernverkehr haben und ursprünglich - allerdings in etwas anderer Ausgestaltung - BVWP-Projekte waren.

Die Anmeldevorschläge für die Wasserstraßen betreffen mehrere Ausbauprojekte für den Nord-Ostsee-Kanal und den Elbe-Lübeck-Kanal.

Das BMVBS die jeweiligen Projektanmeldungen gesamtwirtschaftlich bewerten bzw. bewerten lassen und über die Einstufung für den BVWP entscheiden. Bei dieser Einstufung wird das BMVBS neben dem Nutzen-Kosten-Verhältnis u. a. netzkonzeptionelle, raumordnerische, städtebauliche und umweltfachliche Aspekte einbeziehen. Von daher ist gegenwärtig noch offen, welche Anmeldungen letztlich erfolgreich sein werden.

Da die Bundesverkehrswege und die Aufstellung des BVWP in der Finanzverantwortung des Bundes liegen, haben Anmeldungen für den BVWP grundsätzlich keine Auswirkungen auf den Landeshaushalt. Allerdings hat das Land Schleswig-Holstein die Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen und muss insofern die personellen und sächlichen Verwaltungskosten für die qualifizierte Anmeldung der Projekte tragen.

Stand 31.01.2013

Seite 1

Anlage 1 - Vorschlag für Anmeldung Straßenprojekte

aktualisierte Liste ohne die fertigen und im Bau befindlichen Projekte
sortiert nach Einstufung

Projekt	Investitions- volumen Mio. €	bisherige Einstufung	Begründung / Anmerkungen
bleibt in der Einstufung vordringlicher Bedarf			
A 20			
LGr. NI/SH - Lübeck (A 1)	982,20	vordringlicher Bedarf	Planfeststellungsverfahren
A 7 (Bad Bramstedt) bis Wittenborn (B 206)	126,20	}]	Planfeststellungsverfahren
L 114 bis A 7 (Bad Bramstedt)	129,10		Planfeststellungsverfahren. Im
A 23 (Hohenfelde) bis L 114	86,30		Einvernehmen mit Nieder-
B 431 (Glückstadt) bis A 23 (Hohenfelde)	172,40		sachsen über Elbquerung.
K 28 / Elbquerung bis B 431 (Glückstadt) (Anteil SH)	322,00		
A 21			
Kiel (B 76) - Klein Barkau / Klein Barkau - Stolpe	156,90	vordringlicher Bedarf	Entwurf
Neumeimersdorf - Kiel	14,40		Entwurf
Klein Barkau - Weisseedamm	41,60		Planfeststellungsverfahren
Nettelsee - Klein Barkau	40,30		
B 202			
OU Tating	7,00	vordringlicher Bedarf	Planfeststellungsverfahren
B 209			
N-OU Schwarzenbek	5,40	vordringlicher Bedarf	Planfeststellungsverfahren
B 5			
OU Hattstedt - Bredstedt	54,00	vordringlicher Bedarf	Planfeststellungsverfahren
B 5			
N-OU Geesthacht bis A 25/B 5	87,20	vordringlicher Bedarf	Entwurf
B 199			
OU Handewitt	11,40	vordringlicher Bedarf	Entwurf
B 208			
OU Ratzeburg	21,40	weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	Entwurf

Anlage 1 - Vorschlag für Anmeldung Straßenprojekte

Seite 2

Stand 31.01.2013

Projekt	Investitions- volumen Mio. €	bisherige Einstufung	Begründung / Anmerkungen
B431 Verlegung in Wedel	18,40	weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	Entwurf

Neuanmeldung vordringlicher Bedarf

B207 Fehmarnsundquerung			keine Planung zusammen mit Schiene (vgl. Anmeldung Schiene)
----------------------------	--	--	---

bleibt in der Einstufung weiterer Bedarf

B 202 Eckverbindung A 21 - Segeberger Landstr. (B 76)	17,90	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
B 502 Segeberger Landtr. (B 76) - Eilerbek	71,20	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
A 21 Elbe (LGr NI/SH) - A 24/AS Schwarzenbek O-OU HH)	177,20	weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	noch keine Bearbeitung
B 206 N-OU Itzehoe (A 23 - B 206)	28,60	weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	noch keine Bearbeitung

Stand 31.01.2013

Seite 3

Anlage 1 - Vorschlag für Anmeldung Straßenprojekte

Projekt	Investitions- volumen Mio. €	bisherige Einstufung	Begründung / Anmerkungen
B 202 OU Garding	4,60	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
B 431 Wedel - LGr. SH/HH	23,50	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung

Aufstufung der Einstufung beantragen (also
vordringlicher Bedarf)

A 21 Bargtheide (A 1) - Kasseburg (A 24)	112,10	weiterer Bedarf mit Planungsrecht u. besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag	noch keine Bearbeitung
B 207 AS Heiligenhafen-O - Puttgarden	91,40	weiterer Bedarf mit Planungsrecht	Panfeststellungsverfahren
B 5 Nordumfahrung Lauenburg/Elbe (ohne Elbbrücke)	49,60	weiterer Bedarf mit Planungsrecht	noch keine Bearbeitung
B 209 Ostumfahrung Lauenburg/Elbe (ohne Elbbrücke, Abschl.)	14,70	weiterer Bedarf mit Planungsrecht	noch keine Bearbeitung
B 431 OU Glückstadt	27,40	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung

keine erneute Anmeldung für Bedarfsplan

B 5 OU Marne	14,50	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
-----------------	-------	-----------------	------------------------

Stand 31.01.2013

Seite 4

Anlage 1 - Vorschlag für Anmeldung Straßenprojekte

Projekt	Investitions- volumen Mio. €	bisherige Einstufung	Begründung / Anmerkungen
B 5 OU Meldorf	9, 10	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
B 75 OU Bargteheide	13, 50	weiterer Bedarf	
B 76 OU Fleckeby	8, 70	weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	noch keine Bearbeitung
B 77 OU Hohenwestedt	12, 20	weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	noch keine Bearbeitung
B 77 OU Remmels	8, 50	weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	noch keine Bearbeitung
B 199 Flensburg/O-Wees	5, 60	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
B 199 OU Leck (B 5 - B 199)	19, 10	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
B 201 OU Süderbrarup	9, 00	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung

Stand 31.01.2013

Seite 5

Anlage 1 - Vorschlag für Anmeldung Straßenprojekte

Projekt	Investitions- volumen Mio. €	bisherige Einstufung	Begründung / Anmerkungen
B 202 OU Seeth und Nordenstapel	14,80	weiterer Bedarf	
B 202 OU Selent	11,80	weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	noch keine Bearbeitung
B 203 Büsum - Osterhof	8,10	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
B 203 OU Hamdorf	5,50	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
B 206 Itzehoe/O - Bad Bramstedt/W	42,10	weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	noch keine Bearbeitung
B 209 OU Lüttau	7,70	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
B 430 OU Schmalensee	3,40	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
B 431 OU St. Margarethen (B 5n - B 431)	13,90	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
B 431 OU Brokdorf	14,10	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
B 431 OU Uetersen	21,70	weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	noch keine Bearbeitung

Anlage 1 - Vorschlag für Anmeldung Straßenprojekte

Seite 6

Stand 31.01.2013

Projekt	Investitions- volumen Mio. €	bisherige Einstufung	Begründung / Anmerkungen
B 431 OU Holm	12,20	weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	noch keine Bearbeitung
B 432 OU Leezen	13,10	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
B 432 OU Iltzstedt	9,80	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
B 432 OU Nahe	10,20	weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	noch keine Bearbeitung
B 432 OU Kayhude	12,20	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung
B 501 OU Grömitz	10,10	weiterer Bedarf	noch keine Bearbeitung

Anlage 2 – Vorschlag für Anmeldungen Schienenprojekte

Projekt	Investitions- volumen in Mio. €	Begründung / Anmerkungen	Zieljahr der Realisierung
Schieneanbindung FBQ (= 2gleisiger Ausbau + Elektrifizierung HL- Puttgarden) oder Neubau	k. A.	Im BVWP 2003 als ABS Hamburg-Oresundregion* mit 1.095 Mio. € veranschlagt. Verpflichtung durch Staatsvertrag. Im IRP unter Kategorie „D“ berücksichtigt (= Umsetzung nach 2015). Da ROV noch läuft, kann noch keine konkrete Trassenführung angemeldet werden. Davon abhängig ist auch ein Neubau der Trasse möglich.	2021
Ergänzungs-/Ersatzbau- werk für Fehmarn <u>und</u> querung	k. A.	Grundsätzliche Fragen noch offen: - Ersatz- oder Ergänzungsbauwerk? - Ausführung: Brücke Tunnel? - kombiniert Schiene/Straße? Empfehlung: parallele Anmeldung für Verkehrsträger Straße (ggf. nur Schienentunnel).	2021
Ausbau der Kurve Bad Kleinen und Elektrifizierung Lübeck- Bad Kleinen	k. A.	Als ABS Lübeck-Schwerin im BVWP 2003 berücksichtigt, daher Fortschreibung bzw. Aktualisierung der Anmeldung. Bypass für verlängerte FBQ-Anbindung für südostwärts laufende Verkehre, Entlastung Knoten Hamburg. Baumaßnahme größtenteils auf Gebiet von M-V, Abstimmung mit M-V über Anmeldung	2021
Ersatzbauwerk Rendsburger Hochbrücke	k. A.	Grundinstandsetzung soll 2014 abgeschlossen sein. Damit Nutzungsdauer für mindestens weitere 30 Jahre. Trotzdem sinnvoll, zumindest die Planung eines Ersatzbauwerkes anzustoßen	2044
Marschbahnstrecke: Zweigleisigkeit und Elektrifizierung	k. A.	Maßnahmen sind im Koalitionsvertrag vereinbart. Sie wurden bereits in 2001 für BVWP 2003 angemeldet, jedoch wegen negativer Kosten-Nutzen-Untersuchung vom BMVBS nicht aufgenommen. Für die Elektrifizierung wurden seinerzeit Investitionskosten von 174 Mio. € kalkuliert.	Zwischen 2015 – 2030 (Laufzeit künftiger Verkehrsvertrag)
Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Gütergleis Brunsbüttel- Wilster	k. A.	Wie vor.	Offen

Projekt	Investitions- volumen in Mio. €	Begründung / Anmerkungen	Zieljahr der Realisierung
ABS Hamburg-Lübeck: HH-Hasselbrook - Bargteheide („S 4 Ost“)	k. A.	Im VB des BVWP 2003 ist konventionelles 3. Gleis HH-Wandsbek - Ahrensburg verankert. Seither Planung modifiziert (Achsenkonzept). Voraussetzung für Entlastung der DB-Strecke, die hohe Güterverkehre nach Fertigstellung der FBQ aufnehmen muss, durch separate Gleise. Ferner Entlastung des Knotens Hamburg (lt. Untersuchung der DB AG). Stand: Vorentwurfsplanung in Arbeit, soll 4/2013 vorliegen (dann konkretere Kostenangabe möglich)	2020
ABS Hamburg-Elmshorn („S 4 West“)	k. A.	Im VB des BVWP 2003 ist konventionelles 3. Gleis zw. Elmshorn-Pinneberg verankert. Ausbau/Modernisierung des Bhf. Elmshorn (u. a. mit 4. Bahnsteiggleis) auch im Zusammenhang mit Verlegung Bhf Altona (Altona Nord) und Überleitstelle. Stand: Vorentwurfsplanung in 2013	Nach 2020
Elektrifizierung Neumünster – Bad Oldesloe	k. A.	Im BVWP 2003 als Alternative zur FBQ vorgesehen. Mit Entscheidung für FBQ nach Bedarfsplanüberprüfung des BMVBS überflüssig. Trotzdem sinnvoll als Bypass zur Jütlandlinie.	2020
Kiel – Lübeck - Elektrifizierung	k. A.	Teilnutzung für alternative Trasse der FBQ-Anbindung, müsste mit BMVBS erörtert werden.	2021 (Zusammenhang FBQ)
Lübeck – Lüneburg - Ausbau, Elektrifizierung	k. A.	Umfahrung Knoten Hamburg, alternative Anbindung für FBQ.	2021

Anlage 3 - Vorschlag für Anmeldungen Wasserstraßen

Projekt	Investitionsvolumen Mio. €	bisherige Einstufung
Nord-Ostsee-Kanal (NOK)		
Neubau 5. Schleuse Brunsbüttel	rd. 300 Mio. €	Vordringlicher Bedarf (VB) für Substanzerhaltung; Instandsetzung und Erneuerung von Brücken, Tunnel, Schleusen- und Fähranlagen, Ufer
Neue Schleusen Brunsbüttel	rd. 170 Mio. €	
Sanierung der Schleusenanlagen in Kiel-Holt enau	Kostenermittlung erfolgt durch die WSV	
Anpassung der Ortstrecke	Ausbau Oststrecke: rd. 200 Mio. €	
Vertiefung des NOK	Neubau Levensauer Hochbrücke: rd. 50 Mio. € rd. 240 Mio. €	
Elbe-Lübeck-Kanal (ELK)		
Neubau der Schleusen und Vertiefung des ELK	Schleusen: rd. 200 Mio. € Vertiefung: rd. 240 Mio. € Anpassung Brücken: rd. 24 Mio. €	VB für laufende Ersatzinvestitionen; Instandsetzung Dämme, Ufer, Wehre, Brücken; Schleusenverlängerung bei Ersatz