



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christel Happach-Kasan (FDP)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Verkehrswirtschaftliches Konzept für den Raum Geesthacht-Schwarzenbek-Lauenburg

1. In welchem Umfang hat sich die Landesregierung den Empfehlungen der Gutachtergruppe B 5 / B 209 angeschlossen, die in der 1999 veröffentlichten „Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung des Raumes Lauenburg“ vorgestellt werden: Ausbau der B 404 zur A 21 bei Wegfall der Westumgehung Schwarzenbek, Nordost-Umgehung Schwarzenbek, Nord-Umgehung Lauenburg sowie kurze Nord-Umgehung Geesthacht? Welche der von der Gutachtergruppe empfohlenen Maßnahmen lehnt die Landesregierung mit welcher Begründung ab? Welche zusätzlichen Maßnahmen befürwortet die Landesregierung mit welcher Begründung?

Mit den Ergebnissen der durch die Straßenbauverwaltung des Landes S-H in Auftrag gegebenen „Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung im Raum Lauenburg“ wurde erstmals ein länderübergreifendes koordiniertes Planungskonzept entwickelt. Auf dieser Grundlage soll das bestehende Bundesfernstraßennetz im Raum Lauenburg unter Berücksichtigung der umweltrelevanten Belange den künftigen Verkehrsbedürfnissen entsprechend ergänzt und neu gestaltet werden. Großräumige Maßnahmen wie die Fortsetzung der A 20 mit der Nord-West-Umfahrung Hamburg, die geplante Fehmarnbelt-Querung und der vierstreifige Ausbau der B 404 zwischen der A 24 und Kiel sind mit ihren verkehrlichen Auswirkungen für den Planungsraum in die Untersuchung eingeflossen.

Die Bewertung durch die Gutachter zeigt Vorteile für das sog. Konzept K2 auf. Dieses Konzept umfaßt folgende Maßnahmen:

1. B 5: "Kurze" Nordumgehung Geesthacht (östlich B 404)
2. A 21: Teilabschnitt von A 25 bis B 404 nördlich Geesthacht (in Zusammenhang mit Nr.1 "gesamte" OU Geesthacht)
3. B 5: Nordumgehung Lauenburg
4. B 207: Nordostumgehung Schwarzenbek
5. B 209: Ostumgehung Lauenburg
6. Restliche A 21: "Ausbauvariante" ohne Teilabschnitt Geesthacht

Das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (MWTV) hat sich der Bewertung der Gutachter in vollem Umfang angeschlossen und die sich aus der „Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung im Raum Lauenburg“ ergebenden Maßnahmen des Konzeptes „K2“ für die Bedarfsplanüberprüfung des dem Bundesverkehrswegeplan zugehörigen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen angemeldet.

2. Welche der zur Prüfung und Bewertung an das Bundesverkehrsministerium gemeldeten Bundesfernstraßenprojekte (Stand 15. 2. 2002, Drucksache 15/1665) sind inzwischen bewertet worden und mit welchem Ergebnis?

Das BMVBW hat die Länder mit Schreiben vom 15. Mai 2002 über den vorläufigen Stand der Ergebnisse aus den Projektbewertungen (sogenannte Rohdaten) der angemeldeten Bundesfernstraßenprojekte informiert. Die Länder wurden gebeten, die Unterlagen auf Fehlerfreiheit, Plausibilität und Belastbarkeit zu prüfen und eine Stellungnahme abzugeben. Das MWTV hat diese Daten den Verkehrspolitischen Sprechern der Fraktionen des Schleswig-Holsteinischen Landtages mit Schreiben vom 11. Juni 2002 übermittelt. Die Abstimmungen mit dem BMVBW bezüglich der Plausibilität sind noch nicht abgeschlossen, so dass von einer Darstellung einzelner Zwischenergebnisse abgesehen wird.

3. Wie ist der Planungsstand der Bundesfernstraßenprojekte im Kreis Herzogtum Lauenburg?

Die Planungsstände der verschiedenen Maßnahmen des Konzeptes K 2 im Kreis Herzogtum Lauenburg stellen sich unterschiedlich dar:

1. B 5: "Kurze" Nordumgehung Geesthacht (östlich B 404):
Für die Ortsumgehung Geesthacht ist aufgrund des sehr hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses (N-K-V) vom MWTV der Planungsauftrag an das Straßenbauamt Lübeck erteilt worden. Zurzeit wird die Voruntersuchung aufgestellt. Diese wird im Jahr 2005 abgeschlossen sein.

2. A 21: Teilabschnitt von A 25 bis B 404 nördlich Geesthacht (in Zusammenhang mit Nr.1 "gesamte" OU Geesthacht):
Die Maßnahme ist in die Untersuchungen zu Maßnahme 1 integriert.
 3. B 5: Nordumgehung Lauenburg
Ein Planungsauftrag kann zurzeit für die Nordumgehung Lauenburg aufgrund des relativ niedrigen N-K-V und wegen der noch laufenden Überprüfung des Bedarfsplanes noch nicht erteilt werden. Die Stadt Lauenburg und die Straßenbauverwaltung haben vereinbart, vorbereitende Untersuchungen (Machbarkeit einer nördl. Führung ab westlich des Elbe-Lübeck-Kanals) durchzuführen. Sobald die Einstufung der Maßnahme in den vordringlichen Bedarf des neuen Bedarfsplanes bestätigt wird, soll der Planungsauftrag kurzfristig erteilt werden.
 4. B 207: Nordostumgehung Schwarzenbek
Für die Nordostumgehung Schwarzenbek kann ebenfalls aufgrund des relativ niedrigen N-K-V und wegen der noch laufenden Überprüfung des Bedarfsplanes zurzeit ein Planungsauftrag nicht erteilt werden. Die Nordostumgehung Schwarzenbek wird jedoch in Absprache mit dem MWTV von seiten der Stadt in Einzelabschnitten in kommunaler Verantwortung geplant. Nach Erteilung des Planungsauftrages durch das MWTV an das zuständige Straßenbauamt wird diese Planung in die Bundesplanung integriert. Diese Verfahrensweise führt zu Zeiteinsparung hinsichtlich der Gesamtrealisierung der Maßnahme.
 5. B 209: Ostumfahrung Lauenburg
Diese Maßnahme ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen noch nicht enthalten. Weitergehende Planungsschritte sind daher noch nicht erfolgt. Die Ostumfahrung ist für die Bedarfsplanüberprüfung angemeldet (vgl. Antwort zu Frage 1).
 6. Restliche A2 1: "Ausbauvariante" ohne Teilabschnitt Geesthacht:
Der Bau der A 21 zwischen der A 24 und A 250 mit Ausbau der B 404 südlich der Elbe ist dem weiteren Bedarf zugeordnet. Ein Planungsauftrag kann grundsätzlich erst nach Einstufung in den vordringlichen Bedarf erfolgen.
4. Wie ist der Planungsstand der A 21 in den Abschnitten 5: Sachsenwald, 4: Geesthacht - Schwarzenbek, 3: Elbquerung?

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist eine Weiterführung der A 21 von der A 24 bis zur A 250 in Niedersachsen mit einer östlich von Hamburg gelegenen Elbquerung im weiteren Bedarf enthalten. Daher konnten bislang keine konkretisierenden Planungsschritte aufgenommen werden. Das Ergebnis der Überarbeitung des Bedarfsplanes ist abzuwarten. Für die Realisierung dieses Teilabschnittes besteht aus heutiger Sicht eine mittel- bis langfristige Perspektive.

5. In welcher Weise soll die A 25 nach Osten fortgeführt bzw. an die zukünftige A 21 angebunden werden? Wo wird die Geesthachter Nord-Umgehung an die A 21 angebunden?

Die Trassenführung der Weiterführung der A 25 ergibt sich aus den Ergebnissen zur „Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung im Raum Lauenburg“. Die dort ausgewiesenen Trassenvorschläge der Gutachter erfolgen auf der Grundlage relativ grobmaßstäblicher Voruntersuchungen. Sie stellen lediglich grobe Lösungsmöglichkeiten dar, wenngleich sie bereits u.a. ökologische, verkehrliche, städtebauliche Aspekte berücksichtigen. Die Trassenführungen sind allerdings im jetzigen Planungsstadium hinsichtlich der Lage nicht als „gesetzt“ zu betrachten. Hierzu bedarf es zuvor einer Reihe von gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrensabläufen. Unter anderem sind vor Realisierungen Umweltverträglichkeitsstudien zu erstellen.

Der höhenfreie Ausbau der Kreuzung A 25 / B 404 wird jedoch bereits bei der Planung der darin enthaltenen, sich im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen befindlichen und mit einem sehr hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis belegten Ortsumgehung Geesthacht Berücksichtigung finden. Diese trifft im westlichen Bereich auf die A 25.

6. Gibt es eine inhaltliche Abstimmung mit dem Land Niedersachsen hinsichtlich der Elbquerung im Zuge der A 21?

Die Ergebnisse der „Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung im Raum Lauenburg“ werden von Niedersachsen und Schleswig-Holstein inhaltlich voll getragen, so dass auch seitens Niedersachsen eine entsprechende Anmeldung des Konzeptes K2 für die Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans erfolgt ist (vgl. Antwort zu Frage 1).

7. Die oben erwähnte Untersuchung hat für einzelne Maßnahmen ein sehr hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis ergeben. Trifft es zu, dass gleichwohl keine der Maßnahmen in das Investitionsprogramm der Bundesregierung zum Ausbau der Bundesfernstraßen für die Jahre 1999 - 2002, bzw. das Programm zum Bau von Ortsumgehungen aufgenommen wurde?

Wenn ja, - aus welchem Grund konnte keine der Maßnahmen in eines der Bundesprogramme aufgenommen werden?

Eine Aufnahme in das Investitionsprogramm zum Ausbau der Bundesfernstraßen für die Jahre 1999 bis 2002 war nicht möglich, da für keines der in der „Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung im Raum Lauenburg“ enthaltenen Projekte die erforderliche Baureife (vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss) vorliegt.