



## **Bericht**

der Landesregierung

### **Bericht zum Bundesverkehrswegeplan**

Drucksache 15 / 2713

Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

**Inhaltsverzeichnis**

<b>A.</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>3</b>
<b>B.</b>	<b>Zweck, Vorbereitung und Durchführung</b>	<b>4</b>
<b>B.1.</b>	<b>Allgemeine verkehrspolitische Grundsätze</b>	<b>4</b>
<b>B.2.</b>	<b>Projekte im VB des BVWP 2003</b>	<b>6</b>
<b>B.2.1</b>	<b>Schienenstrecken nach Skandinavien</b>	<b>6</b>
<b>B.2.1.1</b>	<b>ABS Hamburg – Lübeck</b>	<b>6</b>
<b>B.2.1.1.1</b>	<b>Elektrifizierung Hamburg – Lübeck / Lübeck – Travemünde</b>	<b>6</b>
<b>B.2.1.1.2</b>	<b>Dreigleisiger Ausbau Ahrensburg – HH-Wandsbek</b>	<b>7</b>
<b>B.2.1.2</b>	<b>ABS Neumünster - Bad Oldesloe</b>	<b>7</b>
<b>B.2.1.3</b>	<b>ABS Hamburg – Elmshorn</b>	<b>7</b>
<b>B.2.2</b>	<b>Bundeswasserstraßen</b>	<b>8</b>
<b>B.2.3</b>	<b>Bundesfernstraßenprojekte</b>	<b>8</b>
<b>B.2.3.1</b>	<b>A 20 – Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern – Elbe</b>	<b>8</b>
<b>B.2.3.2</b>	<b>Ausbau der Nord-Süd-Achsen A 7 und A 21</b>	<b>9</b>
<b>B.2.3.3</b>	<b>Ortsumgehungen im Zuge von Bundesfernstraßen</b>	<b>10</b>
<b>B.2.4</b>	<b>Einzelangaben zu den Projekten des Vordringlichen Bedarfs</b>	<b>10</b>
<b>C.</b>	<b>Nutzen, Kosten und Finanzierung</b>	<b>11</b>
<b>C.1.</b>	<b>Nutzen und Kosten der Projekte</b>	<b>11</b>
<b>C.2.</b>	<b>Finanzierung der Projekte</b>	<b>11</b>
<b>C.2.1</b>	<b>EU-Mittel</b>	<b>12</b>
<b>C.2.2</b>	<b>Neue Finanzierungsformen entwickeln</b>	<b>12</b>
<b>C.2.3</b>	<b>Finanzierungsmodelle</b>	<b>13</b>
<b>D.</b>	<b>Anlagen</b>	
<b>D.1</b>	<b>Schienenprojekte</b>	
<b>D.2</b>	<b>Wasserstraßenprojekte</b>	
<b>D.3</b>	<b>Straßenprojekte</b>	

## A. Vorbemerkung

Der **Bundesverkehrswegeplan 92**, dessen Aufstellung und Inhalte eng mit der Wiedervereinigung Deutschlands und der Vollendung des europäischen Binnenmarktes verknüpft waren, zeigte nach mehr als einer Dekade Laufzeit erheblichen Überarbeitungsbedarf. Konkrete Ansätze hierbei waren insbesondere die Aktualisierung der Verkehrsprognosen und der Projektkosten, die Modernisierung der Bewertungsmethodik sowie die Schaffung eines realistischen Finanzrahmens. Nach mehrjährigen Vorarbeiten zu diesen Kriterien hat die Bundesregierung im März 2003 einen ersten Entwurf vorgelegt. Die Landesregierung hat dazu in Übereinstimmung mit dem Beschluss des Landtages vom 3. April 2003 die Projekte für Schleswig-Holstein angemeldet. Aufgrund intensiver Nachverhandlungen mit der Bundesregierung konnte die Landesregierung erreichen, dass die wichtigsten wirtschafts- und verkehrspolitisch bedeutsamen Infrastrukturprojekte des Landes in den BVWP 2003 aufgenommen worden sind. Am 2. Juli 2003 hat die Bundesregierung den **Bundesverkehrswegeplan 2003** (BVWP 2003) verabschiedet.

Mit dem BVWP 2003 stellt die Bundesregierung aktuelle, belastbare Grundlagen für die Novellierung der bestehenden Ausbaugesetze zur Verfügung. Im Ergebnis enthält der BVWP 2003 Vorhaben der Stufen Vordringlicher Bedarf (VB) und Weiterer Bedarf (WB). **Der Vordringliche Bedarf** umfasst das Investitionsvolumen mit dem zu erwartenden Finanzrahmen zuzüglich einer **Planungsreserve** für den Zeitraum 2001 bis 2015. Für Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs besteht nach den Ausbaugesetzen ein **uneingeschränkter Planungsauftrag**. Der Weitere Bedarf enthält Vorhaben, die gesamtwirtschaftlich vorteilhaft sind, deren Investitionsvolumen aber den Finanzrahmen bis 2015 überschreiten.

Durch den Bundesverkehrswegeplan wird der **Neu- und Ausbaubedarf** des Bundesverkehrswegenetzes festgelegt. Im Rahmen dieser Planung legt der Bund für die einzelnen Projekte Prioritäten fest. Diese Reihung basiert auf einer **Nutzen-Kosten-Analyse** der jeweiligen Maßnahme nach einem standardisierten Bewertungsverfahren. Der Zielkatalog des BVWP berücksichtigt noch stärker als in der Vergangenheit die Komponenten Umwelt, Raumordnung und Städtebau. Die **Umweltrisikoeinschätzung (URE)** mit der **FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE)** ergänzt das Bewertungsverfahren um die qualitative Beurteilung von raumbezogenen Umweltrisiken und möglichen Konflikten des jeweiligen Projektes. Die Aspekte der Raumordnung werden, soweit nicht in der Nutzen-Kosten-Analyse erfassbar, als eigenständige Komponente „**Raumwirksamkeitsanalyse**“ (**RWA**) erfasst.

Die für Schleswig-Holstein wichtigsten **Verkehrsinfrastrukturprojekte des BVWP 2003** sind nachfolgend in der Weise aufgeführt, wie sie in dem am 17. Juni 2003 beschlossenen **Landesverkehrsprogramm (LVP)** der Landesregierung beschrieben werden. Durch erfolgreiche Nachverhandlungen mit der Bundesregierung ist es gelungen, eine Reihe von Projekten, die im Entwurf des BVWP 2003 nicht enthalten waren, in die Endfassung mit aufzunehmen. Dazu gehören u. a. die vollständige Aufnahme der A 20 und die Beseitigung des Schienenengpasses Pinneberg-Elmshorn.

## **B. Zweck, Vorbereitung und Durchführung**

### **B.1. Allgemeine verkehrspolitische Grundsätze**

Die **verkehrspolitischen Zielsetzungen des Bundes** sind im Wesentlichen im Verkehrsbericht 2000 beschrieben und werden im Bundesverkehrswegeplan 2003 konkretisiert.

Weitere Details sind im Internet unter dem Link

[www.bmfvw.de/Bundesverkehrswegeplan-.806.htm](http://www.bmfvw.de/Bundesverkehrswegeplan-.806.htm) beschrieben.

Sie enthalten ein ganzes Bündel von Maßnahmen für eine integrierte Verkehrs-, Raumordnungs- und Städtebaupolitik. Zu den verkehrspolitischen Zielen gehört unter anderem die Förderung von Schiene und Wasserstraße, die Stärkung der europäischen Verkehrspolitik, die Vernetzung der Verkehrsträger und Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen.

Die Landesregierung setzt in ihrem **Landesverkehrsprogramm** – in Übereinstimmung mit diesen Zielen - auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, um den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein zu stärken. Globalisierung der Wirtschaft, arbeitsteilige Produktion und grenzüberschreitender Austausch von Waren und Dienstleistungen sowie der damit verbundene erhöhte Mobilitätsbedarf erfordern eine ständige Optimierung der regionalen Verkehrsinfrastruktur und der überregionalen Verbindungen insbesondere zu den europäischen Metropolen. Leistungsfähige Verkehrswege und Verkehrsknoten entscheiden mit über die Wettbewerbsfähigkeit der schleswig-holsteinischen Wirtschaft und tragen zu Wachstum und Beschäftigung bei.

Das Landesverkehrsprogramm geht dabei von der Notwendigkeit aus, insbesondere folgende **Defizite der schleswig-holsteinischen Verkehrsinfrastruktur** zu beseitigen:

- fehlende Elbquerung westlich von Hamburg sowie die derzeitige Durchfahrt des Verdichtungsraumes Hamburg auf Straße und Schiene,
- Fehlen leistungsfähiger Ost-West-Verbindungen im Straßennetz,
- zunehmende Engpässe auf einzelnen Abschnitten von Bundesautobahnen und Bundesstraßen,
- Engpasssituationen sowie Erneuerungsbedarf und Ausbau der Schienennetze,
- unzureichender Ausbauzustand des Elbe-Lübeck-Kanals.

Für die Anbindung Schleswig-Holsteins an das überregionale Verkehrsnetz Straße und Schiene ist der Ausbau der **Hauptachsen in Nord-Süd-Richtung** und der **Querverbindungen** außerordentlich wichtig. Zur Erschließung der Wirtschaftsregionen im Bereich der **Westküste** sind Verkehrsverbindungen als Zulaufstrecken zu den Hauptverkehrsachsen und zur regionalen Erschließung des Landes von Bedeutung.

Die **Westküste** benötigt eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für die dort ansässigen Unternehmen und den **Tourismus**. Die **Häfen und Fährlinien** sind unverzichtbare Bestandteile zur Versorgung der Inseln und Halligen aber auch für den

Tourismus. Eine bessere überregionale Anbindung und die Stärkung der Westküste gehören daher zu den wichtigen verkehrspolitischen Zielen der Landesregierung.

Die Landesregierung bezieht in ihre Verkehrspolitik **umweltpolitische Ziele** ein. Sie strebt an, umweltfreundliche Verkehrsträger zu stärken, um die Straße zu entlasten. Die einzelnen Verkehrsträger sollen mit ihren spezifischen Vorteilen genutzt und ihr Zusammenwirken im Netz optimiert werden. Umweltbelastungen durch die Verkehrsträger sollen dadurch so weit wie möglich reduziert werden.

Die Verkehrsinfrastruktur soll in bedarfsgerechter und umweltschonender Weise alle Teilräume des Landes miteinander verbinden und mit der angestrebten Raumstruktur in Einklang stehen. Im Sinne einer **nachhaltigen Regionalentwicklung** wirkt daher die Landesplanung auf sozial ausgewogene sowie ökonomisch und ökologisch funktionsfähige Raum- und Siedlungsstrukturen hin. Hierzu gehört auch die Sicherung unzerschnittener Bereiche.

Das zunehmend komplexere Verkehrsgeschehen verlangt eine **Gesamtschau** aller Verkehrsträger und ihrer Wechselbeziehungen. In Zukunft wird der Aufbau von Transportketten größere Bedeutung gegenüber den Leistungen der einzelnen Verkehrsträger gewinnen. Diese notwendige Integration und **Vernetzung der Verkehrsträger** muss in der entsprechenden Infrastruktur und in der Abstimmung der einzelnen Verkehrsträger aufeinander ihren Ausdruck finden. Die geplanten Verkehrsmaßnahmen in Schleswig-Holstein müssen im Kontext zu verkehrspolitischen Planungen der Nachbarländer stehen und realisiert werden.

Als **Schlüsselprojekte** hat die Landesregierung in Ihrem Landesverkehrsprogramm folgende Vorhaben definiert:

Als dritte feste Querung nach Großer Beltquerung und Öresundquerung soll eine feste **Fehmarnbeltquerung** Schleswig-Holstein noch enger mit dem skandinavischen Raum verbinden. Durch die feste Fehmarnbeltquerung als kombinierte Straßen-/Schienenquerung und durch die Beseitigung von Engpässen auf der Jütlandlinie soll insbesondere die **Schieneinfrastruktur Richtung Skandinavien** ausgebaut werden.

Das Schlüsselprojekt des Verkehrsträgers Straße ist der **Neubau der Bundesautobahn A 20** einschließlich einer westlichen **Elbquerung bei Glückstadt**. Mit der A 20 wird Schleswig-Holstein zum einen an den osteuropäischen Raum angebunden, zum anderen der Verkehrsknotenpunkt Hamburg entlastet. Die überregionale Erschließung des Landes wird damit signifikant verbessert.

Weitere wesentliche Straßenbauprojekte sind der sechsspurige **Ausbau der A 7** vom Bordesholmer Dreieck bis zur Landesgrenze nach Hamburg, die noch fehlenden Teilstrecken des Ausbaus der **B 404 zur A 21** sowie der **Bau von Ortsumgehungen** im Zuge von Bundesstraßen.

## **B.2. Projekte im Vordringlichen Bedarf (VB) des BVWP 2003\***

### **B.2.1 Schienenstrecken**

Um das zu erwartende Verkehrsaufkommen von und nach Skandinavien bewältigen zu können, sind für den Bereich der schleswig-holsteinischen Schieneninfrastruktur die Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck/Travemünde, die Beseitigung des Schienenengpasses Pinneberg – Elmshorn und die Sanierung und Leistungssteigerung der Eisenbahnhochbrücken über den Nord-Ostseekanal erforderlich. Die Finanzierung der Maßnahmen an den Hochbrücken Rendsburg und Hochdonn ist nach einem Hinweis im BVWP 2003 aus Bundesmitteln für Bestandsnetzinvestitionen vorgesehen.

Der Bund wird für das Vorhaben „Schienenausbau der Zulaufstrecken nach Skandinavien“ aus seinem Anti-Stau-Programm (ASP) für den Zeitraum 2003 – 2007 rund 102 Millionen Euro zur Verfügung stellen.

Für Strecken des Schienenpersonennahverkehrs ist im BVWP 2003 ein pauschaler Ansatz enthalten, aus dem einzelne Nahverkehrsprojekte in Schleswig-Holstein gefördert werden können.

#### **B.2.1.1 ABS Hamburg – Lübeck**

Im BVWP 2003 ist der Ausbau des Korridors Hamburg – Lübeck als neues Vorhaben mit einem Investitionskostenansatz 2001 – 2015 von 405,8 Mio. € im Vordringlichen Bedarf verankert. Im Maßnahmenumfang der ABS Hamburg – Lübeck sind die **Elektrifizierung Hamburg – Lübeck / Lübeck – Travemünde**, der **dreigleisige Ausbau HH-Wandsbek - Ahrensburg**, der **zweigleisige Ausbau der Verbindungskurve HH-Horn – HH- Wandsbek** und der **zweigleisige Ausbau HH-Rothenburgsort – HH-Horn** enthalten.

Deutschland und Dänemark haben zudem im März 2003 zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs im Korridor Hamburg-Öresund eine Vereinbarung paraphiert, die unter anderem die Elektrifizierung der Strecke Hamburg – Lübeck/Travemünde und den dreigleisigen Ausbau der Strecke Hamburg-Wandsbek – Ahrensburg vorsieht.

##### **B.2.1.1.1 Elektrifizierung Hamburg – Lübeck / Lübeck – Travemünde**

Um diese Maßnahme zügig umzusetzen, hat sich das Land zur Hälfte an den Planungskosten von insgesamt rund 4,6 Millionen Euro beteiligt.

Die **Planfeststellungsbeschlüsse** für die Planfeststellungsabschnitte (PFA) 2 (Kreis Stormarn) und 3 (Hansestadt Lübeck) liegen bereits vor, der Beschluss für den PFA 1 (FHH) wird im Herbst 2003 erwartet.

Der Abschnitt Skandinavienkai bis Travemünde wird erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für die dortige Verlegung der DB-Strecke gesondert planfestgestellt.

Die Einleitung der **Ausschreibung** wird vsl. Ende 2003 erfolgen. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Hamburg – Lübeck/Lübeck -Travemünde wird zum Fahrplanwechsel Ende Dezember 2006 angestrebt.

\*Beschreibung gemäß Landesverkehrsprogramm (LVP)

Im BVWP 2003 ist die Elektrifizierung Hamburg-Lübeck/Lübeck - Travemünde als Teilmaßnahme des neuen Vorhabens **ABS Hamburg - Lübeck im Vordringlichen Bedarf** verankert. Die Finanzierung dieser Maßnahme soll aus dem ASP erfolgen.

#### **B.2.1.1.2 Dreigleisiger Ausbau Ahrensburg – HH-Wandsbek**

Im BVWP 2003 ist der dreigleisige Ausbau zwischen **Ahrensburg und HH-Wandsbek** als Teilmaßnahme des neuen Vorhabens ABS Hamburg – Lübeck im Vordringlichen Bedarf verankert. Konkrete Projektplanungen und Zeitpläne für einen Streckenausbau zwischen Ahrensburg und HH-Wandsbek liegen bisher noch nicht vor.

#### **B.2.1.2 ABS Neumünster - Bad Oldesloe**

Der zweigleisige Ausbau und die **Elektrifizierung der Strecke Neumünster – Bad Oldesloe** als Güterbypass ist im BVWP 2003 als neues Vorhaben im Vordringlichen Bedarf eingestuft. Mittels einer Fußnote wird darauf hingewiesen, dass die Realisierung dieser Maßnahme von der **zukünftigen Verkehrsentwicklung** abhängig ist. In der von Deutschland und Dänemark paraphierten Vereinbarung (siehe B.2.2.1) ist dieses Vorhaben gleichermaßen enthalten.

Die Maßnahme **Neumünster – Bad Oldesloe** steht nicht in Konkurrenz zu einer möglichen festen Fehmarnbeltquerung. Konkrete Projektplanungen und Zeitpläne für einen Streckenausbau liegen bisher noch nicht vor.

#### **B.2.1.3 ABS Hamburg – Elmshorn**

##### **Dreigleisiger Ausbau Pinneberg – Elmshorn**

Im BVWP 2003 ist der **dreigleisige Ausbau zwischen Pinneberg und Elmshorn** als einzige Teilmaßnahme des Vorhabens ABS Hamburg – Elmshorn, das im Übrigen nur in den Weiteren Bedarf des BVWP 2003 eingestuft ist, mit einem Investitionskostenansatz 2001 – 2015 von 75 Mio. € im Vordringlichen Bedarf verankert.

Für diese letzte Baustufe der **Engpassbeseitigung** Pinneberg - Elmshorn liegen bisher lediglich grobe Voruntersuchungen aus früheren Jahren vor. Zu welchem konkreten Zeitpunkt die Projektplanungen aufgenommen werden, ist gegenwärtig noch nicht bekannt und hängt insbesondere von der Verfügbarkeit der Bundeshaushaltsmittel ab.

Der Umbau des **Bahnhofes Elmshorn** als 1. Baustufe der Engpassbeseitigung Pinneberg – Elmshorn wird aus den Bestandsnetzinvestitionen sowie aus dem Stationsprogramm (Nahverkehrsanteil) finanziert. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Bahnhof Elmshorn ist für September 2003 vorgesehen. Nach den Pla-

nungen von DB Netz AG wird ein Planfeststellungsbeschluss für Juni 2004 angestrebt. Die **Inbetriebnahme** des Bahnhofes kann aus heutiger Sicht im Jahr 2006 erfolgen.

## **B.2.2 Bundeswasserstraßen**

Der Elbe-Lübeck-Kanal ist im BVWP 2003 als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit folgendem Maßnahmenumfang im Vordringlichen Bedarf verankert: laufende Ersatzinvestitionen (Dämme, Ufer, Wehre, Brücken); **Schleusenverlängerung bei Ersatz**. Die Investitionskosten 2001-2015 werden mit **51 Mio. €** für die Maßnahmen, die über die erforderlichen Investitionen für die Erhaltung hinausgehen (1. Baustufe), veranschlagt.

Mit dem Neubau der **Schleuse Lauenburg** wurde bereits im Jahr 2001 begonnen und soll ca.2005 abgeschlossen sein. Die Finanzierung erfolgt über das Anti-Stau-Programm des Bundes. Die anderen Schleusen sollen im Zusammenhang mit erforderlichen Ersatzinvestitionen bis 2015 ausgebaut werden.

Der Ausbau des **Nord-Ostseekanals** wird zurzeit geprüft und ggf. außerhalb des BVWP 2003 finanziert.

## **B.2.3 Bundesfernstraßenprojekte**

### **B.2.3.1 A 20 – Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern – Elbe**

Der Bau der **Bundesautobahn A 20** einschließlich einer Elbquerung bei Glückstadt hat in Schleswig-Holstein höchste Priorität. Die A 20 wird die bestehenden Nord-Süd-Hauptverkehrsachsen miteinander verknüpfen und eine leistungsfähige und attraktive Verkehrsverbindung in Ost-West-Richtung schaffen. Vor dem Hintergrund der staatlichen Einheit wie auch im Zuge der Entwicklung des Ostseeraumes insgesamt schafft die A 20 eine entscheidende infrastrukturelle Voraussetzung zur Bewältigung und Bündelung der damit einhergehenden Verkehrsströme. Als **baltische Magistrale** verbindet sie die baltische Region mit Westeuropa und ist Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes.

Die Realisierung der Bundesautobahn A 20 von der A 1 in Richtung Mecklenburg-Vorpommern wird mit Hochdruck betrieben. Ziel ist es, die A 20 zwischen Lübeck und Rostock im Jahre 2004 durchgängig nutzen zu können. Die **Gesamtfertigstellung** der Ostseeautobahn von der A 1 bei Lübeck bis zur A 11 nahe der polnischen Grenze wird für das Jahr 2005 angestrebt.

Für die westliche Fortführung der A 20 im Zuge der Nord-West-Umfahrung Hamburgs einschließlich westlicher Elbquerung laufen die Planungen in verschiedenen Phasen. **Zwischen der A 1 und Geschendorf** wird zurzeit das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Für den **Abschnitt Bad Segeberg** mit Verknüpfung an die A 21 soll noch in 2003 die formelle Linienbestimmung durch den Bundesverkehrsminister erfolgen.

Die Planungen zur **Weiterführung der A 20 zwischen der A 21 und der Elbe** erfolgen unter Berücksichtigung ökologischer, verkehrlicher, raumstruktureller, städtebaulicher, agrarstruktureller und wirtschaftlicher Untersuchungen, um nach Abwägung aller planungsrelevanten Belange die Linienführung in diesem Abschnitt festlegen zu können.

Die Landesregierung hat am 14. Mai 2002 für die von ihr präferierte Linienführung der künftigen Autobahn von **Bad Segeberg in Richtung Westen** votiert. Danach soll die A 20 die A 7 südlich von Bad Bramstedt kreuzen und die Elbe rund 6 Kilometer südlich von Glückstadt queren (Vorzugsvariante).

#### Die **Vorzugsvariante mit Elbquerung bei Glückstadt**

- ist die vergleichsweise günstigste Lösung im Hinblick auf die raumstrukturellen Wirkungen und städtebaulichen Belange,
- bindet die Westküste optimal an das nationale Verkehrsnetz an,
- stärkt zugleich den ländlichen Raum sowie die Entwicklungs- und Entlastungsorte der Metropolregion am besten,
- belastet die Umwelt in Schleswig-Holstein am wenigsten,
- verursacht die vergleichsweise geringsten Betroffenheiten der Menschen im Planungsraum und
- bietet die günstigsten Chancen für eine Privatfinanzierung der Elbquerung.

Der **Linienvorschlag**, der im Einvernehmen mit den Nachbarländern Niedersachsen und Hamburg erfolgt ist, wurde Anfang 2003 öffentlich zur Einsichtnahme ausgelegt. Nach Auswertung der hierbei eingegangenen Äußerungen wird der Antrag auf Linienbestimmung beim Bundesverkehrsministerium gestellt. Die formale **Linienbestimmung** wird in 2004 erwartet. Auf dieser Grundlage erfolgen für die einzelnen Streckenabschnitte parzellenscharfe Entwurfsplanungen und Planfeststellungsverfahren.

Über die Weiterführung der A 20 auf dem Gebiet von Niedersachsen werden intensive Gespräche mit der niedersächsischen Landesregierung und der Bundesregierung geführt.

Ziel ist es, wesentliche Teile der A 20 auf schleswig-holsteinischem Gebiet bis zum Jahr **2011 fertig** zu stellen.

#### **B.2.3.2 Ausbau der Nord-Süd-Achsen A 7 und A 21**

Der **6-streifige Ausbau der A 7** im Streckenabschnitt von der Landesgrenze Schleswig-Holstein/Hamburg bis zum Bordscholmer Dreieck gehört zur Liste der vordringlichen Projekte, die zusammen mit dem Bundesverkehrsministerium in das sogenannte **A-Modell** für den Autobahnausbau aufgenommen wurden und im Programm „Bauen jetzt – Investitionen beschleunigen“ enthalten sind. Danach soll der sechsstreifige Ausbau von Autobahnabschnitten einschließlich des späteren Betriebs privaten Betreibern übertragen werden, wobei die Refinanzierung zum Teil aus den ab 2003 erwarteten streckenbezogenen Mautgebühren für schwere Lkw erfolgen soll. Auch auf Hamburger Gebiet ist der Ausbau der A 7 bis zum Elbtunnel nach diesem Modell vorgesehen. Die Realisierung der Projekte erfolgt deshalb in enger Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg.

Die zukünftige Gesamtstrecke der **Autobahn A 21** soll die Linienführung der Bundesstraße 404 (B 404)/ A 21 umfassen und durchquert Schleswig-Holstein in Nord-Süd-Richtung. Sie beginnt in Kiel und führt über Bad Segeberg, Bad Oldesloe, Bargteheide nach Schwarzenbek. Unter Mitnutzung von Streckenabschnitten der B 207 und B 5 verläuft die B 404 weiter über Geesthacht bis zur A 250 in Niedersachsen. Durch den Ausbau der B 404 zur A 21 wird neben der A 7 eine weitere leistungsfähige **Nord-Süd-Achse in Schleswig-Holstein** geschaffen. Verkehrsverknüpfungen sind mit der A 20 (bereits geplant), der A 1 und längerfristig mit der A 24 (Anbindung von Mecklenburg-Vorpommern und Berlin) vorgesehen. Mit Ausnahme der noch auszubauenden Teilstücke zwischen Bornhöved und Negerbötel ist der vierstreifige Ausbau der B 404 zur A 21 von Wankendorf/Stolpe bis zur A 1 bereits realisiert. Der **Lückenschluss**, für den z. Z. das Planfeststellungsverfahren läuft, **soll etwa 2007** erfolgen. Im Bereich zwischen Wankendorf/Stolpe und Kiel sind die Planungen aufgenommen mit dem Ziel, in Abhängigkeit des Verlaufs der Planfeststellungsverfahren und der Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel durch den Bund einen ersten Bauabschnitt möglichst noch in 2005 zu beginnen.

### **B.2.3.3 Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen**

Der Bau von **Ortsumgehungsstraßen** dient der Verbesserung der Umweltsituation und des Wohnumfeldes der Städte und Gemeinden. Ortsumgehungen ermöglichen durch die Herausnahme der Durchgangsverkehrsströme eine attraktive Gestaltung und Nutzung der Ortslagen und führen zu einer Verminderung der innerörtlichen Abgas- und Lärmbelastungen sowie zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Zur Minderung weiterer Landschaftszerschneidungen sollen Ortsumgehungen möglichst ortsnah geführt und mit schon vorhandenen Infrastruktureinrichtungen gebündelt werden. Sie werden vom Land im Rahmen der Auftragsverwaltung gemäß den Dringlichkeitsvorgaben des Bundes realisiert und von der Landesregierung entsprechend unterstützt. In den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 sind insgesamt 13 Ortsumgehungsvorhaben in Schleswig-Holstein mit unterschiedlichen Planungsständen aufgenommen worden.

### **B.2.4 Einzelangaben zu den Projekten des Vordringlichen Bedarfs**

In den **Anlagen** zu diesem Bericht sind alle Verkehrsinfrastrukturprojekte aufgeführt, die im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 eingestuft sind. In dieser Übersicht sind alle Projektangaben aufgelistet, die nach dem derzeitigen Planungsstand bekannt sind.

Konkrete Angaben zu Trassenvarianten und deren Bewertung können aufgrund des jetzigen Planungsstandes nicht gemacht werden. Varianten werden in den späteren Planungsverfahren untersucht und bewertet (vgl. zur A 20 unter B.2.4.1).

Die Beschreibung konkreter technischer und rechtlicher Problemen lässt der Planungsstand der Projekte ebenfalls nicht zu. Auch diese Fragen werden mit Lösungsvorschlägen im Rahmen der späteren Verfahren umfassend untersucht.

Die schleswig-holsteinische Wirtschaft fordert den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und steht den Projekten des BVWP 2003 in der Regel positiv gegenüber. Nach bisherigen Erfahrungen wird sich ein Teil der Bevölkerung, insbesondere Anlieger in der Nachbarschaft von Verkehrsstraßen, durch die Projekte belastet fühlen. Diese Be-

lange werden geprüft und in die Abwägung im Rahmen der Planungsentscheidung mit einbezogen.

Bereits bei Beginn einer Straßenplanung werden im Rahmen der **Scoping-Termine** alle von der Planung betroffenen Kommunen, Behörden und Naturschutzverbände einschließlich bekannter Bürgerinitiativen in den Planungsverlauf eingebunden. Die Straßenbauverwaltung beteiligt Betroffene bei den weiteren Bearbeitungsschritten wie zum Beispiel der Linienbestimmung und der Planfeststellung gemäß den entsprechenden gesetzlichen Regelungen.

Die Planunterlagen werden auch entsprechend der einzelnen Bearbeitungsschritte bei den größeren Autobahnprojekten zusätzlich in den Internetseiten der Landesregierung präsentiert und in zusätzlichen **Öffentlichkeitsterminen vor Ort** erläutert.

Bei Schienenwegen und Wasserstraßen werden ebenfalls zu Beginn der Planung **Scoping-Termine** durchgeführt und im Rahmen der Planfeststellungsverfahren Betroffene gemäß den entsprechenden gesetzlichen Regelungen beteiligt. Die Zuständigkeit hierfür liegt anders als bei den Straßenprojekten bei der **DB AG und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung** des Bundes.

## **C Nutzen, Kosten und Finanzierung**

### **C.1. Nutzen und Kosten der Projekte**

In den beigefügten Anlagen sind die **erwarteten Kosten** (Stand: BVWP 2003 vom 02.07.03) für die einzelnen Projekte aufgelistet. Soweit im Rahmen der Fortschreibung des BVWP vom BMVBW eine **Nutzen-Kosten-Bewertung** vorgenommen worden ist, ist das entsprechende Nutzen-Kosten-Verhältnis (vgl. Entwurf BVWP 2003 vom 20.03.03) zusätzlich aufgeführt.

### **C.2. Finanzierung der Projekte**

Die **Finanzierung** der in den BVWP 2003 aufgenommenen Projekte erfolgt durch den Bund. Der BVWP ist ein **Investitionsrahmenplan**. Festlegungen hinsichtlich der Finanzierung und des Zeitpunktes der Realisierung einer Maßnahme erfolgen erst auf der Grundlage der Mehrjahrespläne gemäß **§ 5 Bundesschienenwegeausbaugesetz bzw. § 5 Bundesfernstraßenausbaugesetz**. Der neue BVWP 2003 stellt die Grundlage für neue Bedarfspläne als Anlage der zu novellierenden Ausbaugesetze für Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen dar.

Eine Aufteilung der jährlichen Finanzierungsbeträge ist für die Gültigkeitsdauer des BVWP bis zum Jahre 2015 nicht möglich, da dem MWAV hierzu vom BMVBW noch keine Angaben vorliegen.

Der neue Bundesverkehrswegeplan 2003, der am 02.07.2003 vom Bundeskabinett verabschiedet worden ist, soll eine **Laufzeit bis 2015** haben. Der Finanzrahmen des BVWP 2003 für die Bereiche Bundesfernstraßen, Schiene und Bundeswasserstraßen beläuft sich für den Zeitraum von 2001 bis 2015 auf knapp **150 Milliarden Euro**. Dabei werden die Investitionen für Straße und Schiene angeglichen. Für den Verkehrsträger Straße stehen 77,5 Milliarden Euro, für die Schiene 63,9 Milliarden Euro zuzüglich 14 Millionen Euro aus GVFG- und Regionalisierungsmitteln (außerhalb des

BVWP) und für die Wasserstraßen 7,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Unter Berücksichtigung der GVFG-Finanzhilfen in Höhe von 25,1 Milliarden Euro werden insgesamt rund 190 Milliarden Euro vom Bund eingesetzt. Der Schwerpunkt der Investitionen liegt mit 82,8 Milliarden Euro und damit 56 Prozent bei den Erhaltungsmaßnahmen.

### C.2.1 EU-Mittel

Der Bund hat zusammen mit Dänemark und Unterstützung von Schleswig-Holstein das Projekt mit dem Titel "Multimodaler Ausbau des Korridors **Hamburg-Öresundregion** (Kopenhagen) für die Aufnahme in das Mehrjahresprogramm der EU vorgeschlagen. Sollte die EU dem Antrag zustimmen, können davon Projekte zur Engpassbeseitigung im Schienenbereich sowohl auf der **Vogelfluglinie** als auch auf der **Jütlandlinie** von der EU bezuschusst werden.

Die umfangreichen Untersuchungen zum Projekt einer festen Fehmarnbeltquerung sind bisher mit 50 Prozent aus EU-Mitteln gefördert worden. Nach dem Weißbuch der EU-Kommission zur Verkehrspolitik und dem Vorschlag zur **Revision der TEN-Leitlinien** steht zu erwarten, dass dieses Projekt in die Liste der prioritären Verkehrsprojekte der TEN-Leitlinien aufgenommen wird. Bei einer deutsch-dänischen Entscheidung für seine Realisierung würde die Fehmarnbeltquerung auch anteilig aus EU-Mitteln für TEN-Projekte mitfinanziert werden. In diesem Zusammenhang hat die Kommission vorgeschlagen, die Förderquote für die prioritären Projekte von 10 auf 20 Prozent zu erhöhen.

Auch die **A 20** ist Bestandteil der TEN-Projekte. Bislang hat der Bund Anträge des MWAV zur Förderung der Planungsarbeiten der A 20 aus EU-Mitteln abgelehnt.

Diese Förderungen sind in hohem Maße von den im Haushalt der EU zur Verfügung stehenden Mitteln abhängig.

### C.2.2 Neue Finanzierungsformen entwickeln

Zu **neuen Finanzierungsformen** für Verkehrsinfrastruktur führt das **Landesverkehrsprogramm** Folgendes aus:

Defizite in der Verkehrsinfrastruktur verursachen hohe volkswirtschaftliche Kosten. Wichtige Infrastrukturmaßnahmen müssen deshalb so schnell wie möglich realisiert werden. Eine zügige Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen stößt angesichts der Finanzlage der öffentlichen Hand jedoch auf Schwierigkeiten.

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 bleiben die Vorhaltung und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur eine Aufgabe des Staates.

Mit der Erprobung **privater Vorfinanzierungsmodelle** zum beschleunigten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nach der deutschen Vereinigung und mit dem Fernstraßen-

bauprivatfinanzierungsgesetz vom 30. August 1994 hat der Bund erstmalig Möglichkeiten zur Mobilisierung privaten Kapitals aufgezeigt.

Das Gesetz über streckenbezogene Gebühren für Lkw auf Autobahnen, Lkw-Maut-Gesetz vom 22. März 2002, bewirkt eine teilweise Nutzerfinanzierung für Autobahnen und führt zu einer verursachergerechten Anlastung der durch den hohen Lkw-Anteil verursachten Erhaltungskosten der Autobahnen. Zugleich werden zusätzliche Mittel eingeworben, die nach Abzug der Systemkosten in vollem Umfang zweckgebunden zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau, eingesetzt werden.

Durch **Zweckbindung der Einnahmen** wird die entscheidende Grundlage zur Sicherstellung der Umsetzbarkeit auch der in Schleswig-Holstein geplanten zukünftigen Infrastrukturmaßnahmen geschaffen, soweit diese auf die Bereitstellung von Bundesmitteln angewiesen sind. Letztlich werden auch die Regionen und das Güterverkehrsgewerbe von dem mautfinanzierten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur profitieren.

### C.2.3 Finanzierungsmodelle

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

#### **private Vorfinanzierung**

Bau und Finanzierung, eventuell auch Planung und Betrieb, einer neu zu schaffenden Verkehrsanlage werden einem privaten Investor übertragen. Der private Investor stellt die Verkehrsanlage nach Fertigstellung dem öffentlichen Auftraggeber zu einem im Einzelnen zu vereinbarenden Zeitpunkt zur Verfügung. Im Regelfall erhält der private Investor dafür nutzungsunabhängige Zahlungen, die sich über einen längeren Zeitraum erstrecken können.

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. Aufgrund der europäischen Rahmenbedingungen ist das Betreibermodell derzeit beschränkt auf Brücken und Tunnel, Gebirgspässe und autobahnähnlich ausgebaute, zweibahnige Bundesstraßen. Im Jahr 1997 hat die Bundesregierung für dieses Programm 17 Projekte vorgeschlagen. In Schleswig-Holstein wird auf diese Weise die Travequerung in Lübeck 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. Mit der Regionalisierung der Schieneninfrastruktur wird auch die Möglichkeit eröffnet, das Wettbewerbsprinzip

auf den Bereich der Eisenbahninfrastruktur zu übertragen. Bisher haben sich Wettbewerb und Ausschreibung im Schienenpersonennahverkehr überwiegend bei den Verkehrsleistungen abgespielt. Ausschreibungen von Infrastruktur und Verkehrsleistung als Paket ist bisher die gängige Lösung bei vereinzelt von Gebietskörperschaften übernommenen Eisenbahninfrastrukturen. Nur vereinzelt kann bisher die Vergabe von Teilleistungen des operativen Infrastrukturgeschäftes festgestellt werden. Insgesamt zeigt sich, 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, das nicht auf dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz beruht und auch keiner zusätzlichen gesetzlichen Regelung bedarf. Vorgesehen ist, dass einem privaten Betreiber durch Konzessionsvergabe die Aufgabe übertragen wird, eine bestehende Autobahn um weitere Fahrstreifen zu ergänzen, das heißt im Regelfall eine vierstreifige Autobahn zu einer sechsstreifigen Autobahn auszubauen. Daneben wird dem Betreiber für die Dauer der Konzessionszeit (20 bis 30 Jahre) grundsätzlich auch der Betrieb der gesamten Autobahn im fraglichen Abschnitt übertragen. Als (teilweise) Refinanzierung erhält der Betreiber sämtliche Einnahmen aus der Lkw-Maut für diesen Streckenabschnitt. In Frage kommen für dieses Modell somit stark belastete ausbaubedürftige Straßen mit hohem Lkw-Anteil. Da allerdings generell die Mauteinnahmen zur vollständigen Refinanzierung nicht ausreichen dürften, geht die Landesregierung davon aus, dass der Betreiber zusätzlich aus dem Straßenbauhaushalt eine „Anschubfinanzierung“ in Höhe von im Mittel etwa 50 vom Hundert der jeweiligen Baukosten erhält. In Schleswig-Holstein wird es auf diese Weise möglich sein, den angestrebten sechsstreifigen Ausbau der A 7 zwischen Hamburg und dem Bordesholmer Dreieck zeitlich vorzuziehen.

## **D. Anlagen**

### **D.1 Schienenprojekte**

### **D.2 Wasserstraßenprojekte**

### **D.3 Straßenprojekte**

**Schienerprojekte des Landes Schleswig-Holstein**  
**Neue Vorhaben im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003**

Nr.	Projektbezeichnung	Ausbauumfang	Investitionskostenansatz in Mio. €	NKV (vgl. Entwurf BVWP 20.03.03)	Verkehrspolitischer Zweck	Planungsstand	Finanzierung
1	ABS Hamburg – Lübeck	Elektrifizierung Hamburg – Lübeck / Lübeck – Travemünde Strand	405,8 *)	5,7	Auflösung kapazitiver Engpässe zwischen Hamburg und Lübeck	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planfeststellungsbeschlüsse für PFA 2 u. 3 liegen vor; für PFA 1 im Herbst 2003;</li> <li>• Einleitung der Ausschreibung vsl. Ende 2003</li> <li>• Inbetriebnahme Ende 2006</li> </ul>	Bundesmittel (ASP)
		dreigleisiger Ausbau Ahrensburg – HH-Wandsbek				Planungen liegen noch nicht vor	Bundesmittel
2	ABS Neumünster – Bad Oldesloe **)	zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung	304,4	4,0	Weiträumige Entlastung des Knotens Hamburg	Planungen liegen noch nicht vor	Bundesmittel

3	ABS Hamburg – Elmshorn	dreigleisiger Aus- bau Pinneberg - Elmshorn	75,0	1,6	Auflösung ka- pazitiver Eng- pässe zwi- schen Ham- burg und Elmshorn	grobe Voruntersuchungen	Bundesmittel
---	---------------------------------	---	------	-----	---	-------------------------	--------------

\*) Summe beinhaltet auch zweigl. Ausbau HH-Rothenburgsort – HH-Horn u. zweigl. Ausbau Verbindungskurve HH-Horn - HH-Wandsbek

\*\*\*) mit Fußnote „2. Stufe zu HH-HL in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung“

**Bundeswasserstraßenprojekte des Landes Schleswig-Holstein**  
**Laufende und fest disponierte Vorhaben im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003**

Nr.	Projektbezeichnung	Ausbauumfang	Investitionskostenansatz in Mio. € (2001 – 2015)	NKV (vgl. Entwurf BVWP 20.03.03)	Verkehrspolitischer Zweck	Planungsstand	Finanzierung
1	Elbe – Lübeck - Kanal	Laufende Ersatzinvestitionen: Instandhaltung Dämme, Ufer, Wehre, Brücken;  Schleusenverlängerung bei Ersatz auf 115 m x 12.50 m	51,0	2,3	Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des ELK und Sicherung des direkten Anschlusses an das deutsche Binnenwasserstraßennetz für das große Binnenmotorschiff (GMS-Schiff).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neubau Schleuse Lauenburg erfolgt seit 2001 im Rahmen ASP; Abschluss vsl. 2005</li> <li>• Weitere Schleusen laufend bei Reparaturbedarf - bisher kein Zeitplan festgelegt.</li> </ul>	Bundesmittel

## Bundesfernstraßenprojekte des Landes Schleswig-Holstein im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003

**Projekte, die nicht erneut bewertet worden sind (laufende bzw. fest disponierte Projekte) :**

Str.	Projektbezeichnung	Kosten (Mio.€)	Länge	Planungsstand	Verkehrspolitischer Zweck
A 20	Lübeck - AS Genin - Streckenabschnitt 1 -	96,0	6,3	Verkehrsfreigabe 18. Dezember 2001	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit
A 20	AS Genin - Groß Grönau - Streckenabschnitt 2 -	92,8	10,5	Im Bau, Fertigstellung Ende 2004	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit

**Projekte des Investitionsprogramms (IP)**

Str.	Projektbezeichnung	Kosten (Mio.€)	Länge	Planungsstand	Verkehrspolitischer Zweck
A 1	Umgehung Oldenburg	30,1	4,2	Verkehrsfreigabe 20. Dezember 2002	Minderung der Unfallrisiken und Erhöhung Verkehrssicherheit, Abbau v. Kapazitätsengpässen
B 76	Ortsumgehung Preetz	27,9	8,8	Im Bau, Fertigstellung 2004	Entlastung der Ortsdurchfahrt, Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen
B 203	Kappeln - Ellenberg	38,5	1,6	Verkehrsfreigabe 2. Dezember 2002	Entlastung der Ortsdurchfahrt, Abbau von Kapazitätsengpässen

**Projekte mit Sonderzusage**

Str.	Projektbezeichnung	Kosten (Mio.€)	Länge	Planungsstand	Verkehrspolitischer Zweck
A 1	Oldenburg/Nord bis Heiligenhafen/Süd sowie bis Heiligenhafen/Nord	40,8	8,0	Im Bau, Gesamtfertigstellung 2006/2007	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Abbau von Kapazitätsengpässen
B 207	Lübeck - Pogeez	41,7	12,6	Planfeststellungs- Verfahren, Baubeginn 2004/2005	Entlastung der Ortsdurchfahrt Groß Grönau, Anbindung Hochschulstadteil und Flughafen Blankensee an die A 20

### Projekt im Anti-Stau-Programm (ASP)

Str.	Projektbezeichnung	Kosten (Mio.€)	Länge	Planungsstand	Verkehrspolitischer Zweck
A 21	Bornhöved - Negernböttel (AS Wahlstedt)	26,0	8,6	Planfeststellungs-Verfahren, Baubeginn 2004, Fertigstellung 2007	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Abbau von Kapazitätsengpässen

### Projekte im Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP)

Str.	Projektbezeichnung	Kosten (Mio.€)	Länge	Planungsstand	Verkehrspolitischer Zweck
B 76	Ortsumgehung Gettorf	14,4	4,9	Im Bau, Fertigstellung 2004	Entlastung der Ortsdurchfahrt, Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen
B 203	Ortsumgehung Klein und Groß Wittensee	8,0	5,3	Im Bau, Fertigstellung 2004	Entlastung der Ortsdurchfahrt, Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen
B 206	Ortsumgehung Bad Bramstedt <sup>2)</sup>	29,3	8,0	Planfeststellungs- verfahren	Entlastung der Ortsdurchfahrt, Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen

### Lückenschluss

Str.	Projektbezeichnung	Kosten (Mio.€)	Länge	Planungsstand	Verkehrspolitischer Zweck
A 23	Itzehoe/Nord bis Itzehoe/Süd	100,6	7,5	Entwurfsunterlagen zur Prüfung beim BMVBW	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Abbau von Kapazitätsengpässen

### A-Modell

Str.	Projektbezeichnung	Kosten (Mio.€) Stand BVWP 02.07.03	Länge	Planungsstand	Verkehrspolitischer Zweck
A 7	AD Bordesholm - AS Neumünster/S	26,8	14,9	In Kürze Vergabe einer Realisierungsstudie	Erhöhung der Leistungsfähigkeit
A 7	AS Neumünster/S - AS Quickborn	50,7	34,2		
A 7	AS Quickborn - LGr. HH/SH	12,7	10,4		

## Neu bewertete Projekte:

### Autobahnen

Str.	Projektbezeichnung	Kosten (Mio.€) Stand BVWP 02.07.03	Länge	NKV <sup>1)</sup>	Planungsstand	Verkehrspolitischer Zweck
A 20	LGr.NI/SH - B 431 (Elbtunnel)	38,0	5,1	2,6	Linienbestimmungs- verfahren	Entlastung der Ortsdurchfahrten, Minderung der Un- fallrisiken und Um- weltbelastungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Abbau von Kapazitätsengpäs- sen
A 20	B 431 - A 23	84,0	13,2 <sup>4)</sup>	2,6	Linienbestimmungs- verfahren	
A 20	A 23 - A 7	126,0	24,3 <sup>4)</sup>	2,6	Linienbestimmungs- verfahren	
A 20	A 7 - A 21 (Bad Segeberg)	97,0	22,2 <sup>4)</sup>	2,6	Linienbestimmungs- verfahren	
A 20	A 21 (Bad Segeberg) - Weede - Streckenabschnitt 5 -	96,6	6,0	2,6	Linienbestimmungs- antrag in Vorbereitung, Einleitung Planfest- stellungsverfahren 2005	
A 20	Weede - Geschendorf - Streckenabschnitt 4 -	19,6	5,3	2,6	Voruntersuchung, Einleitung Planfest- stellungsverfahren 2005 (mit Abschnitt 5)	
A 20	Geschendorf - Lübeck (A 1) - Streckenabschnitt 3 -	77,2	15,9	2,6	Planfeststellungs- Verfahren, Planfeststellungs- beschluss Mitte 2004	
A 21	Kiel - Klein Barkau	43,5	8,0	4,5	Voruntersuchung, Einleitung Planfest- stellungsverfahren 2006	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Abbau von Kapazitäts- engpässen
A 21	Klein Barkau - Stolpe	47,8	12,0	4,5	Vorentwurf beim BMVBW, Entwurfsbearbeitung, Einleitung Planfest- stellungsverfahren 2004	

## Bundesstraßen

Str.	Projekt Name	Kosten (Mio.€) Stand BVWP 02.07.03	Länge	NKV <sup>1)</sup>	Planungsstand	Verkehrspolitischer Zweck
B 5	Nordumgehung Geesthacht bis A 25 / B 5	35,4	9,4	2,2	Voruntersuchung, Linienbestimmung Ende 2005, Einleitung Planfest- stellungsverfahren 2008	Entlastung der Orts- durchfahrt, Minde- rung der Unfallrisi- ken und Umweltbe- lastungen, Abbau von Kapazitätseng- pässen
B 5	OU Bredstedt	10,5	4,0	4,8	Entwurfsbearbeitung, Einleitung Planfest- stellungsverfahren 2005	Entlastung der Orts- durchfahrt, Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen
B 5	OU Breklum - Struckum	19,8	4,8	4,8		
B 5	OU Hattstedt	14,5	3,5	4,8		
B 104	OU Schlutup, 2. BA	6,2	2,0	6,4	Planfeststellungs- verfahren	Entlastung der Ortsdurchfahrt, Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen
B 199	OU Handewitt	9,1	6,9	4,1	Voruntersuchung, Linienbestimmung 2004/2005, Einleitung Planfest- stellungsverfahren 2006	Entlastung der Orts- durchfahrt, Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen
B 202	OU Tating	4,1	3,8	4,3	Erstellung Bauentwurf	Entlastung der Ortsdurchfahrt, Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen
B 208	OU Ratzeburg <sup>3)</sup>	10,2	3,3	4,1	Verkehrswirtschaftliche Untersuchung beim BMVBW beantragt	Entlastung der Ortsdurchfahrt, Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen
B 209	N-OU Schwarzenbek	21,2	5,0	2,4	Vorentwurf	Entlastung der Ortsdurchfahrt, Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen
B 431	Verlegung in Wedel	7,5	7,5	5,9	B-Plan Verfahren	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Abbau von Kapazitätsengpässen

<sup>1)</sup> NKV = vgl. Entwurf BVWP 20.03.03

<sup>2)</sup> abhängig von A 20

<sup>3)</sup> mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag

<sup>4)</sup> Längenangaben der A 20 gemäß Planungsstand aktualisiert