

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Uwe Beckmeyer, Petra Ernstberger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/7225 –**

Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte für das Bundesland Hamburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 hat eine Laufzeit bis 2015. Die Bedarfspläne wurden durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, wie gesetzlich vorgeschrieben, überprüft. Der Investitionsrahmenplan für die nächsten fünf Jahre von 2011 bis 2015 zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur wird spätestens bis zum Ende des Jahres erwartet. Die Verkehrsprognosen zeigen ein deutliches Wachstum nicht nur im Personenverkehr, sondern gerade im Bereich des Güterverkehrs. Gleichzeitig ist derzeit die Finanzierung der Projekte im Vordringlichen Bedarf nicht gesichert und die Sparmaßnahmen der Bundesregierung werden dazu führen, dass die Bundesregierung Projekte verschieben muss und in den kommenden Jahren weniger Schienen- oder Straßenneubauprojekte begonnen werden können. In der Zukunft eines zusammenwachsenden Europas spielen moderne, funktionierende Verkehrs- und Güterwege jedoch eine zentrale Rolle.

Der größte deutsche Seehafen Hamburg ist für die Exportnation Deutschland von herausragender Bedeutung. Waren aus aller Welt werden über den Hamburger Hafen bis nach Russland, aber auch und insbesondere in die mittel- und osteuropäischen Staaten ex- und importiert. Neben den internationalen Handelsbeziehungen sind auch die südlicheren und süddeutschen Bundesländer von einer optimal funktionierenden Verkehrsinfrastruktur im und zum Hamburger Hafen abhängig. Dies belegen die Statistiken des Containerumschlags einiger Bundesländer exemplarisch. Bayern schlug im Jahr 2010 632 000 TEU, Baden-Württemberg 339 000 TEU, Nordrhein-Westfalen 477 000 TEU und Niedersachsen 436 000 TEU über den Hamburger Hafen um.

Der Containerumschlag bzw. Austausch des Hamburger Hafens mit den bremsischen Häfen belief sich im Jahr 2010 auf 375 000 TEU, was auch die besondere Verkehrsdichte zwischen diesen Häfen eindrucksvoll aufzeigt.

Als Verkehrsdrehscheibe ist der Hamburger Hafen aber auch deshalb von besonderer Bedeutung, weil rund ein Drittel aller containerisierter Güter im landseitigen Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens in einem Umkreis von 150 Kilometern weiterverarbeitet und veredelt werden, bevor sie weiter gehandelt werden.

Die Verkehre in der Metropolregion werden mit der Fertigstellung der Fehmarnbelt-Querung auch und gerade in der Metropolregion Hamburg weiter zunehmen.

Dabei werden allein durch die vom Hamburger Hafen ausgelösten Verkehre bereits heute alle Verkehrsträger zeitweise bis an die Kapazitätsgrenzen hin ausgelastet. Alleine im Containerbereich wurden im Jahr 2010 7,897 Mio. TEU im Hamburger Hafen umgeschlagen. Vom Gesamtumschlag wurden insgesamt 6,59 Mio. TEU im Hinterlandverkehr bewegt. Der Modal Split im containerisierten Hinterlandverkehr setzt sich durch folgende Anteile der Verkehrsträger zusammen: Mit 3,26 Mio. TEU bzw. 49,5 Prozent wurden fast die Hälfte der Container per LKW ins Hinterland abtransportiert. Der Abtransport per Bahn lag bei 1,93 Mio. TEU (29,3 Prozent), per Feederschiff bei 1,31 Mio. TEU (19,8 Prozent) und per Binnenschiff bei 0,09 Mio. TEU (1,4 Prozent). Die Betrachtung exklusive der Feederverkehre liefert den landseitigen Modal Split (insg. 5,284 Mio. TEU) mit folgenden Anteilen der Verkehrsträger: Der prozentuale Anteil des LKW steigt auf 61,7 Prozent (3,26 Mio. TEU), derjenige der Bahn auf 36,5 Prozent (1,93 Mio. TEU) und das Binnenschiff vereint einen Anteil von 1,8 Prozent (0,09 Mio. TEU) im landseitigen Hinterlandverkehr. Bei entsprechenden Zuwachsraten wird die Verkehrs- und die dadurch ausgelöste Umweltbelastung in Hamburg und den umliegenden Bundesländern entsprechend zunehmen.

Die zuvor geschilderten Daten lösen arbeitsmarkt- und finanzpolitische Folgen aus: Im Jahr 2008 arbeiteten in direkter Abhängigkeit vom Hamburger Hafen 86 084 Personen (direkt 77 833 – FHH – zzgl. 8 252 – Umland –) und in der Metropolregion 274 888 Personen. Die Steuereinnahmen, nur für das Bundesland Hamburg betrachtet, belaufen sich aus dem Hamburger Hafen je nach konjunktureller Lage in positiven Konjunkturphasen jährlich auf 400 Mio. Euro. Damit ist Hamburg Geberland im Länderfinanzausgleich, obwohl es als Stadtstaat eine deutlich schlechtere fiskalpolitische Ausgangslage hat als Flächenländer mit starken Industriestandorten.

Die Bundesregierung hat seit Regierungsantritt immer wieder die Bedeutung der deutschen Seehäfen, allen voran die des Hamburger Hafens, betont. Gleichzeitig haben der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer und seine Staatssekretäre immer wieder zugesagt, die für den Hamburger Hafen wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojekte, die wie aufgezeigt über die Metropolregion hinaus bis weit ins Hamburger Umland hinein zu realisieren sind, zu unterstützen. Gerade wegen der prognostizierten Steigerungsraten im Verkehrsbereich besteht dringender Handlungsbedarf, die Verkehrsinfrastruktur des Hamburger Hafens unmittelbar vor Ort, in der Metropolregion und im norddeutschen Raum auszubauen.

Allgemein

1. Welche konkreten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenneubauvorhaben des Bundes werden 2011/2012 im Bundesland Hamburg und in einem Umkreis von 200 Kilometern um Hamburg neu begonnen?

Bundesschienenwege: Im Zuge der Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven soll mit der Baustufe IIIa (zweigleisiger Ausbau) begonnen werden.

Bundesfernstraßen: Auf Rügen wurde mit dem Abschnitt der Hinterlandanbindung des Hafens Sassnitz/Mukran B 96n, Anschlussstelle (AS) Altefähr (L 29)–Samtens (B 96/B 96n) in diesem Sommer begonnen. In Schleswig-Holstein wird der Ausbauabschnitt der Hinterlandanbindung des Kieler Hafens A 21, Stolpe–Nettelsee in Bau gehen. Bundesminister Dr. Peter Ramsauer hat dem Baubeginn der A 14, Magdeburg–Wittenberge–Schwerin zugestimmt. Der bevorstehende Baubeginn für den Abschnitt AS Wolmirstedt–AS Colbitz in Sachsen-Anhalt bedeutet den Einstieg in das Gesamtprojekt.

Bundeswasserstraßen: Es ist beabsichtigt, mit den Fahrrinnenanpassungen an Weser und Elbe zu beginnen, wenn die Voraussetzungen hierzu vorliegen.

2. Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die den Bundesländern Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Bremen für die Realisierung von für den Hamburger Hafen und seinen Hinterlandverkehr in den zuvor genannten Bundesländern relevanten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte jeweils zur Verfügung stehen?
3. Welche finanziellen Mittel sind für die Bundesländer Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Bremen für die für den Hamburger Hafen und seinen Hinterlandverkehr relevanten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 jeweils vorgesehen?
4. Wie viel dieser in Frage 2 und 3 benannten Finanzmittel sind jeweils für den Erhalt der für den Hamburger Hafen und seinen Hinterlandverkehr relevanten Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen in den Bundesländern Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Bremen in die Haushalts- und Finanzplanung des Bundes eingestellt?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bundesschienenwege: Im Bereich der Schienenwegeinvestitionen erfolgt keine länderbezogene Aufschlüsselung der Zuwendungen des Bundes. Diese werden im Falle der Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz auf der Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gesamtnetzbezogen bzw. bei den Neu- und Ausbauvorhaben des Bedarfsplans streckenbezogen ohne Berücksichtigung von Landesgrenzen gewährt. Derzeit wird der Entwurf des Investitionsrahmenplans 2011–2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) erarbeitet. Der Entwurf befindet sich derzeit in der Abstimmung. Aussagen zu konkreten Projekten sind angesichts des gegenwärtigen Arbeitsstandes derzeit noch nicht möglich.

Bundesfernstraßen: Für die Realisierung der Bundesfernstraßen (Bedarfsplanmaßnahmen) wurden den Ländern Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Bremen mit Verfügungsrahmen 2011 folgende Mittel zugewiesen bzw. sind in der Finanzplanung bis 2014 vorgesehen (Angaben in Mio. Euro):

Land	2011	2012	2013	2014
Hamburg	80	12	7	5
Bremen	40	9	6	4
Schleswig-Holstein	42	56	58	52
Mecklenburg-Vorpommern	15	16	20	22
Niedersachsen	113	70	75	67

In welcher Höhe davon Mittel in für den Hamburger Hafen und seinen Hinterlandverkehr relevante Bundesfernstraßen (Bedarfsplanmaßnahmen) fließen, ist dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Detail nicht bekannt.

Zusätzlich zu den in vorstehender Tabelle angegebenen Mitteln wurde den o. g. Ländern für die Erhaltung der Bundesfernstraßen mit Verfügungsrahmen 2011

folgende Mittel, die auch bedarfsorientiert für Bundesfernstraßen der Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens verwendet werden können, zugewiesen bzw. sind in der Finanzplanung bis 2014 vorgesehen (Angaben in Mio. Euro):

Land	2011	2012	2013	2014
Hamburg	39	20	19	18
Bremen	12	12	12	12
Schleswig-Holstein	63	66	70	73
Mecklenburg-Vorpommern	64	64	64	67
Niedersachsen	234	251	267	279

Bundeswasserstraßen: Der Bund stellt den Bundesländern für den Hafen Hamburg und dessen Hinterlandverkehre keine finanziellen Mittel aus dem Kapitel 12 03 – Bundeswasserstraßen – zur Verfügung. Die Vorhaben an Bundeswasserstraßen werden vom Bund in eigener Zuständigkeit realisiert. Für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen mit Relevanz für den Hafen Hamburg sind in 2011/2012 jeweils rund 75 Mio. Euro veranschlagt. Darüber hinaus sind für die Erhaltung dieser Wasserstraßen jährlich weitere rund 65 Mio. Euro vorgesehen. Unter Berücksichtigung der Finanzlinie werden in den Jahren 2013 und 2014 – soweit es die Bundeswasserstraßen betrifft – Mittel in gleicher Größenordnung zur Verfügung stehen.

5. Welche der für den Hamburger Hafen und seinen Hinterlandverkehr relevanten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 in den Bundesländern Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Bremen im Vordringlichen Bedarf wurden bisher jeweils komplett abgeschlossen?

Bundesschienenwege: Folgende Bedarfsplanvorhaben Schiene wurden bereits abgeschlossen:

- Ausbaustrecke (ABS) Hamburg–Lübeck,
- ABS Hamburg–Büchen–Berlin,
- ABS Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund, erste Baustufe.

Bundesfernstraßen: In Niedersachsen wurden die nachfolgenden Straßenbauprojekte des BVWP 2003 als Maßnahmen der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen komplett abgeschlossen:

- A 1: AS Osnabrück/N–Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück (Anteil Niedersachsen),
- A 1: AS Bramsche–AS Osnabrück/N,
- A 26: Stade–Hornburg,
- A 1: Autobahndreieck (AD) Buchholz–Bremer Kreuz (der Ausbau ist weit fortgeschritten, Gesamtfertigstellung voraussichtlich 2012).

In Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein wurde die A 20, Lübeck–Stettin (Ostseeautobahn) komplett abgeschlossen, in Hamburg der sechsstreifige Ausbau der A 1 zwischen der Anschlussstelle Billstedt und dem Autobahndreieck Hamburg-Südost (A 25). In Mecklenburg-Vorpommern wurde ferner der Neubau der A 241 als Hinterlandanbindung des Hafens Wismar und der Rügenzubringer (B 96n) als Hinterlandanbindung für den Hafen Stralsund fertig gestellt.

Bundeswasserstraßen: Von den im BVWP 2003 enthaltenen Wasserstraßenprojekten mit Relevanz für den Hamburger Hafen ist die Vertiefung der Unter- und Außenelbe auf 14,5 m unter KN (12,5 m Tiefgang tideunabhängig) mittlerweile abgeschlossen. Die bereits 1999 für den Verkehr freigegebene Fahrrinnenvertiefung war aufgrund der seinerzeit noch ausstehenden Restmaßnahmen als laufendes Vorhaben in den BVWP 2003 aufgenommen worden. Darüber hinaus gibt es keine den genannten Kriterien entsprechenden Wasserstraßenprojekte.

6. Welche der für den Hamburger Hafen und seinen Hinterlandverkehr relevanten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des BVWP 2003 in den Bundesländern Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Bremen im Vordringlichen Bedarf haben jeweils ein abgeschlossenes Planungsverfahren, stehen aber noch vor der baulichen Umsetzung?

Wann ist mit dem Beginn der Bauphase und der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

Bundesschienenwege: Für die Bundesschienenwege trifft dies für kein Projekt zu.

Bundesfernstraßen: Es gibt in den genannten Ländern mit einer Ausnahme keine Straßenbauprojekte des BVWP 2003 als Maßnahmen der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen mit Planfeststellungsbeschluss, die nicht in Bau sind. Lediglich für den Ausbauabschnitt der A 7 zwischen dem AD Bordschholm und der AS Neumünster-Nord liegt Baurecht vor.

Bundeswasserstraßen: Im BVWP 2003 sind keine Wasserstraßenprojekte enthalten, die den genannten Kriterien entsprechen.

7. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für die Verkehrsträger Straße-, Schiene- und Wasserstraße in den Bundesländern Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Bremen jeweils für die für den Hamburger Hafen und seinen Hinterlandverkehr relevanten Projekte aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen vor?

Die Leitlinien für das transeuropäische Netz sind weder ein Bau- noch ein Finanzierungsplan, sondern ihre Umsetzung erfolgt nach nationaler Priorisierung. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den einzelnen Projekten verwiesen, die überwiegend Bestandteil der Leitlinien sind.

Schienenverkehr

8. Stehen dem Bund inzwischen alle Planungsmittel der Bundesländer Hamburg, Niedersachsen und Bremen für die Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens der sogenannten Y-Trasse zur Verfügung?
9. Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung finanziert zur Beschleunigung der Planung bis 2012 mit 19 Mio. Euro einen Teil der Planungskosten bis einschließlich Leistungsphase 3 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure vor. Die Finanzierungsvereinbarung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes wurde Ende 2009 abgeschlossen. Sie geht davon aus, dass die weiteren Planungen im Rah-

men der an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgegebenen Planungskostenpauschale finanziert werden.

10. Wie lange wird die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen für den Bau der Y-Trasse voraussichtlich dauern, und in welchem Jahr soll das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden?

Derzeit wird nach Angaben der DB Netz AG die betriebliche Aufgabenstellung hinsichtlich der Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung 2010 überarbeitet. Auf dieser Basis erfolgt die Überprüfung und Aktualisierung der Vorentwurfsplanung. Dabei werden verschiedene Trassierungsvarianten geprüft und eine Vorzugstrasse ermittelt. Ein genauer Trassenverlauf für die Y-Trasse, insbesondere für die Durchbindung nach Lehrte, kann erst im Anschluss geplant werden. Die Planfeststellungsverfahren werden nach Abschluss der Vorentwurfsplanung und ggf. des Raumordnungsverfahrens eingeleitet.

11. Wie ist der Planungsstand der Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung hinsichtlich eines zweigleisigen Ausbaus der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden sowie der Fehmarnsundbrücke?

Derzeit erfolgt mit Bundesmitteln eine vereinfachte Vorentwurfsplanung durch den Vorhabenträger DB AG zur Realisierung des Vorhabens entsprechend den zeitlichen Vorgaben des Staatsvertrags. Das Land Schleswig-Holstein hat im Herbst 2010 die Vorbereitungen für ein Raumordnungsverfahren (Fehmarnsundbrücke–Lübeck) zur Trassenführung der Schienenhinterlandanbindung eingeleitet. Im Rahmen der Entwurfsplanung und im derzeit vorzubereitenden Raumordnungsverfahren (ROV) werden sich aufdrängende Trassenalternativen untersucht. Die Planung bis zur Baureife (voraussichtlich 2016) und die Planfeststellung schließen sich nach Abschluss des ROV an. Das zwischen den Ländern abgestimmte Ziel ist es, mit der Festen Fehmarnbeltquerung 2020 auch die Schienenhinterlandanbindung in Betrieb zu nehmen.

12. Werden die unter Frage 11 genannten Vorhaben bis zur Eröffnung der festen Querung durch den Fehmarnbelt nach derzeitigen Erkenntnissen abgeschlossen sein?
13. Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ja.

14. Ist ein späterer Ausbau der unter Frage 11 genannten Schienenwege zur Hochgeschwindigkeitstrasse vorgesehen?
15. Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein späterer Ausbau zu einer Hochgeschwindigkeitstrasse ist insbesondere aufgrund der damit verbundenen erheblichen Kostensteigerungen und zusätzlichen Eingriffe in Natur und Siedlungsstrukturen derzeit nicht vorgesehen. Im Regelfall wird bei größeren Schienenprojekten wie der Hinterlandanbindung zur Fes-

ten Fehmarnbeltquerung eine Mischnutzung durch Personen- und Güterverkehr planerisch angenommen. Die endgültige Trassierung ergibt sich aus dem Ergebnis des laufenden Raumordnungsverfahrens. Die Festlegung auf die Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h resultiert zudem aus dem deutsch-dänischen Staatsvertrag.

16. Welche Maßnahmen leitet die Bundesregierung aus dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Auftrag gegebenen Gutachten „Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Schienenknoten Hamburg“, dessen Abschlussbericht im Mai 2009 vorgelegt wurde, im Einzelnen ab?

Mit welcher zeitlichen Perspektive sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?

Voraussetzung für die Finanzierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen der Bundesschienenwege mit Mitteln des Bundeshaushaltes ist eine positive Wirtschaftlichkeit. Diese hat die genannte Studie für die im Planfall 1 untersuchten Maßnahmen erbracht. Erste Ausbaumaßnahmen im Knoten Hamburg sind im Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr der Bundesregierung im Gesamtwertumfang von 49 Mio. Euro bis Ende 2011 vorgesehen. Diese konzentrieren sich auf die Kapazitätserweiterung der Güterbahnhöfe in Maschen, Harburg, Hausbruch und Rothenburgsort. Für die weiteren Maßnahmen hat der Vorhabenträger DB AG eine Planung zu erstellen, auf deren Basis dann Finanzierung und Realisierung vorgesehen werden können.

17. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Erklärung der DB Netz AG vom 10. November 2010 die besagt, der Hamburger Hauptbahnhof sei gemäß § 16 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsordnung (EIBV) voraussichtlich in naher Zukunft überlastet?
18. Zu welchen Ergebnissen ist die anschließende Kapazitätsanalyse (§ 17 EIBV) gekommen, und welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der Erklärung der DB Netz AG, der Bahnhof Hamburg Hauptbahnhof sei voraussichtlich in naher Zukunft überlastet, hat diese am 14. April 2011 eine Kapazitätsanalyse gemäß § 17 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) durchgeführt. Über das Ergebnis der Kapazitätsanalyse wurden die Bundesnetzagentur (BNetzA) und das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) am 8. Juni 2011 informiert. Am 17. Juni 2011 wurden die Nutzer des betreffenden Schienenweges gemäß § 18 EIBV beteiligt. Weiterhin wurde der BNetzA und dem EBA am 30. September 2011 gemäß § 18 EIBV ein Plan zur Erhöhung der Schienenwegskapazität (PEK) vorgelegt. Die Ergebnisse des PEK werden zusammen mit dem EBA und der DB Netz AG in einem noch festzusetzenden Termin erörtert werden.

Im Rahmen der Kapazitätsanalyse und des PEK zeigt die DB Netz AG auf, dass der Bahnhof Hamburg Hauptbahnhof tagsüber – insbesondere in der Hauptverkehrszeit – zu großen Teilen vollständig ausgelastet sei. Zusätzliche Verkehre seien in diesem Zeitraum nur noch in Einzellagen mit zum Teil erheblicher Beeinträchtigung der Betriebsqualität fahrbar. Begründet sei dies insbesondere durch den gegenseitigen Ausschluss von Zug- und Rangierfahrten von bzw. nach den Abstellanlagen im südöstlichen und westlichen Bahnhofskopf. Auch könnten vorhandene Bahnsteigkapazitäten aufgrund von Zug- und Rangierfahr-

ten auf den Zuführungsgleisen nur eingeschränkt genutzt werden. Infrastrukturelle Anpassungsmaßnahmen im Bahnhof Hamburg Hauptbahnhof seien aufgrund der Topografie des Bahnhofes weitgehend ausgereizt. Kurz- bis mittelfristig (bis 2017) seien keine Maßnahmen mit Kapazität steigernden Auswirkungen vorgesehen.

Zur langfristigen Planung sei im BVWP 2003 im Projekt 28 eine Maßnahme im Großknoten Hamburg Hauptbahnhof vorgesehen, die einen weiteren Bahnsteig an Gleis 10 vorsehe. Dieser Neubau sei noch im Zusammenwirken mit dem vorherigen Ausbau der S4 zwischen Diebsteich–Hamburg Hauptbahnhof–Bargteheide zu bewerten, bei der die Finanzierungsfragen noch nicht abschließend geklärt seien.

Um gemäß § 18 EIBV das Ziel einer Erhöhung der verfügbaren Schienenwegkapazitäten und eine optimale Kapazitätsauslastung auf den überlasteten Schienenwegen gemäß § 16 EIBV erreichen zu können, hat die DB Netz AG für Fälle von Trassennutzungskonflikten im Rahmen der Netzfahrplanerstellung streckenspezifische Vorgaben für die Kapazitätszuweisung auf der voraussichtlich in naher Zukunft überlastet erklärten Infrastruktur entwickelt. Vorbehaltlich der Prüfung durch die BNetzA sollen für die Netzfahrplanperiode 2013 ff. für den Bahnhof Hamburg Hauptbahnhof Nutzungsvorgaben gelten. Des Weiteren beabsichtigt die DB Netz AG ein Entgelt nach § 21 Absatz 3 EIBV zu erheben. Sowohl die betrieblichen Nutzungsvorgaben als auch die geänderten Entgeltgrundsätze und die Höhe der Entgelte sind in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen 2013 der DB Netz AG festzuschreiben, die der BNetzA Mitte Oktober 2011 zur Prüfung vorgelegt werden. Eine Entscheidung hierzu steht noch aus.

Durch diese Maßnahmen soll die bestehende Leistungsfähigkeit erhalten und eine optimierte Kapazitätsauslastung erreicht werden.

19. Unterstützt die Bundesregierung den Bau zweier separater S-Bahn-Gleise zwischen Hamburg und Ahrensburg zur Entflechtung des langsamen Personennahverkehrs vom schnelleren Personenfern- und Güterverkehr, um den Knoten Hamburg und insbesondere den Hamburger Hauptbahnhof zu entlasten?
20. Wenn ja, in welcher Form konkret?
Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund ist grundsätzlich bereit, sich am oben genannten Projekt systemeigener Gleise zu beteiligen. Für weitergehende Entscheidungen sind die eingeleiteten Planungen und Untersuchungen durch die beteiligten Länder fortzuführen.

21. Unterstützt die Bundesregierung die Planung und den Bau einer Bypass-Lösung zur Umfahrung des Knotens Hamburg über Lübeck–Bad Kleinen (Neubau Kurve westlich Bad Kleinen) einschließlich einer Elektrifizierung dieser Strecke?
22. Wenn ja, in welcher konkreten Form?
Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Neubau und die Elektrifizierung der Kurve westlich von Bad Kleinen ist als Teil der Ausbaustrecke Lübeck–Schwerin im „Weiteren Bedarf“ des geltenden Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten. Die DB AG beabsichtigt, Verbesserungen des Streckenabschnitts Carlshöhe–Bad Kleinen aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zu finanzieren. Dem BMVBS liegen keine konkreten Angaben über einen Realisierungszeitraum vor.

Bundesautobahnen und Bundesstraßen

23. Wann liegt der Linienbestimmungsbeschluss für die Südtrasse der Hafenuferspange vor?

Seit Februar 2011 ist die Linie der Südtrasse der Hafenuferspange bestimmt.

24. Wann ist mit deren Planfeststellung und dem Bau zu rechnen?

Zum jetzigen Zeitpunkt sind weder Angaben über das Ende des Planfeststellungsverfahrens noch zur Bauphase möglich. Für Planung und Baurechtschaffung ist die Straßenbauverwaltung des Landes zuständig.

25. Wann ist die Planfeststellung für die A 20 abgeschlossen?

Für den niedersächsischen Teil der A 20 von AS Drochtersen bis Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-Holstein (Elbquerung) wird frühestens innerhalb des Jahres 2012 mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses gerechnet. Alle Abschnitte der A 20 in Schleswig-Holstein befinden sich im Planfeststellungsverfahren. Das Land strebt den Abschluss der Verfahren bis Ende 2012 an.

26. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Vorlage eines Konzeptes für den privaten Bau und den Betrieb des Elbtunnels bei Glückstadt?

In Abstimmung mit den betroffenen Landesverwaltungen wird im Auftrag des BMVBS aktuell eine mehrstufige Untersuchung bis hin zu einer vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für eine privatfinanzierte Realisierung der Elbquerung bei Glückstadt im Zuge der A 20 durchgeführt. Dabei soll eine mögliche Eignung als ÖPP-Projekt (ÖPP = Öffentlich-Private-Partnerschaft) abgeschätzt und bei positivem Ergebnis ein ÖPP-Geschäftsmodell entwickelt werden. Mit ersten Ergebnissen der Untersuchung ist im Herbst zu rechnen.

27. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Aufnahme der Planungen für den Bau der A 21 im Verlauf der heutigen B 404?

Für die Ostumfahrung Hamburg südlich der A 24 besteht kein Planungsauftrag. Eine Zeitangabe über die Aufnahme der Planung wäre daher spekulativ.

28. Ist es zutreffend, dass der gesamte Bau der A 21 als Ostumfahrung Hamburg günstiger zu realisieren ist, als der Elbtunnel bei Glückstadt?

Wenn ja, welche Zahlen liegen der Bundesregierung hierzu vor?

Der Bundesregierung liegen für die Ostumfahrung Hamburg Zahlen vor, die zur Aufstellung des BVWP 2003 aus dem Jahr 1999 erhoben wurden. Aktuelle vergleichbare Kosten liegen der Bundesregierung nicht vor.

29. Ist zur Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung ein vierstreifiger Ausbau der A 1 auf dem unter Frage 11 genannten Abschnitt geplant?

30. Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 29 und 30 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die A 1 ist als Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung bereits vierstreifig ausgebaut, und die B 207 wird zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden mit Ausnahme der Fehmarnsundbrücke bis zur Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung vierstreifig ausgebaut.

Wasserstraßen

31. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Verkehrsfreigabe der Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe?

Die Dauer der Baggerarbeiten zur Vertiefung der Fahrrinne wird auf 21 Monate geschätzt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

32. Bis wann wird die Schiffbarkeit der Mittel- und Oberelbe bis Dresden auf 1,60 m und ab Dresden bis zur tschechischen Grenze an 345 Tagen im Jahr dauerhaft sichergestellt sein?

Die Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe zwischen der deutsch-tschechischen Grenze und der Staustufe Geesthacht bei Hamburg sind eine Daueraufgabe, um die Mindestfahrrinntiefen von rund 1,60 m zwischen der Staustufe Geesthacht bei Hamburg und Dresden sowie von rund 1,50 m zwischen Dresden und der Grenze zur Tschechischen Republik bei mittleren Niedrigwasserverhältnissen, d. h. an durchschnittlich 345 Tagen im Jahr zu gewährleisten.

33. Bis wann sollen die vom BMVBS angekündigten Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung von Buhnen in den derzeit von Sandbänken betroffenen Flussabschnitten bei Hitzacker, Dömitz und Coswig eingeleitet werden?

34. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn der zuvor genannten Flussbaumaßnahmen, und in welchem Zeitraum werden diese in etwa abgeschlossen sein?

35. Welche Mittel stellt der Bund für die zuvor genannten Flussbaumaßnahmen aus welchem Haushaltstitel bereit?

Die Fragen 33 bis 35 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zwischen dem BMVBS und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit wurden Eckpunkte für den Prozess der Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für die Elbe abgestimmt, welches die schiffahrtliche Nutzung der Elbe ermöglichen und parallel die ökologische Funktionsfähigkeit des Naturraums Elbe verbessern soll. Konkrete Planungen liegen nicht vor. Aus diesem Grund sind keine Mittel im Haushalt veranschlagt.

36. Müssen für einen dreilagigen Containertransport per Binnenschiff auf der Elbe noch Brücken angehoben werden?
37. Wenn ja, welche?
38. Wenn ja, mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung, und bis wann soll die Brückenanhebung aus welchen Mitteln erfolgen?

Die Fragen 36 bis 38 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den dauerhaften dreilagigen Containerverkehr (Durchfahrtshöhe von 7 m) auf der Elbe müssen vier Brücken angepasst werden. Es handelt sich hierbei um die Brücken:

Brücke	Elbe-km
Hubbrücke Magdeburg	325,47
Straßenbrücke Schönebeck	311,77
Eisenbahnbrücke Barby	294,10
Straßenbrücke Roßlau	257,65

Die Brücken befinden sich in der Zuständigkeit Dritter. Deshalb kann zu den Kosten keine Aussage getroffen werden. Sobald der jeweilige Baulastträger Veränderungen am Verkehrsweg bzw. dem Bauwerk plant, bringt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bei der Veränderung ihre Höhenforderungen ein.

