



Antwort

der Landesregierung

auf die

Große Anfrage

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Finanzierung von Verkehrsprojekten in Schleswig-Holstein

Drucksache 16/ 2184

Federführend ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Vorbemerkung der Landesregierung:

Eine Vielzahl der Fragen bezieht sich auf Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundes, für deren Beantwortung die Landesregierung auf Auskünfte der Bundesregierung angewiesen ist. Hinsichtlich der Fragen zu den Bundeswasserstraßen (insbesondere zum Nord-Ostsee-Kanal und zum Elbe-Lübeck-Kanal) hat das Bundesverkehrsministerium auf die Zuständigkeit des Bundes für die Beantwortung dieser Fragen verwiesen und erklärt, dass keine inhaltlichen Beiträge zur Beantwortung der Großen Anfrage an die Landesregierung Schleswig-Holstein geleistet werden können.

Ähnlich verhält es sich mit den Bundesschienenwegen. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat der Landesregierung mitgeteilt, dass eine detaillierte Beantwortung mit vertretbarem Aufwand nicht möglich sei.

Die Landesregierung kann daher die betreffenden Fragen zu den Bundeswasserstraßen und Bundesschienenwegen nicht bzw. nur eingeschränkt beantworten. Anders verhält es sich bei den Bundesstraßen. Da die Baumaßnahmen vom Land in Auftragsverwaltung durchgeführt werden, liegen der Landesregierung die entsprechenden Daten vor.

1. Wie viele Mittel des Bundes sind in den Jahren 1998 bis 2007 jeweils in den Neubau, den Ausbau bzw. die Sanierung von Verkehrsinfrastruktur geflossen? (Bitte angeben einschließlich Mittel der DB-AG, ohne die Regionalisierungsmittel. Bitte die jeweiligen Finanzquellen bzw. Programme getrennt angeben, auch die ggf. eingeworbenen EU-Mittel.)

1.a) Für den Bereich Straße

Bundesfernstraßen

Die folgende Tabelle zeigt die zwischen 1998 und 2007 eingesetzten Bundesmittel für den Neubau, Um- und Ausbau und die Erhaltung der Bundesfernstraßen.

Jahr	Neubau [T€]	Um-/Ausbau [T€]	Erhaltung [T€]	Gesamt [T€]
1998	54.827	7.219	36.821	98.867
1999	61.996	11.470	39.265	112.731
2000	66.953	7.289	41.939	116.181
2001	54.968	10.294	71.554	136.816
2002	57.692	4.235	77.042	138.969
2003	76.587	8.961	66.450	151.998
2004	75.273	11.143	47.928	134.344
2005	48.240	11.897	59.486	119.623
2006	42.595	9.459	68.817	120.871
2007	69.863	7.254	67.538	144.655
Summe	608.994	89.221	576.840	1.275.055

Kommunaler Straßenbau

Das Förderprogramm für den kommunalen Straßenbau mit seinen jährlich etwa 450 Einzelprojekten unterscheidet inhaltlich nicht zwischen Neubau- und Ausbauprojekten. Ebenfalls nicht erhoben werden Daten über die Höhe des Mitteleinsatzes für den Bereich des Fußgängerverkehrs. Die Projektförderung erfolgt aus Bundes- und Landesmitteln.

Bei den Bundesmitteln handelt es sich um Finanzhilfen (bis 2006) bzw. um Kompensationsmittel nach Artikel 143c Abs. 1 Grundgesetz (ab 2007) für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zwischen 1998 und 2007 eingesetzten Bundesmittel für den Bereich Straße, die über das Förderprogramm für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein den Kommunen zugeflossen sind:

- in 1.000 Euro -

Jahr	gesamt	Neu-/Ausbau	Sanierung	davon Fahrradverkehr
1998	31.991,1	31.991,1	-	4.655,3
1999	34.200,8	34.200,8	-	6.036,7
2000	36.661,7	36.661,7	-	5.249,8
2001	32.164,1	32.164,1	-	3.702,4
2002	26.741,3	26.741,3	-	4.727,3
2003	30.004,0	30.004,0	-	6.323,6
2004	23.366,2	23.366,2	-	5.659,3
2005	35.688,8	35.688,8	-	6.151,2
2006	32.007,9	32.007,9	-	5.188,2
2007	35.428,2	35.428,2	-	7.629,0
Summe	318.254,1	318.254,1	-	55.322,8

1.a1/a2) Bundesmittel für den Bereich Fahrradverkehr und Fußgänger

Die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in der Baulast des Bundes für den Fahrradverkehr und für Fußgänger betrifft nahezu ausschließlich gemeinsame Geh- und Radwege. Daher werden diese beiden Fragen gemeinsam beantwortet. Weiterhin werden Rad- und Gehwege oftmals im Zusammenhang mit Baumaßnahmen am restlichen Straßenkörper durchgeführt (z.B. Grundsanierung der Fahrbahn mit gleichzeitiger Neuanlage eines Radweges). Daher können die Geh- und Radweganteile teilweise nur geschätzt werden.

Die folgende Tabelle zeigt die - teilweise geschätzten - Bauinvestitionen des Bundes für Fahrrad- und Fußgängerwege für den Zeitraum von 1998 bis 2007:

Jahr	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
in T€	639,1	1.738,4	2.403,1	2.505,3	812,0	1.100,0	2.300,0	1.100,0	700,0	590,0

1.b) Für den Bereich Schienenverkehr

Wie in der Vorbemerkung dargestellt, ist die Landesregierung bei dieser Frage auf Auskünfte der Bundesregierung und der DB AG angewiesen. Da beide eine Beantwortung der Fragen abgelehnt haben, kann die Landesregierung keine belastbare Aussage zum Mitteleinsatz geben.

Das Land unterstützt Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen

- den GVFG-Mitteln des Bundes, die in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium vom Land bewilligt werden
- den GVFG-Mitteln des Landes, die der Bund den Ländern pauschal zur Verfügung stellt für eigenverantwortliche Projektförderung.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die erfolgte Förderung aus Bundes-GVFG-Mitteln, die für den Ausbau der Streckeninfrastruktur eingesetzt wurden:

- in 1.000 Euro -

Jahr	Förderung GVFG-Bundesprogramm
1998	4.050
1999	3.880
2000	1.677
2001	2.199
2002	-
2003	1.324
2004	-
2005	-
2006	816
2007	3.141

1.c) Für den Bereich Bus

Es wird auf die Antwort zu Frage 2c verwiesen.

1.d) Für den Bereich Wasserstraßen einschließlich Häfen

Wie in der Vorbemerkung dargestellt, ist eine Beantwortung der Frage hinsichtlich der Bundeswasserstraßen (im Wesentlichen: Nord-Ostsee-Kanal, Elbe-Lübeck-Kanal, Elbe) nicht möglich.

Da zahlreiche Hafenbaumaßnahmen von Bund und Land gemeinsam bzw. anteilig gefördert wurden, werden die Fragen 1d und 2d gemeinsam beantwortet.

Die Bundesanteile an der Finanzierung der Wasserstraßen und Häfen teilen sich auf

- in die zuständigkeithalber vom Bund getragenen Maßnahmen, d. h. die Bundeswasserstraßen sowie die bundeseigenen Häfen.

- in die Finanzierungsanteile, die der Bund im Rahmen einer gesetzlichen Verpflichtung übernimmt. Dies sind zum einen die Anteile an Maßnahmen, die aus der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) gefördert werden und bei denen Bund und Land jeweils 50 % tragen.

Zum anderen sind es Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a Abs. 4 Grundgesetz für Seehäfen in Verbindung mit Artikel 9 des Solidarpaktfortführungsgesetzes. Diese so genannten Seehafenmittel stehen dem Land in den Jahren 2005 bis 2019 zu.

Die Beteiligung des Bundes erfolgt regelmäßig im Wege der Anteilfinanzierung im Rahmen der Förderung kommunaler Hafeninfrastrukturprojekte. Neben den Bundesanteilen können in die Finanzierung dieser Maßnahmen parallel auch kommunale Mittel (als Eigenanteil), Landesmittel und EU-Mittel fließen.

Die Landesmittel zugunsten der Hafeninfrastruktur finden Verwendung

- für die Unterhaltung und den Betrieb der landeseigenen Häfen (Husum, Tönning, Friedrichstadt, Büsum, Friedrichskoog und Glückstadt).
- für die anteilige Finanzierung von kommunalen Hafeninfrastrukturprojekten im Rahmen der Projektförderung.

- in 1.000 Euro -

Jahr	Seehafenmittel (Bund)	GA-Mittel (100%)	GA-Anteil Bund	GA-Anteil Land	Übrige Landesmittel*	EU-Mittel (EFRE)	gesamt
1998					5.416		5.416
1999					6.815		6.815
2000		4.968	2.484	2.484	4.585	2.039	11.592
2001		1.989	994,5	994,5	3.743	1.146	6.878
2002					2.349	910	3.259
2003		648	324	324	3.015	969	4.632
2004		512	256	256	5.182	1.295	6.989
2005	1.921	4.344	2.172	2.172	3.946	5.529	15.740
2006	2.150	1.348	674	674	5.960	9.989	19.447
2007	1.637	2.605	1.302,5	1.302,5	7.747	8.708	20.697
Summe	5.708	16.414	8.207	8.207	48.758	30.585	101.465

* Die übrigen Landesmittel beinhalten Mittel für die landeseigenen Häfen sowie Komplementäranteile bei kommunalen Hafenprojekten. Nicht erfasst sind aus datenschutzrechtlichen Gründen hierbei Mittel der betrieblichen Förderung, die privaten Häfen zugeflossen sind.

1.e) Für den Bereich Luftverkehr (einschließlich Flughafeninfrastruktur)

Da die Bauinvestitionen von Flughäfen in Schleswig-Holstein von Bund und Land gemeinsam bzw. anteilig gefördert wurden, werden die Fragen 1e und 2e gemeinsam beantwortet. Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit Bundes- und Landesmitteln geförderten Bauinvestitionen von Flughäfen in Schleswig-Holstein:

- in 1.000 Euro -

Jahr	GA-Mittel (100%)	GA-Anteil Bund	GA-Anteil Land	Übrige Landes- mittel*	Gesamt
1998	973	486,5	486,5	157	1.130
1999	625	312,5	312,5	674	1.299
2000				140	140
2001				755	755
2002	977	488,5	488,5		977
2003	323	161,5	161,5	429	752
2004					
2005	1.234	617	617	540	1.774
2006	6.378	3.189	3.189		6.378
2007	256	128	128		256
Summe	10.766	5.383	5.383	2.695	13.461

* Die übrigen Landesmittel stammen bis 1999 aus dem „Regionalprogramm für strukturschwache ländliche Räume in Schleswig-Holstein“ und ab 2000 aus dem „Regionalprogramm 2000“

Neben der mit Landes- und Bundesmitteln geförderten Flugplatzinfrastruktur gibt es mehrere durch die Deutsche Flugsicherung GmbH und den Deutschen Wetterdienst betriebene Funknavigations- und Wetterdienststeinrichtungen für die zivile Luftfahrt an verschiedenen Standorten in Schleswig-Holstein. Da für diese Anlagen keine Berichtspflichten gegenüber schleswig-holsteinischen Behörden bestehen, liegen der Landesregierung jedoch keine Informationen über die Finanzierung dieser Anlagen vor.

1.f) Sonstige Verkehrsprojekte

Entfällt.

1.g) Insgesamt

Da für die Bundeswasserstraßen und Bundesschienenwege und vom Bund bzw. von der DB AG keine Antworten gegeben werden, ist eine vollständige Beantwortung der Frage nicht möglich.

- Wie viele Mittel des Landes sind in den Jahren 1998 bis 2007 in den Neubau, den Ausbau bzw. die Sanierung von Verkehrsinfrastruktur geflossen?
(Bitte angeben einschließlich der Regionalisierungsmittel. Bitte die jeweiligen Finanzquellen bzw. Programme getrennt angeben, auch die ggf. eingeworbenen EU-Mittel.)

2.a) Für den Bereich Straße

Landesstraßen

Die folgende Tabelle zeigt die eingesetzten Finanzierungsmittel für Landesstraßen in Schleswig-Holstein von 1998 und 2007, die für Neu- und Ausbau- sowie Sanierungsmaßnahmen genutzt wurden:

- in 1.000 Euro -

Jahr	Neu-/Ausbau	Sanierung	Gesamt
1998	17.044,3	10.077,0	27.121,3
1999	19.328,3	12.962,2	32.290,5
2000	19.894,6	14.025,9	33.920,5
2001	19.212,9	11.147,5	30.360,4
2002	19.101,6	8.491,3	27.592,9
2003	9.504,6	11.146,3	20.650,9
2004	11.828,8	10.857,6	22.686,4
2005	16.199,5	15.651,3	31.850,8
2006	12.212,7	16.695,7	28.908,4
2007	15.826,9	21.538,1	37.365,0
Summe	160.154,2	132.592,9	292.747,1

Kommunaler Straßenbau

Das Land unterstützt die Kommunen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben als Straßenbaulastträger mit Zuweisungen nach § 24 Finanzausgleichsgesetz (FAG). Während die Mittel nach § 24 Abs. 3 FAG im Rahmen des Förderprogramms für den kommunalen Straßenbau projektbezogen bewilligt werden, fließen die Zuweisungen nach § 24 Abs. 1 und 2 FAG den Kommunen nach pauschalisierten Ansätzen zur dortigen eigenverantwortlichen Verwendung zu. Für den Zeitraum 2006 - 2009 sind die Zuweisungen nach § 24 Abs. 1 FAG um Mittel aus dem Schleswig-Holstein Fonds (SH-F) befristet aufgestockt worden.

Für den Bereich Straße wurden im Zeitraum von 1998 bis 2007 Landesmittel nach § 24 Abs. 3 FAG projektbezogen über das Förderprogramm für den kommunalen Straßenbau wie folgt eingesetzt:

- in 1.000 Euro -

Jahr	gesamt	Neu-/Ausbau	Sanierung	davon Fahrradverkehr
1998	5.401,0	3.392,2	2.008,8	298,8
1999	5.516,6	2.733,8	2.782,8	420,0
2000	5.472,0	3.478,2	1.993,8	396,3
2001	5.697,8	4.018,4	1.679,4	679,8
2002	5.225,3	2.833,5	2.391,8	406,3
2003	5.372,7	2.229,6	3.143,1	246,0
2004	5.418,7	2.182,7	3.236,0	308,4
2005	5.299,8	2.855,4	2.444,4	808,4
2006	5.656,3	2.083,2	3.573,1	142,3
2007	5.656,4	2.374,2	3.282,2	278,2
Summe	54.716,6	28.181,2	26.535,4	3.984,5

Die folgende Tabelle zeigt die zwischen 1998 und 2007 als Zuweisungen zu den Straßenbaulasten nach § 24 Abs. 1 und 2 FAG sowie aus dem Schleswig-Holstein Fonds eingesetzten Landesmittel, die die Kommunen nach pauschalisierten Ansätzen zur dortigen eigenverantwortlichen Verwendung erhalten haben:

- in 1.000 Euro -

Jahr	gesamt	Um-/Ausbau anteilig § 24 Abs. 1 FAG	Sanierung anteilig § 24 Abs. 1 und 2 FAG	Um-/Ausbau und Sanierung SH-F
1998	3.579,1	1.968,5	1.610,6	
1999	3.579,1	1.968,5	1.610,6	
2000	3.579,1	1.968,5	1.610,6	
2001	3.579,1	1.968,5	1.610,6	
2002	3.579,1	1.968,5	1.610,6	
2003	3.579,1	1.968,5	1.610,6	
2004	3.579,1	1.968,5	1.610,6	
2005	3.579,1	1.968,5	1.610,6	
2006	6.272,0	1.900,0	1.700,0	2.672,0
2007	6.400,0	1.900,0	1.700,0	2.800,0
Summe	41.304,8	19.548,0	16.284,8	5.472,0

Angaben zum Anteil Fahrrad-/Fußgängerverkehr sind nicht möglich, da keine differenzierende Berichtspflicht der Kommunen über die eigenverantwortlich eingesetzten Zuweisungen besteht.

2.a1) Für den Bereich Fahrradverkehr

2.a2) Für den Bereich Fußgänger

Die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten in der Baulast des Landes für den Fahrradverkehr und für Fußgänger betrifft nahezu ausschließlich außerörtliche gemeinsame Geh- und Radwege. Daher werden diese beiden Fragen gemeinsam beantwortet. Weiterhin wird der Bau von Rad- und Gehwegen oftmals im Zusammenhang mit Baumaßnahmen am restlichen Straßenkörper durchgeführt (z.B. Grundsanierung Fahrbahn mit gleichzeitiger Neuanlage eines Radweges). Daher können die Geh- und Radweganteile teilweise nur geschätzt werden. Seit dem Jahr 2004 wurden Wegebaumaßnahmen in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume durchgeführt. Hierbei konnten Mittel des ländlichen Wegebaus sowie Eigenanteile der beteiligten Gemeinden für den Geh- und Radwegbau genutzt werden. Die Bauinvestitionen sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

- in 1.000 Euro -

Jahr	Landesmittel des MWV	Landesmittel des MLUR (für den ländlichen Wegebau)	Gemeindeanteil	Gesamt
1998	4.090,3			4.090,3
1999	4.039,2			4.039,2
2000	5.074,1			5.074,1
2001	3.460,4			3.460,4
2002	5.713,0			5.713,0
2003	2.509,0			2.509,0
2004	2.082,8	76,0	30,0	2.188,8
2005	4.715,6	1.816,6	657,7	7.189,9
2006	3.624,2	1.316,0	613,4	5.553,6
2007	5.179,1	1.212,1	982,9	7.374,1
Summe	40.487,7	4.420,7	2.284,0	47.192,4

Für kommunale Rad und Fußgängerwege sind keine Angaben möglich, da eine differenzierende Berichtspflicht der Kommunen über die eigenverantwortlich eingesetzten Zuweisungen nicht besteht (vgl. Antwort zu Frage 2a).

2.b) Für den Bereich Schienenverkehr

Wie bereits zu Frage 1b dargestellt, unterstützt das Land Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur aus GVFG-Mitteln sowie ferner aus Regionalisierungsmitteln. Ende 2006 wurden die Mittel der Länderprogramme aus dem GVFG im Rahmen des Entflechtungsgesetzes auf die Länder übertragen. Anstelle der bisherigen Finanzhilfen erhalten die Länder seit 2007 bis 2019 jährliche Kompensationsmittel aus dem Bundeshaushalt.

Neben der in der Antwort zu Frage 1b dargestellten Förderung aus Bundes-GVFG-Mitteln erfolgte die Förderung aus Landes-GVFG-Mitteln wie folgt:

- in 1.000 Euro -

Jahr	Schienenverkehr	Streckeninfrastruktur	Fahrzeuge	Gesamt
1998	764,3	0,00	0,00	764,3
1999	1.316,3	573,7	0,00	1.890,0
2000	3.132,7	1.677,2	0,00	4.809,9
2001	4.606,9	0,00	3.962,5	8.569,4
2002	4.343,6	120,1	816,4	5.280,1
2003	4.252,9	8.204,4	0,00	12.457,3
2004	4.046,1	347,9	0,00	4.394,0
2005	8.669,0	2.805,7	2.100,0	13.574,7
2006	4.862,4	2.737,7	0,00	7.600,1
2007	3.957,6	10.367,7	0,00	14.325,3
Gesamt:	39.951,8	26.834,4	6.878,9	73.665,1

Die folgende Tabelle zeigt die erfolgte Förderung aus Regionalisierungsmitteln:

- in 1.000 Euro -

Jahr	Schienenverkehr	Strecken- Infrastruktur	Fahrzeuge	Gesamt
1998	4.779,3	4.717,2	4.804,1	14.300,6
1999	2.002,7	6.366,6	25.057,2	33.426,5
2000	4.495,6	4.279,6	17.091,8	25.867,0
2001	2.313,0	209,0	3.449,1	5.971,1
2002	2.020,4	0,00	1.264,4	3.284,8
2003	937,7	1.100,0	0,00	2.037,7
2004	360,9	500,0	1.003,3	1.864,2
2005	350,4	0,00	300,0	650,4
2006	249,7	0,00	0,00	249,7
2007	77,6	1.486,5	0,00	1.564,1
Gesamt:	17.587,3	18.658,9	51.969,9	89.216,1

2.c) Für den Bereich Bus

Die folgende Tabelle zeigt die erfolgte Busförderung aus GVFG-Mitteln, für die ausschließlich GVFG-Mittel des Landes eingesetzt wurden:

- in 1.000 Euro -

Jahr	Betriebshöfe, Hal- testellen, etc.	Fahrzeuge	Gesamt
1998	6.204,2	3.496,9	9.701,1
1999	2.933,8	4.327,1	7.260,9
2000	6.490,1	3.305,2	9.795,3
2001	5.140,8	3.320,4	8.461,2
2002	5.709,6	0,00	5.709,6
2003	5.675,4	0,00	5.675,4
2004	8.174,7	0,00	8.174,7
2005	4.935,8	0,00	4.935,8
2006	3.108,2	0,00	3.108,2
2007	2.841,3	0,00	2.841,3
Gesamt	51.213,8	14.449,6	65.663,5

Die folgende Tabelle zeigt die erfolgte Busförderung (für Betriebshöfe, Haltestellen usw.) aus Regionalisierungsmitteln:

- in 1.000 Euro -

Jahr	
1998	1.768,5
1999	2.296,7
2000	1.031,0
2001	204,5
2002	1.417,4
2003	0,00
2004	166,3
2005	102,6
2006	27,9
2007	10,6
Gesamt:	7.025,4

Aus Gründen des Wettbewerbs und unter Berücksichtigung der Prüfungsbemerkungen 2000 des Landesrechnungshofs Schleswig-Holstein hat die Landesregierung im September 2000 entschieden, mit Ablauf des Jahres 2001 die Busförderung einzustellen.

2.d) Für den Bereich Wasserstraßen einschließlich Häfen

Es wird auf die Antwort zu Frage 1d verwiesen.

2.e) Für den Bereich Luftverkehr (einschließlich Flughafeninfrastruktur)

Es wird auf die Antwort zu Frage 1e verwiesen.

2.f) Sonstige Verkehrsprojekte

Entfällt.

2.g) Insgesamt

Die Aufsummierung der zuvor ausgewiesenen Landesmittel im Zeitraum von 1998 bis 2007 stellt sich wie folgt dar:

- in 1.000 Euro -

Landesstraßen (einschl. Rad- und Fußgängerwege)	337.655,5
Kommunaler Straßenbau (einschl. Rad- und Fußgängerwege)	96.021,4
Schieneninfrastruktur (Förderung über GVFG und Regionalisierungsmitteln)	162.881,2
Busförderung (über GVFG und Regionalisierungsmittel)	72.688,9
Häfen (landeseigene Häfen und Förderung von kommunalen Ausbauprojekten)	56.965
Flughäfen (Förderung von kommunalen Ausbauprojekten)	7.950,0
Summe	734.162,0

3. Ist für den Zeitraum 2008 bis 2025 oder für einen Teil dieses Zeitraums schon absehbar, ob sich der Umfang der Mittel, die von Land, Bund, DB-AG, der EU oder anderen für den Neubau, den Ausbau bzw. die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden, verändern wird? Wenn ja in welcher Weise?
4. Wie schätzt die Landesregierung die Entwicklung des Mittelbedarfes für den Aus- und Neubau bzw. die Sanierung der Schienen- und Straßeninfrastruktur sowie für andere Verkehrsprojekte (Wasserstraßen, Häfen, Luftverkehr, sonstiges) bis 2025 ein?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich erwartet die Landesregierung einen steigenden Mittelbedarf für den Ausbau und den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur. Dies hat im Wesentlichen folgende Gründe:

- Ein erheblicher Teil der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) verankerten Ausbauprojekte ist noch umzusetzen.
- Hinzu kommen weitere Investitionserfordernisse durch Ausbauprojekte, die nicht im BVWP verankert sind wie z. B. der Ausbau von Schienennahverkehrsverbindungen.
- Für die vorhandenen Straßen zeichnet sich ein erhöhter Erhaltungs- bzw. Sanierungsaufwand ab.
- Für die Bundeswasserstraßen, insbesondere für den Nord-Ostsee-Kanal, besteht infolge des anhaltend hohen Verkehrsaufkommens ein hoher Ausbaubedarf.
- Für die überregionalen Häfen besteht aufgrund der nach wie vor steigenden Umschlagsentwicklung ein weiterer Ausbaubedarf.
- Unsicherheiten über die Preisentwicklung bei Rohstoffen wie z. B. Stahl.

Hinzu kommen kommunale Verkehrsprojekte, die vom Land finanziell zu unterstützen wären. Hierfür kann der langfristige Mittelbedarf kaum abgeschätzt werden, da er abhängig ist von künftigen kommunalen Planungen und den daraus resultierenden Förderanträgen.

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen wird auch künftig größtenteils durch Bundesmittel erfolgen müssen. Die Bereitstellung der Finanzmittel ist abhängig von der jeweiligen Haushaltsplanung des Bundes. Grundsätzlich erwartet die Landesregierung jedoch eine Steigerung der Mittel des Bundesverkehrshaushalts, da beim Bund durch die Erhöhung der LKW-Maut zusätzliche Einnahmen entstehen. Hinzu kommen einmalige Effekte, etwa durch die Erlöse aus der - allerdings erst einmal zurück gestellten - Bahnprivatisierung.

Da die traditionelle Haushaltsfinanzierung dennoch die Investitionserfordernisse nicht abdecken kann, werden künftig privatwirtschaftliche Finanzierungsformen auch für die Verkehrsinfrastruktur an Bedeutung gewinnen. Öffentlich-private Partnerschaften - so genannte Public-Private-Partnerships (PPP) - kommen allerdings nur für bestimmte Verkehrsprojekte in Betracht wie zum Beispiel für den sechsstreifigen Ausbau der A 7 oder den Bau der festen Fehmarnbeltquerung.

Bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben sind ferner die folgenden Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

- Hinsichtlich der Förderung des Kommunalen Straßenbaus und der Schieneninfrastruktur ist die im Rahmen der Föderalismusreform I beschlossene Neuordnung der Finanzierungsstruktur zu berücksichtigen. Anstelle der bisherigen Finanzhilfen erhalten die Länder seit 2007 bis 2019 jährliche Kompensationsmittel aus dem Bundeshaushalt. Der jährliche Anteil Schleswig-Holsteins beträgt rund 43,3 Mio. €. Für 2014 ist eine Revision vorgesehen.
 - Für die Finanzhilfen des Bundes für die Seehäfen besteht eine gesetzliche Grundlage nach Artikel 104a Abs. 4 Grundgesetz, die in Artikel 9 des Solidarpaktfortführungsgesetzes konkretisiert wird. Danach stehen dem Land bis zum Jahr 2019 Mittel in Höhe von jährlich 2.045 T€ zu, die für förderfähige Projekte bedarfsgerecht abgerufen werden können. Eine über das Jahr 2019 hinausreichende Nachfolgeregelung ist bislang nicht beschlossen.
 - Die Mittel aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) werden für die Förderung von kommunalen Hafen- und Flughafenprojekten eingesetzt. Die GA-Mittel stehen für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen nicht in Form eines festen Budgets zur Verfügung, sie befinden sich vielmehr in Konkurrenz zu anderen förderfähigen Investitionsvorhaben.
 - Für Hafeninfrastrukturmaßnahmen im Rahmen des Zukunftsprogramms Wirtschaft (2007 - 2013) stehen EU-Mittel (EFRE) in Höhe von 18 Mio. Euro zur Verfügung.
In den landeseigenen Häfen werden auf Grund der seit Jahren vorherrschenden Mittelknappheit Landesmittel für Maßnahmen eingesetzt, die für die Verkehrssicherung und die Bestandsicherung erforderlich sind.
 - Für die Regionalisierungsmittel, die das Land vom Bund für den Schienenpersonennahverkehr erhält, wurde im zweiten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen, im Jahr 2014 eine Revision vorzunehmen.
5. Wie viele dieser Mittel sind für folgende Projekte vorgesehen bzw. erforderlich? (Falls keine genauen Zahlen verfügbar, bitte die aktuellste Schätzung angeben. Dort wo es möglich ist, bitte angeben, aus welchem Finanztopf die Finanzierung erfolgt. Bei Projekten, in die bereits Geld geflossen ist, bitte angeben, wie viel insgesamt erforderlich ist und wie viel bereits verausgabt wurde.)
- a) A20
 - a1) davon Elbquerung
 - b) A21
 - c) A7 (mit/ohne Privatfinanzierung)
 - d) A23
 - e) A1

- e1) davon Anschluss Puttgarden
- f) Neue Brücke Fehmarnsund (Schiene und Straße)
- g) Sonstige Straßenbauprojekte, die sich in Planung oder Bau befinden (bitte ab 1 Mio. einzeln aufführen)
- h) Fahrradverkehrsmaßnahmen, die sich in Planung oder Bau befinden
- i) Maßnahmen für den Fußgängerverkehr
- j) Stadtregionalbahn Kiel
- k) Schienenausbau Lübeck-Puttgarden (2-spurig elektrifiziert)
- l) Schienenausbau HH-Lübeck (Elektrifizierung)
- m) Schienenausbau Kiel-Lübeck (Beschleunigung, tw. Zweispurig)
- n) Schienenausbau Bad-Oldesloe-Hamburg für S-Bahn und Güterverkehr
- o) Schienenausbau NMS-Bad-Oldesloe (2-spurig elektrifiziert)
- p) Schienenausbau Pinneberg-Elmshorn
- q) Schienenausbau auf der Strecke NMS-Norderstedt-HH-Airport
- r) Sonstige Schienenprojekte, die sich in Planung oder Bau befinden (bitte ab 1. Mio. einzeln aufführen)
- s) Bahnhofssanierungen oder Um- oder Neubauten
- t) Ausbau des Nordostseekanals
- u) Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals
- v) Sonstige Projekte im Bereich Wasserstraßen (bitte einzeln aufführen)
- w) Projekte im Bereich Hafeninfrastruktur (ab 1 Mio. einzeln aufführen)
- x) Projekte im Bereich Luftverkehr (einschließlich Flughafeninfrastruktur, bitte einzeln aufführen)

5a) A 20 einschließlich Elbquerung

Die A 20 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in gesamter Länge im Vordringlichen Bedarf eingestuft. Für den weiteren Bau der A 20 werden Kosten von rund 1.079,6 Mio. € veranschlagt. Hiervon entfallen für die Elbquerung 324,7 Mio. €. 68,4 Mio. € wurden bislang verausgabt. Das in 8 Bauabschnitte unterteilte Projekt wird aus Bundesfernstraßenmitteln finanziert. Die Landesregierung strebt die Erlangung der noch ausstehenden Planfeststellungsbeschlüsse aller Streckenabschnitte bis spätestens 2010 an. Bis 2015 sollen alle Straßenbauabschnitte fertig gestellt werden. Die feste Elbquerung wird für 2017 angestrebt.

Näheres ist in Anlage 1 dargestellt.

5b) A 21

Zwischen Stolpe und dem Anschluss an die A 1 ist die B 404 bereits durchgängig zur A 21 ausgebaut. Für die Streckenbereiche zwischen Kiel und Stolpe, die im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ausgewiesen sind, wurden Planungsaufträge erteilt. Im Bau ist der Abschnitt zwischen Wellseedamm bis Neu-meimersdorf seit September 2007. Die Fertigstellung ist für Herbst 2009 vorgesehen. Der Abschnitt schließt an den fertig gestellten Ausbau des Knotenpunktes Wellseedamm an.

Zwischen der A 1 und der A 24 ist der Ausbau der B 404 zur A 21 dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht sowie besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag zugeordnet. Voraussetzung für die Erteilung des Planungsauftrages ist die Einordnung in den vordringlichen Bedarf. Hierfür wird sich die Landesregierung bei der Aktualisierung des BVWP einsetzen.

Südlich der A 24 ist der Neubau der A 21 im weiteren Bedarf vorgesehen. 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.

Für die 5 Ausbauabschnitte zwischen Kiel und Stolpe werden Kosten von 133,7 Mio. € veranschlagt, die aus Bundesfernstraßenmitteln finanziert werden. Hiervon wurden 3,9 Mio. € bislang verausgabt. Vorgesehen ist, für den Bereich von Stolpe bis zum Knotenpunkt Wellseedamm die Planfeststellungsverfahren bis 2011 abzuschließen und das Ausbauvorhaben bis 2013 umzusetzen. Der Bereich nördlich Kiel-Meimersdorf wird danach realisiert.

Näheres ist in Anlage 1 dargestellt.

5c) A 7

Für den sechsstreifigen Ausbau der A 7 auf einer Länge von 61 Kilometern von der Landesgrenze zu Hamburg bis zum Bordesholmer Dreieck werden 183,6 Mio. € veranschlagt. Hiervon wurden bislang 0,5 Mio. € aus Bundesfernstraßenmitteln verausgabt. Näheres ist in Anlage 1 dargestellt.

Das Ausbauvorhaben ist im Vordringlichen Bedarf des BVWP ausgewiesen. Die Realisierung soll als PPP-Modell in Form des so genannten A-Modells erfolgen. Hierbei würden der Ausbau der zusätzlichen Fahrstreifen sowie die Erhaltung und der Betrieb aller Fahrstreifen von einem privaten Konzessionär übernommen und finanziert. Im Gegenzug erhält dieser das Gebührenaufkommen aus der kilometerbezogenen Maut für schwere Lkw. Darüber hinaus werden die durch die Nutzung der Pkw und leichten Lkw verursachten Kosten in Form einer staatlichen Anschubfinanzierung erbracht. Nach Ablauf der Konzessionslaufzeit wird die Autobahn auf die öffentliche Hand zurück übertragen.

Das Land hat im September 2008 einen Dienstleistungsvertrag mit der DEGES für die weitere Bauvorbereitung und Abwicklung des Konzessionsvertrages abgeschlossen. Der Geschäftszweck der in 1991 gegründeten DEGES ist die Planung und Bau durchführung (Bauvorbereitung und Bauüberwachung) von Bundesfernstraßen oder wesentlichen Teilen davon im Rahmen der Auftragsverwaltung gemäß Artikel 90 Grundgesetz. Dabei nimmt sie die Funktion als Bauherr und Hausherr (ohne hoheitliche Aufgaben) wahr. Sie kontrolliert dabei als Projektmanagementgesellschaft die Leistungen externer Planer, Bauüberwacher, Grunderwerber, Vermesser und sonstiger ausgewählter Dienstleister.

Angestrebt wird bis zum Jahr 2010 für sämtliche Abschnitte Planfeststellungsbeschlüsse zu erreichen, so dass anschließend mit der Konzessionsausschreibung begonnen werden kann.

5d) A 23 und B 5

Die A 23 und die B 5 werden entsprechend ihrer verkehrlichen Belastung abschnittsweise ausgebaut. Zwischen Itzehoe/Süd und Itzehoe/Nord wurde im Rahmen des Lückenschlusses (vierstreifiger Ausbau der B 5 zur A 23) mit dem Bau einer neuen Brücke über die Stör begonnen. Als Bauzeit werden rund 6 Jahre kalkuliert. Anschließend wird die A 23 durchgängig von Hamburg bis Heide befahrbar ein.

Zwischen Itzehoe und Wilster ist ein dreistreifiger Ausbau vorgesehen. Für die B 5 werden im Abschnitt zwischen Tönning und Husum dreistreifige Verkehrsführungen geplant. Der Ausbau erfolgt in vier Bauabschnitten zeitlich gestaffelt. Der Baubeginn für den 1. Bauabschnitt ist voraussichtlich in 2011. Zwischen Hattstedt und Bredstedt sind mehrere Ortsumgehungen vorgesehen. Das Planfeststellungsverfahren soll in 2009 eingeleitet werden. Nördlich von Heide bis zur dänischen Grenze sind Verbesserungen geplant; vorrangig durch die Herausnahme langsamer Verkehre (z.B. durch parallele Wirtschaftswege).

Für den Ausbau der A 23 werden 106,8 Mio. € veranschlagt, die aus Bundesfernstraßenmitteln finanziert werden. Hiervon wurden bislang 26,9 Mio. € verausgabt. Der Ausbau der A 23 soll bis 2016 erfolgen. Näheres ist in Anlage 1 dargestellt.

5e) A 1

Für den weiteren Ausbau der A 1 werden 155,2 Mio. € veranschlagt, die aus Bundesfernstraßenmitteln finanziert werden. Hiervon entfallen auf den Abschnitt von der AS Heiligenhafen/Ost bis Puttgarden 93,4 Mio. €. Für diesen Bauabschnitt ist der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für 2012 und die bauliche Umsetzung bis 2015 vorgesehen. Die übrigen Ausbauabschnitte sollen bis 2012 fertig gestellt werden. Bislang wurden 0,4 Mio. € verausgabt. Näheres ist in Anlage 1 dargestellt.

5f) Neue Brücke Fehmarnsund (Schiene und Straße)

Eine zusätzliche Brücke über den Fehmarnsund ist nach derzeitigem Planungsstand nicht vorgesehen. In dem zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark am 3.9.2008 unterzeichneten Staatsvertrag wurde vereinbart, dass die bestehende Brücke über den Fehmarnsund weiterhin zweistreifig für den Straßenverkehr und eingleisig für die Schienenstrecke bleiben soll. Die Landesregierung verfolgt die Absicht, die Fehmarnsundquerung in die Überprüfung des BVWP einzubringen.

5g) Sonstige Straßenbauprojekte, die sich in Planung oder Bau befinden

Die im Bau befindlichen und die geplanten Maßnahmen an Landesstraßen sind - ab einem Gesamtvolumen von 1 Mio. Euro - in Anlage 2 aufgeführt.

Die im Bau befindlichen und die geplanten kommunalen Straßenbauprojekte, die als förderfähig anerkannt wurden, sind - ab einem Förderbetrag von 1 Mio. Euro - in Anlage 3 aufgeführt.

Der kumulierte Fördermittelbedarf und die Finanzierung sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

- in 1.000 Euro -

Finanzquelle	Förderbedarf gesamt	bereits geflossen	ab 2008 noch erforderlich
GVFG-SH	414.039,6	244.762,4	169.277,2
§ 24 (3) FAG	48.506,9	29.759,2	18.747,7
Summe	462.546,5	274.521,6	188.024,9

5h) Fahrradverkehrsmaßnahmen, die sich in Planung oder Bau befinden

Die im Bau befindlichen bzw. geplanten Radwegmaßnahmen an Landesstraßen sind in Anlage 4 dargestellt

Der Fördermittelbedarf für laufende und geplante Radwegmaßnahmen des kommunalen Straßenbaus ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle:

- in 1.000 Euro -

Finanzquelle	Förderbedarf gesamt	bereits geflossen	ab 2008 noch erforderlich
GVFG-SH	58.411,9	27.162,1	31.249,8
§ 24 (3) FAG	3.639,9	1.920,6	1.719,3
Summe	62.051,8	29.082,7	32.969,1

5i) Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

Für Fußgängerwege an Landesstraßen besteht keine gesonderte Planung. Für kommunale Fußgängerwege werden gesonderte Daten zur Höhe des Mitteleinsatzes nicht erhoben.

5j) Stadtrationalbahn Kiel

Für die Stadtrationalbahn Kiel werden die Investitionskosten auf knapp 400 Mio. Euro kalkuliert (Preisstand 2006). Das Vorhaben ist grundsätzlich förderfähig mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Bezogen auf die voraussichtlich förderfähigen Kosten von etwa 220 Mio. Euro würde der Bund Fördermittel von 60% (rund 130 Mio. €) und das Land von 15% (rund 30 Mio. €) einbringen. Der verbleibende Betrag von rund 240 Mio. Euro müsste von den regionalen Gebietskörperschaften, dem Land und der DB AG aufgebracht werden.

Die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel hat am 18.9.2008 beschlossen, das Projekt weiter zu verfolgen. Hierfür ist zunächst eine Abstimmung über die Finanzierung zwischen der Landeshauptstadt und den umliegenden Gebietskörperschaften erforderlich.

5k) Schienenausbau Lübeck-Puttgarden

Der am 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark unterzeichnete Staatsvertrag für den Bau der festen Fehmarnbeltquerung sieht hinsichtlich der Schienenhinterlandanbindung auf deutscher Seite vor, dass die Strecke zwischen Lübeck und Puttgarden bis spätestens 2018 elektrifiziert und bis spätestens 2025 zweispurig ausgebaut werden soll. Die genauen Kosten für dieses Verkehrsprojekt werden derzeit von der DB Netz AG im Rahmen des angelaufenen Planungsprozesses eruiert. Die Landesregierung hat sich bereiterklärt - vorbehaltlich der Zustimmung des Schleswig-Holsteinischen Landtages - hierfür einen Finanzierungsanteil von bis zu 60 Mio. Euro zu leisten.

5l) Schienenausbau Hamburg-Lübeck (Elektrifizierung)

Das Projekt beinhaltet die Elektrifizierung von Hamburg bis Lübeck und Travemünde sowie den zweigleisigen Ausbau der Strecke Schwartau Waldhalle bis Lübeck-Kücknitz. Die Gesamtkosten betragen nach Kenntnis der Landesregierung rund 160 Mio. Euro und werden größtenteils aus Bundesmitteln finanziert. Ein Finanzierungsanteil von 25,68 Mio. € wird über Mittel nach § 8 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) dargestellt. Hierbei handelt es sich um Bundesmittel, die für den Ausbau von Nahverkehrswegen bestimmt sind und deren Verwendung von der DB AG zusammen mit dem jeweiligen Bundesland abgestimmt wird. Die Elektrifizierung wird Ende 2008 und der zweigleisige Ausbau bis Ende 2009 abgeschlossen.

5m) Schienenausbau Kiel-Lübeck

Die Ertüchtigung der Strecke Kiel-Lübeck soll in 2 Bauabschnitten im Zeitraum von 2009 bis 2014 realisiert werden. Mit dem Projekt wird eine Attraktivitätsverbesserung durch eine deutliche Fahrzeitverkürzung zwischen den beiden größten Städten des Landes sowie durch die Einrichtung neuer Stationen erreicht. Die DB Netz AG hat in 2002 mit der Planung begonnen. Der 1. Bauabschnitt zwischen Kiel und Plön soll 2009/2010 umgesetzt werden; der 2. Bauabschnitt zwischen Eutin und Bad Schwartau wird sich voraussichtlich ab 2013 anschließen.

Das Ausbauvorhaben wird finanziert aus Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG), die der Bund den Ländern in Sammelvereinbarungen mit definierten Länderquoten zur Verfügung stellt. Für die Realisierung des 2. Bauabschnitts wird derzeit eine landesseitige Vorfinanzierung über GVFG-Mittel verfolgt. Die Gesamtkosten werden voraussichtlich 90 Mio. Euro betragen. Für den ersten Bauabschnitt Kiel-Plön werden 30 Mio. Euro veranschlagt.

5n) Schienenausbau Bad Oldesloe-Hamburg

Der dreigleisige Ausbau zwischen Hamburg-Wandsbek und Ahrensburg ist im Vordringlichen Bedarf des BVWP verankert. Einschließlich der in der Umsetzung befindlichen Elektrifizierung zwischen Hamburg und Travemünde werden Investitionskosten von 405,8 Mio. Euro veranschlagt. Der dreigleisige Ausbau betrifft zum überwiegenden Teil Hamburger Gebiet. Eine Weiterführung des dritten Gleises bis nach Bad Oldesloe ist nicht geplant.

Für das Ausbauvorhaben gibt es seitens des Bundesverkehrsministeriums und der DB AG bislang keine konkreten Planungen. Das Vorhaben dürfte aber künftig an Bedeutung gewinnen, wenn mit Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung die Verkehrsbelastung zunehmen wird.

Die Landesregierung hat in ihrem „Achsenkonzept“ für den Ausbau des Schienenahverkehrs in der Metropolregion Hamburg eine Modifikation der bisherigen Überlegungen vorgeschlagen, bei der zur Verkehrsentslastung eine separate S-Bahn-Trasse mit eigenen Gleisen errichtet wird (zwei zusätzliche Gleise im Streckenabschnitt Hamburg Hasselbrook - Hamburg-Rahlstedt, ein zusätzliches Gleis im Streckenabschnitt Hamburg-Rahlstedt - Ahrensburg). Dadurch könnte eine Entmischung des Regionalverkehrs vom Güter- bzw. Personenfernverkehr erreicht werden. Das Investitionsvolumen für diese Alternative ist noch zu ermitteln. Für die Planung ist auch eine entsprechende Prioritätensetzung der Freien und Hansestadt Hamburg erforderlich.

5o) Schienenausbau Neumünster – Bad Oldesloe

Für die eingleisige Strecke zwischen Neumünster und Bad Oldesloe ist der zweigleisige Ausbau, die Ertüchtigung für höhere Streckengeschwindigkeiten und die Elektrifizierung im Vordringlichen Bedarf des BVWP mit einem Investitionsvolumen von 304,5 Mio. Euro verankert. Mit diesem Vorhaben könnte für Güterverkehre ein Schienenbypass zur Umfahrung Hamburgs geschaffen werden. Das Projekt steht in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung. Bislang gibt es seitens des Bundesverkehrsministeriums und der DB AG keine konkrete Planung.

5p) Schienenausbau Pinneberg-Elmshorn

Das Projekt ist im Vordringlichen Bedarf des BVWP mit einem Investitionsvolumen von 75 Mio. Euro verankert. Im Weiteren Bedarf des BVWP sind Restleistungen sowie der dreigleisige Ausbau auf Hamburger Gebiet mit 102,4 Mio. € veranschlagt. Bislang gibt es seitens des Bundesverkehrsministeriums und der DB AG keine konkrete Planung.

Die Landesregierung hat in ihrem Achsenkonzept auch hier eine Modifikation der bisherigen Überlegungen vorgeschlagen, bei der eine separate S-Bahn-Trasse mit eigenem Gleis errichtet wird. Dadurch könnte eine Entmischung des Regionalverkehrs vom Güter- bzw. Personenfernverkehr erreicht werden. Das Investitionsvolumen für diese Alternative ist noch zu ermitteln.

5q) Schienenausbau auf der Strecke Neumünster-Norderstedt-Hamburg Airport

Die Landesregierung hat im Rahmen ihres Achsenkonzepts den Ausbau des Schnellbahnverkehrs zwischen Hamburg und Kaltenkirchen vorgeschlagen. Eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung einer Schnellbahn zwischen Hamburg Airport (Flughafen) und Kaltenkirchen über Norderstedt/Hasloh ergab, dass sich dieses Projekt mittelfristig nicht wirtschaftlich darstellen lässt. Die Landesregierung setzt sich jedoch für die Freihaltung der entsprechenden Trasse ein und wird nunmehr den

Ausbau der AKN-Strecke Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen weiter forcieren.

5r) Sonstige Schienenprojekte, die sich in Planung oder Bau befinden

Zu dieser Frage sind im Wesentlichen die folgenden Projekte zu nennen:

- Der Ausbau des Kreuzungsbahnhofs Lehnshallig im Zuge des von der Landesregierung angestrebten vollständigen zweigleisigen Ausbaus der Strecke zwischen Niebüll und Westerland (Sylt). Das Vorhaben soll nach den Planungen der DB Netz AG Ende 2008 begonnen und bis 2009 umgesetzt werden.
- Die Sanierung der Eisenbahnkanalhochbrücke Rendsburg, die in 2013 abgeschlossen werden soll.
- Die weitere Installation elektronischer Stellwerke und die laufende Instandhaltung des Schienennetzes, insbesondere die Beseitigung von Langsamfahrstellen.
- Der Abschluss des zweigleisigen Ausbaus der AKN-Stammstrecke zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen, durch die eine Attraktivitätssteigerung erreicht werden kann.

Für die im Verantwortungsbereich der DB AG liegenden Maßnahmen liegen der Landesregierung keine belastbaren Kostenangaben vor. Für den o. a. Ausbau der AKN werden rund 31 Mio. Euro veranschlagt.

5s) Bahnhofssanierungen oder Um- oder Neubauten

Die DB Station & Service AG und die Landesregierung haben eine Rahmenvereinbarung geschlossen. Danach beabsichtigen sie, bis zum Jahr 2012 im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel die Umsetzung der in der Anlage zur Rahmenvereinbarung benannten Maßnahmen mit einem förderfähigen Gesamtvolumen von insgesamt ca. 40 Mio. Euro.

Danach würde das Land im Zeitraum von 2008 bis 2012 jährlich bis zu 4 Mio. Euro zur Verfügung zu stellen und damit die entsprechenden Bundesmittel (nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz) sowie die Eigenmittel der Bahn komplementieren. Vorgesehen sind Projekte u. a. in Flensburg, Niebüll, Elmshorn, Lübeck-Travemünde Strand, Rendsburg, Itzehoe, Halstenbek, Thesdorf, Büchen und Heide.

Die Auflistung der in der Rahmenvereinbarung vorgesehenen Projekte ist in Anlage 5 dargestellt.

5t) Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals

Aufgrund der starken Zunahme der Schiffsgrößen und Verkehrszahlen plant der Bund mehrere Maßnahmen zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals:

- Die Beseitigung des Engpasses auf der Oststrecke zwischen Königsförde und Kiel-Holtenau. Mit der Vorplanung wurde begonnen. Die bauliche Umsetzung ist für den Zeitraum von 2009 bis 2015 vorgesehen.

- Den Bau einer neuen großen Schleuse („Expressschleuse“) in Brunsbüttel. Die vorbereitenden Arbeiten wurden aufgenommen. Der Baubeginn ist für 2009 und die Fertigstellung für 2013 vorgesehen.
- Die Sanierung der fast 100 Jahre alten Großen Schleusen in Brunsbüttel.
- Die Vertiefung des gesamten Kanals um einen Meter auf 12 Meter Wassertiefe. Nach derzeitigem Planungsstand soll die Vertiefung im Jahr 2018 fertig gestellt werden.
- Langfristig die Modernisierung der Schleusenanlagen in Kiel-Holtenau sowie einen Ersatzbau für die mehr als 100 Jahre alte Levensauer Hochbrücke.

Wie in der Vorbemerkung erwähnt, hat der Bund keine inhaltlichen Beiträge für die Beantwortung der Fragen zu den Bundeswasserstraßen zugeliefert. Von daher können belastbare Angaben zum Investitionsvolumen und zur Finanzierung nicht genannt werden. Die Kosten für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals (ohne die Modernisierung der Schleusenanlagen in Kiel-Holtenau und den Ersatzbau für die Levensauer Hochbrücke) werden von der Landesregierung auf rund 700 Mio. Euro geschätzt.

5u) Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals

Der Elbe-Lübeck-Kanal soll langfristig an die Ausmaße des Großmotorschiffes angepasst werden, um eine leistungsfähigere Verbindung der Ostsee an das europäische Binnenschifffahrtsnetz herzustellen und die Verbindung zwischen Hamburg und Lübeck zu verbessern. Im Mai 2006 wurde der erste Schleusenneubau in Lauenburg in Betrieb genommen. Seither können bis zu 110 m lange Großmotorschiffe - statt wie bislang nur 80 m lange Europaschiffe - geschleust werden. Die nächste Neubaumaßnahme betrifft die Schleuse Witzeze. Anschließend sind fünf weitere Schleusen auszubauen. Ferner wäre der Kanal auf gesamter Länge zu vertiefen und Ersatzneubauten für die Kanalbrücken mit größerer Durchfahrtshöhe zu errichten.

Wie in der Vorbemerkung erwähnt, hat der Bund keine inhaltlichen Beiträge für die Beantwortung der Fragen zu den Bundeswasserstraßen zugeliefert. Von daher können belastbare Angaben zum Investitionsvolumen und zur Finanzierung nicht dargestellt werden.

5v) Sonstige Projekte im Bereich Wasserstraßen

Zurzeit sind mit Ausnahme der in Planung befindlichen Elbvertiefung keine weiteren Ausbauprojekte an Bundeswasserstraßen geplant.

5w) Projekte im Bereich der Hafeninfrastruktur

Die folgende Tabelle zeigt die geplanten Hafenprojekte, die ein Volumen von über 1 Mio. Euro aufweisen; die Zahlenangaben sind geschätzt:

- in 1.000 Euro -

Projekt	Voraussichtliches Investitionsvolumen	Voraussichtliche Förderung	„Finanztopf“	Zeitliche Planung für die Umsetzung
Bau eines neuen Hafens am NOK in Osterrönfeld	15.000	12.000	GA	2008-2010
Erweiterung Ostuferhafen (5. BA) in Kiel	8.000	4.000	EFRE	2009-2010
Erweiterung Norwegenterminal in Kiel	1.200	600	EFRE	2009
Erweiterung Schwedenterminal in Kiel	4.000	2.000	Seehafenmittel	2009
Mobilkran für den Ostuferhafen Kiel	3.000	1.500	EFRE	2009
Ausbau Seelandkai in Lübeck (4. BA)	2.450	980	EFRE	2008/2009
Skandinavienkai in Lübeck - Flächenausbau (2. BA)	11.200	5.600	EFRE	2008/2009
Ausbau des Elbehafens Brunsbüttel, mehrere Teilprojekte	130.000	z. Z. offen		2009-2013
Neue Hafenstruktur für Helgoland (Frachtkaje, Kommunalisierung des Binnenhafens)	5.000 – 10.000	z. Z. offen		2009-2010

5x) Projekte im Bereich des Luftverkehrs

Die folgende Tabelle zeigt die laufenden bzw. geplanten Flughafenprojekte:

- in 1.000 Euro -

Projekt	Voraussichtliches Investitionsvolumen	Voraussichtliche Förderung	„Finanztopf“	Zeitliche Planung für die Umsetzung
Flughafen Sylt: Sicherheitspaket II, 1. BA	459	275	GA	2008
Flughafen Sylt: Sicherheitspaket II, 2. BA	366	219	GA	2008/2009

6. Welche zeitliche Planung ist für die in der Antwort von Frage 5 genannten Projekte vorgesehen?

(Bitte jeweils angeben, von wann bis wann die Planung und die Realisierung vorgesehen ist – wenn möglich detailliert. Sollten noch keine konkreten zeitlichen Planungen vorliegen, bitte die voraussichtlichen Zeitpunkte schätzen nach jetzigem Kenntnisstand.)

Die zeitliche Planung der jeweiligen Projekte ist in den Antworten zu Frage 5 - soweit sie der Landesregierung bekannt sind - dargestellt.

Hinsichtlich der kommunalen Projekte ist zu berücksichtigen, dass die Planungshoheit bei den kommunalen Baulastträgern liegt, somit auch die Entscheidung über den Beginn der jeweiligen Planung und der baulichen Umsetzung. Hierbei sind Verzögerungen möglich z.B. infolge unvorhersehbarer Grunderwerbsschwierigkeiten, aufgrund von Rechtsmittelverfahren, fehlender Eigenmittel und Streitigkeiten im Vergabeverfahren. Aus diesem Grunde ist zu Frage 5g (Sonstige Straßenbauprojekte) eine belastbare Aussage über die zeitliche Planung nicht möglich.

Hinsichtlich der Ausbautvorhaben der kommunalen Häfen ist außerdem zu berücksichtigen, dass vor der baulichen Umsetzung in der Regel Planungsphasen von mindestens einem Jahr vorausgehen. Dies liegt zum einen an den umfangreichen Genehmigungsverfahren, aber auch an der für die Projektträger auf Grund der hier bewegten Finanzvolumina erforderlichen Planungssicherheit. Die Planungen der Hafenträger basieren regelmäßig auf intensiven Marktbeobachtungen, die der Landesregierung nicht offenbart werden. In der Regel wird sie erst beteiligt, wenn sich die Planungen konkretisieren. Dies ist aufgrund der Wettbewerbssituation, in der die Häfen stehen, verständlich.

7. Nach welchen Kriterien wird über die Priorität der in der Antwort von Frage 5 genannten Projekte entschieden?
8. In wieweit ist eine entsprechend der Kriterien in Frage 7 erfolgte Bewertung und Prioritätensetzung für die in der Antwort von Frage 5 genannten Projekte bereits erfolgt und welche Priorität ergibt sich für die Projekte daraus?
(Bitte nach jetzigem Planungsstand im Ministerium angeben, wie dringlich die jeweiligen Projekte sind und welche Projekte vorrangig, welche weniger vorrangig sind usw.)

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Landesregierung gelten folgende Prioritäten:

- A 20 mit westlicher Elbquerung als wichtigste Ost-West-Verbindung
- Feste Fehmarnbeltquerung mit Straßen- und Schienenhinterlandanbindungen
- Ausbau der Nord-Süd-Achsen A 7 und A 21

- Ausbau der Schienenstrecken nach Skandinavien (Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck-Travemünde und dreigleisiger Ausbau des Streckenschnitts Pinneberg-Elmshorn).

Neben diesen Schlüsselprojekten sind weitere Ausbaumaßnahmen im Bau oder erforderlich. Bei der Festlegung der Prioritäten für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes hat das Land begrenzte Mitsprachemöglichkeiten. Bei den Bundesfernstraßenprojekten ergibt sich die Dringlichkeit aus dem Bundesverkehrswegeplan und dem daraus aufgestellten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz. Die weitere Priorisierung der Bedarfsplanprojekte erfolgt im verkehrsträgerübergreifenden Fünfjahresplan für die Infrastrukturinvestitionen des Bundes, dem so genannten Investitionsrahmenplan (IRP). Der IRP trifft hinsichtlich des konkreten Zeitpunktes der Realisierung einer Maßnahme keine detaillierten Festlegungen, dies erfolgt erst nach Vorliegen der baurechtlichen Voraussetzungen in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln durch die Einstellung der Projekte in den jährlichen Straßenbauplan des Bundes.

Die Investitionsmittel für den Aus-, Um- und Neubau von Landesstraßen einschließlich der Aufwendungen für die Sanierung dieser Straßen werden zunächst vorrangig für Baumaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zum Beispiel für die Beseitigung von Unfallschwerpunkten, für die anteilige Mitfinanzierung von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen und für Maßnahmen zur Substanzerhaltung beziehungsweise Erneuerung, zum Beispiel von Brückenbauwerken, eingesetzt.

Für die Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen ist eine umfassende Straßenzustandserfassung durchgeführt worden und in entsprechenden Zeitabschnitten bereits wiederholt worden. Dies ist die wesentliche Grundlage für ein erfolgreiches Pavement-Management-System (PMS). Ziel des PMS ist es, die richtigen Erhaltungsmaßnahmen für die Straßen zum richtigen Zeitpunkt, für eine lange Nutzungsdauer und mit geringen Kosten netzweit zu ermitteln. Das System bietet somit Entscheidungshilfen in Abhängigkeit von der Finanzausstattung.

Kommunale Straßenbauprojekte, für die eine Mitfinanzierung aus Mitteln des GVFG-SH und des FAG vorgesehen ist und die eine Baureife erreicht haben, welche einen Baubeginn des Vorhabens noch im gleichen Jahr erwarten lässt, werden im Rahmen der jährlichen Programmfortschreibung in Konkurrenz mit den übrigen Neuanmeldungen bewertet. Grundlage ist die „Förderrichtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein“. Hierbei wird eine Prioritätenzuordnung nach Art und Verkehrsbedeutung des geplanten Vorhabens vorgenommen, die auch die Höhe der Förderquote mit beeinflusst. Ausgenommen sind wegen ihres Sonderstatus lediglich Schulwegsicherungsmaßnahmen und Fahrbahndeckenerneuerungen.

Die nächste Projektbewertung mit einer entsprechenden Prioritätenreihung der für eine Programmaufnahme 2009 beantragten Vorhaben erfolgt im Rahmen der Fortschreibung des Förderprogramms für den kommunalen Straßenbau im 1. Quartal 2009.

Der Ausbau der Radwege erfolgt auf der Grundlage des im Jahr 2004 vorgelegten und zwischenzeitlich fortgeschriebenen Landesweiten Radverkehrsnetzes. Es bildet die Grundlage sowohl für die zukünftige Planung von Radwegmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen als auch für die Förderung von kommunalen Radwegmaßnahmen. Daher konzentriert sich die Planung von Radwegprojekten in der Planungshoheit des Landes konsequenterweise auf Projekte, die im Landesweiten Radverkehrsnetz enthalten sind. Die einzelnen Projekte an Bundes- und Landesstraßen ergeben sich aus der Mittelfristigen Maßnahmenplanung des Landes und sind der Anlage 4 dargestellt.

Bei den größeren Schienenausbauvorhaben, die im BVWP verankert sind, erfolgt die Priorisierung wie mit den Bundesfernstraßen über den Investitionsrahmenplan des Bundes (IRP). Hier hat der Bund bislang lediglich die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck-Travemünde berücksichtigt.

Für Ausbauvorhaben, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, sind die Mitsprache- und Gestaltungsmöglichkeiten des Landes gegenüber der DB AG deutlich höher. Grundsätzlich ergibt sich die Präferenz der Verkehrsprojekte aus ihrer verkehrswirtschaftlichen Bedeutung. Neben den bereits laufenden bzw. fest disponierten Ausbaumaßnahmen (wie z. B. die Ertüchtigung der Strecke Kiel-Lübeck, der Ausbau des Kreuzungsbahnhofs Lehnshallig sowie der Ausbau der AKN-Strecke zwischen Kaltenkirchen und Hamburg-Eidelstedt) hat die Verwirklichung des schleswig-holsteinischen „Drei-Achsen-Konzeptes“ aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung in der Metropolregion Hamburg Priorität. Allerdings lassen sich die von der Landesregierung vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen nur in Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg vorantreiben.

Über die Priorisierung der Projekte der Bundeswasserstraßen, insbesondere den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals und des Elbe-Lübeck-Kanals, entscheidet der Bund in eigener Zuständigkeit. Die Mitsprache- und Gestaltungsmöglichkeiten des Landes sind von daher begrenzt. Ungeachtet dessen hat sich die Landesregierung beim Bund intensiv für die schnellstmögliche Umsetzung der Maßnahmen eingesetzt.

Die von der Landesregierung geförderten kommunalen Hafenausbaumaßnahmen durchlaufen den in den jeweiligen Förderprogrammen bzw. Förderrichtlinien vorgegebenen Entscheidungsprozess. Abhängig von den jeweils eingesetzten Fördermitteln bestehen unterschiedliche Kriterien für die Priorisierung. Generell gelten folgende Ziele:

- die wirtschaftliche Nutzung der Häfen als Bestandteil der öffentlichen Infrastruktur zu intensivieren und damit die Anbindung der gewerblichen Wirtschaft an die Wasserstraße und an das umweltfreundliche Verkehrssystem Schiffahrt zu verbessern,
- die Inanspruchnahme der Häfen durch den Güter- und Personenverkehr langfristig zu erhöhen und
- die Häfen in die Lage zu versetzen, ihre Leistungsfähigkeit im Wettbewerb zu erhalten und zu stärken sowie die zunehmenden Verkehre aufzunehmen.

Die EFRE-Förderung verfolgt das Ziel, die intermodalen Infrastrukturen der Häfen an der Ostseeküste zur Wahrnehmung ihrer Drehscheibenfunktion im Ostseeraum bedarfsgerecht anzupassen und auszubauen. Diese Maßnahmen dienen

unmittelbar der Einrichtung und Stärkung des Kurzstreckenseeverkehrs und dessen Anbindung an die transeuropäischen Verkehrsnetze. Die Förderung aus dem EFRE trägt damit in besonderer Weise der dynamischen Entwicklung des Ostseeraumes Rechnung und unterstützt die wirtschaftliche Integration sowohl der in den letzten Jahren in die EU aufgenommenen Ostseeanrainerstaaten als auch der starken skandinavischen Volkswirtschaften.

Die Förderung aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) erfolgt mit dem Ziel, Verkehrsverbindungen zur Anbindung von Gewerbebetrieben oder Gewerbegebieten an das überregionale Verkehrsnetz auszubauen bzw. zu errichten.

Die vom Bund gewährten Seehafenmittel sind für „bedeutsame Investitionen in den Seehäfen“, die sich aus der besonderen Verpflichtung und Belastung der Küstenländer ergeben, bestimmt. Die Mittelverwendung erfolgt in Absprache mit dem Bundesverkehrsministerium.

Die Förderung der kommunalen Ausbauvorhaben im Luftfahrt- bzw. Flughafenbereich erfolgt derzeit ausschließlich aus GA-Mitteln. Von daher sind die im GA-Rahmenplan vom Bund vorgegebenen Förderkriterien sowie die Förderrichtlinien des Landes zu berücksichtigen. In Anbetracht der vergleichsweise wenigen Förderfälle und der relativ geringen Fördervolumina ist darüber hinaus eine Prioritätensetzung entbehrlich.

Anlage 1

Neubau Bundesautobahnen und Bundesstraßen

Straße	Projekt-Bezeichnung	Aktuelle Gesamt-Kosten (Mio. EUR)	Von den Gesamtkosten bereits veraus- gabt (Ist bis einschl. 2007)	Bearbeitungsstand
A 1	Heiligenhafen/Mitte (o) bis Heiligenhafen/Ost	17,5	0	1. Spatenstich am 25.08.2008
A 1	AS Heiligenhafen/Ost bis Puttgarden (o. Fehm.-Brücke)	93,4	0	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens Mitte 2010; Baubeginn Anfang 2012
A 1	Lübeck/Mitte - Bad Schwartau - Lärmschutz	9,1	0	Voruntersuchung
A 1	Hamberge - Lärmschutz	1,4	0	In der Entwurfsbearbeitung
A 1	Hoisdorf - Lärmschutz	4,0	0	Im Planfeststellungsverfahren
A 1	Willinghusen - Lärmschutz	1,8	0	Planfeststellungsbeschluss wird beklagt
A 1	Bad Schwartau - Seeretz - Lärmschutz	23,0	0	Im Planfeststellungsverfahren; Baubeginn in 2009
A 1	Großhansdorf - Lärmschutz	5,0	0,4	Im Bau
A 7	AD Bordesholm bis LGr SH/HH (AS Schnelsen)	183,6	0,5	In der Entwurfsbearbeitung/im Planfeststellungsverfahren; Ziel alle Planfeststellungsbeschlüsse in 2010
A 20	Geschendorf bis Lübeck (A 1)	95,7	49,5	Im Bau seit 05.10.2004; Fertigstellung Mitte 2009
A 20	Weede bis Geschendorf	35,2	1,2	Im Bau seit 14.04.2008 Fertigstellung Mitte 2011
A 20	Wittenborn (B 206) bis Weede	149,5	4,5	Planfeststellungsverfahren im Okt. 2006 eingeleitet; Planfeststellungsbeschluss 2010
A 20	A 7 (Bad Bramstedt) bis Wittenborn (B 206)	126,2	0,5	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 2009, Planfeststellungsbeschluss 2010

Straße	Projekt-Bezeichnung	Aktuelle Gesamt-Kosten (Mio. EUR)	Von den Gesamtkosten bereits veraus- gabt (ist bis einschl. 2007)	Bearbeitungsstand
A 20	L 114 bis A 7 (Bad Bramstedt)	127,5	0,4	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 2009 Planfeststellungsbeschluss 2010
A 20	A 23 (Hohenfelde) bis L 114	75,8	0,4	Planfeststellungsverfahren im Mai 2008 eingeleitet; Planfeststellungsbeschluss 2010
A 20	B 431 (Glückstadt) bis A 23 (Hohenfelde)	143,2	10,8	Planfeststellungsverfahren im Dez. 2007 eingeleitet; Planfeststellungsbeschluss 2010
A 20	K 28/Elbquerung bis B 431 (Glückstadt) - SH = 36% d. GK	324,7	1,1	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 2009 Planfeststellungsbeschluss 2010
A 21	Neumeimersdorf bis Kiel	14,4	0	Voruntersuchung in Abstimmung mit der Stadt Kiel
A 21	Wellseedamm bis Neumeimersdorf	9,2	1,1	Im Bau seit September 2007; Fertigstellung 2009
A 21	Klein Barkau bis Wellseedamm	29,4	0,5	In der Entwurfbearbeitung; Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 2009
A 21	Nettelsee bis Klein Barkau	40,3	1,2	In der Entwurfbearbeitung; Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 2009
A 21	Stolpe (n AS Wankendorf) bis Nettelsee	40,4	1,1	Im Planfeststellungsverfahren; Baubeginn 2009
A 23	Dreistreifiger Ausbau Itzehoe bis Wilster/West	7,9	0	Fehlt noch
A 23	AS Itzehoe-Süd bis AS Itzehoe-Nord	100,6	23,7	Im Bau seit März 2006 Fertigstellung Ersatzbauwerk Mitte 2009; Gesamtfertigstellung 2016
A 23	Halstenbek-Krupunder/Rellingen - Ergänzende Lärmschutz- maßnahmen SA 1	8,1	3,2	Fertig gestellt in 2008
A 24	Willinghusen - Glinde - Lärmschutz	4,3	0,8	Im Bau; Fertigstellung noch in 2008

Straße	Projekt-Bezeichnung	Aktuelle Gesamt-Kosten (Mio. EUR)	Von den Gesamtkosten bereits verausgabt (Ist bis einschl. 2007)	Bearbeitungsstand
B 5	Geesthacht - Nordumgehung (bis A 25/B 5)	32,0	0,3	In der Entwurfsbearbeitung; Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 2010
B 5	Hattstedt - Ortsumgehung	20,4	0,2	In der Entwurfsbearbeitung; Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 2009
B 5	Breklum/Struckum - Ortsumgehung	20,6	0,6	In der Entwurfsbearbeitung; Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 2009
B 5	Bredstedt - Ortsumgehung	13,0	0,1	In der Entwurfsbearbeitung; Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 2009
B 5	Tönning bis Husum - 3-streifiger Ausbau Bütteleck - höhenfreier Ausbau B 5/B 202	50,0 4,4 4,7	0,2 0,1 0	1. BA bis Rothenpieker in der Entwurfsbearbeitung; Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 1. BA in 2010
B 76	Knotenpunktverlegung B 5/L 273 und B 5/L 31	2,8	0	In der Entwurfsbearbeitung; Baubeginn ab 2010
B 76	OU Plön - Lärmvorsorge Kiel - Fehm - Lärmvorsorge	3,0	0	Voruntersuchung
B 104	Schlutup - Ortsumgehung / 2. BA	8,0	0,8	Im Bau seit September 2006; Fertigstellung Mitte 2011
B 199	Handewitt - Ortsumgehung	11,4	0	In der Entwurfsbearbeitung; Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 2010
B 202	Tating - Ortsumgehung	6,2	0,3	In der Entwurfsbearbeitung; Einleitung des Planfeststellungsverfahrens 2009
B 206	Bad Bramstedt - Ortsumgehung	27,6	7,5	Im Bau seit Dezember 2006; Fertigstellung 2012
B 207	Pogeez bis Lübeck - Verlegung 2. BA (Pogeez - A 20)	15,1	0	Im Bau seit 2005; Fertigstellung 2010

Straße	Projekt-Bezeichnung	Aktuelle Gesamt-Kosten (Mio. EUR)	Von den Gesamtkosten bereits verausgabt (Ist bis einschl. 2007)	Bearbeitungsstand
B 208	Ratzburg - Ortsumgehung	18,9	0	In der Voruntersuchung; Entwurfsbearbeitung ab Mitte 2009
B 209	Schwarzenbek - Ortsumgehung	5,4	0	Entwurfsbearbeitung abgeschlossen; Einleitung Planfeststellungsverfahren 2009
B 431	Wedel - Verlegung/Südfahrt	18,4	0	z. Zt. Abstimmung bzgl. geänderter Linienführung
A 7	Aalbek/West - Erweiterung der Rastanlage	2,5	0	Entwurfsbearbeitung abgeschlossen; Baubeginn in 2009
A 24	AS Gudow	2,1	0	Im Planfeststellungsverfahren; Planfeststellungsbeschluss Anfang 2009
B 5	Itzehoe - Wilster/West - Dreistreifiger Ausbau	7,9	0	In der Entwurfsbearbeitung
B 75	A 1/B 75 Anschlussstelle Hamberge	4,6	0	In der Entwurfsbearbeitung
B 76	Eckernförde - Ausbau zwischen B 203 und Lornsenplatz	9,6	0,6	Im Planfeststellungsverfahren; Baubeginn ab 2009
B 76	Röbel - Middelburg - Fahrhahnsanierung m. RW und Knotenpunktsverlegung	4,6	0	Baubeginn in 2010
B 76	Wittmoldt - Pöön - Verlegung	4,7	0,4	Im Planfeststellungsverfahren; Baubeginn in 2010
B 77	Westerrönfeld - Umbau AS B 202/K 27	2,9	0	Baubeginn in 2012
B 200	Haselund - Jörl - Fahrhahnsanierung	1,2	0	Baubeginn in 2009
B 202	Rendsburg - Verlegung der L 255	2,9	0	Baubeginn in 2009
B 202	Fockbek - Rendsburg - Umbau	2,0	0	Baubeginn in 2010
B 203	Büdelisdorf - 4-spüriger Ausbau Brückenstraße	2,7	0	Im Bau
B 208	Berkerthin - Erneuerung Kanalbrücke	3,5	0,8	Im Bau
B 404	Anlage von Überholfahrstreifen zwischen A 1 und A 24	17,5	0,2	1. bis 3. BA in der Entwurfsbearbeitung; 4. BA im Bau

Straße	Projekt-Bezeichnung	Aktuelle Gesamt-Kosten (Mio. EUR)	Von den Gesamtkosten bereits verausgabt (Ist bis einschl. 2007)	Bearbeitungsstand
B 432	Norderstedt - Ausbau Knotenpunkt Ochsenzoll	11,9	0	Planfeststellungsbeschluss ist beklagt

Erhaltung Bundesautobahnen und Bundesstraßen

Straße	Projekt-Bezeichnung	Aktuelle Gesamt-Kosten (Mio. EUR)	Von den Gesamtkosten bereits verausgabt (Ist bis einschl. 2007)	Bearbeitungsstand
A 1	Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen AK HH-Ost und AS Seereetz	57,4	11,3	In Abschnitten im Bau
A 7	Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen Bundesgrenze und AS Jagel	42,9	29,8	In Abschnitten im Bau
A 7	Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen AS Jagel und AS Büdelsdorf	20,0	0	In Abschnitten im Bau
A 23	Erneuerung Brücke DB AG / Wirtschaftsweg	5,0	0	z. Zt. Entwurfsbearbeitung
A 23	Erneuerung der Fahrbahn zwischen AS Tornesch und AS Itzehoe/Süd	45,9	22,8	Im Bau
A 24	Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen AK HH-Ost und LGr SH/MV	111,5	37,3	Im Bau
A 215	Deckenerneuerung mit Ummarkierung AK Kiel-West bis AS B 76	2,5	0	Fertig gestellt
B 5	Instandsetzung der Hochbrücke über den NOK bei Brunsbüttel	5,8	3,5	Im Bau
B 202	Erneuerung der Fahrbahn zwischen Erfde und Norderstapel	14,1	0,6	Im Bau

Anlage 2

Neu-/Ausbau Landesstraßen über 1. Mio. Gesamtvolumen

Straße -L.-	Projekt-Bezeichnung	Aktuelle Gesamt-Kosten (T€)	Von den Gesamtkosten bereits verausgabt (Ist bis einschl. 2007)	Anmerkungen
24	Sanierung der Ortslage Hörnum	1.250		Baubeginn 2009
49	Verlegung der L 49 in Zusammenhang mit dem Ausbau der B 404 Nettefsee - Stolpe	1.463		in Planung
56	1. BA Ersatzbauwerk, 2. BA Ausbau Hindenburgallee, 3. BA Bahnhofstr./BÜ	2.168	210	in Planung
57	Radweg Eutin – Kasseedorf	1.709	695	2. BA in Planung
57	Radweg Schönwalde – Lensahn	1.086		Baubeginn 2009
89	Ortsumgehung Hammoor	3.068		in Planung
107	Beseitigung des BU bei Tornesch	2.314		in Planung
110	Ausbau zw. Ellerhoop und Barmstedt	2.812		in Planung
125	Nortorf - Bargstedt	1.500		in Planung
139	Sanierung der Fahrbahn mit Rw Eddelak - Kuden	3.123		im Bau
156	Eiderbrücke Friedrichstadt	4.712	2.007	im Bau
160	Ortslage Trittau mit Radweg (zuerst nur KVP)	1.573	439	in Planung
192	Ausbau Süderlügum - Ellund	30.000	12	Baubeginn 2009, ÖPP-Projekt
200	Kreuzung (DB HH-Berlin) L 200 / L 205	1.023		in Planung
205	Ausbau Gudow bis Landesgrenze	1.284		in Planung
225	Innerörtl. Entlastungsstr. Bargteheide	2.300	5	Baubeginn 2009
244	Verbindung zw. L 244 u. L 273 OU Rödemis	2.250		Planfeststellungsverfahren
283	Neubau Schleibrücke (Kostenanteil des Landes an der Gemeinschaftsmaßnahme mit der DB AG)	9.000		in Planung
283	Rw Nottfeld mit Fahrbahnverlegung	1.868	1.237	2. BA Baubeginn 2009
284	Ausbau Knoten Ochsenzoll	1.631		Baubeginn 2009
305	Eidersperwerk - Tunnel	1.000		im Bau

Erhaltung Landesstraßen

Gesamtvolumen 2009 - 2013	61.791,4
---------------------------	-----------------

Anlage 3: Im Bau befindliche oder geplante kommunale Straßenbauprojekte über 1 Mio. € Fördermittel

1	2		3	4		5		6
	Lfd. Nr.	Leistungsempfänger		Projektbezeichnung	Fördersumme gesamt	Voraus- gabung Vorjahre	Zahlungen ab 2008	
				T€	T€	T€		
1	Stadt Flensburg	Ausbau Heinrichstraße / Angelburger Straße / Viktoriastraße		1.885,6	0,0	1.885,6		
2	Stadt Flensburg	Erhöhung der Tragfähigkeit Straßenbrücke K11, DB Strecke Padborg		1.062,5	913,0	149,5		
3	Stadt Flensburg	Verlängerung der K8		6.228,8	0,0	6.228,8		
4	Stadt Flensburg	Neubau der Osttangente		14.624,1	13.616,9	1.007,2		
5	Stadt Husum	Westtangente, II.BA		11.323,1	7.853,5	3.469,6		
6	Stadt Husum	Osttangente, I.+II.BA		2.331,8	2.161,8	170,0		
7	Stadt Husum	Westtangente, III.BA		4.199,8	4.199,8	0,0		
8	Stadt Schleswig	EKM BÜ Karpfenteich, Kostenanteil		1.794,0	1.794,0	0,0		
9	Kreis Nordfriesland	Ausbau der K121 vom Ellenbogen bis List/Sylt		1.267,5	0,0	1.267,5		
10	Kreis Schleswig-Flensburg	Ausbau der K102 mit Radweg von Sörup (L292) nach Dingholz (L21)		1.177,5	0,0	1.177,5		
11	Kreis Schleswig-Flensburg	Ausbau der K111 mit Radweg von Wormshöft nach Hasselberg		1.087,5	850,0	237,5		
12	Stadt Westerland	Entlastungsstraße, 2.u.3.BA		6.341,3	6.341,3	0,0		
13	Stadt Kiel	Parkleitsystem Innenstadtbereich		1.040,4	889,3	151,1		
14	Stadt Kiel	Um- und Ausbau der Kreuzung Wellseedamm / B404		3.496,7	2.608,0	888,7		
15	Stadt Kiel	Neubau der Gablenzbrücke		22.666,4	11.105,7	11.560,7		
16	Stadt Kiel	Um- und Ausbau der Uferstraße		1.046,3	0,0	1.046,3		
17	Stadt Kiel	Verkehrssystemmanagement Phase 1, Kostenanteil		1.189,3	0,0	1.189,3		
18	Stadt Kiel	Ausbau Gutenbergsstraße		3.481,6	3.481,6	0,0		
19	Stadt Kiel	Um- und Ausbau Bereich Schlossgarten		3.082,2	3.082,2	0,0		
20	Stadt Kiel	Ausbau Holtener Straße, Abschnitt Dübbelstraße - Prinz-Heinrich-Str.		1.774,4	1.774,4	0,0		
21	Stadt Kiel	Umbau Joachimplatz		27.578,5	27.578,5	0,0		
22	Stadt Kiel	Anbindung 3.Fährterminal, I.Baustufe		4.456,0	4.456,0	0,0		
23	Stadt Kiel	Neubau B502 / Schönkirchener Straße		7.788,1	7.695,1	93,0		
24	Stadt Kiel	Verlängerung Hopfenstraße zwischen Ringstraße und Königsweg		1.425,4	1.425,4	0,0		
25	Stadt Kiel	Ausbau Grenzstraße, 1.BA		1.825,4	1.825,4	0,0		
26	Stadt Kiel	Ausbau Rendsburger Landstr. /Winterbeker Weg mit Anschluss B76		3.015,6	3.011,1	4,5		
27	Stadt Kiel	Erneuerung der Brücke über den Kleinen Kiel		1.554,4	1.554,4	0,0		
28	Stadt Rendsburg	Ausbau Klinter Weg zwischen K25 und B203		1.047,2	890,0	157,2		

1		2		3		4		5		6	
Lfd. Nr.	Leistungsempfänger	Projektbezeichnung	Fördersumme gesamt	Veraus- gabung Vorjahre	Zahlungen ab 2008						
			T€	T€	T€						
29	Kreis Plön	Radweg K31 von Lilienthal nach Wulfsdorf	1.360,3	1.300,0	60,3						
30	Kreis Plön	Radweg K35 von Behrendorf nach Hohwacht, 1.BA	1.053,2	400,0	653,2						
31	Kreis Plön	Ausbau K14 in der OD Behlau	1.058,3	1.022,6	35,7						
32	Kreis RD-Eck	Radweg K86 von Fleckeby nach Brekendorf	1.825,2	550,0	1.275,2						
33	Kreis RD-Eck	Radweg K83 von Kosel nach Rieseby	1.117,5	550,0	567,5						
34	Kreis RD-Eck	Deckenerneuerungen 2008	1.112,7	0,0	1.112,7						
35	Gem. Fockbek	Verbindungsstraße von der B202 zur B203	1.531,8	1.531,8	0,0						
36	Gem. Owschlag	Ausbau Verbindungsstraße zwischen Owschlag und Alt Duvenstedt	1.820,0	1.760,0	60,0						
37	Stadt Preetz	EKrM Unterführung Hufenweg	1.079,3	1.079,3	0,0						
38	Stadt Elmshorn	Hafenspange	5.444,8	0,0	5.444,8						
39	Stadt Itzehoe	Beseitigung BÜ Kamper Weg / Kremper Weg, Kostenanteil	3.230,7	900,0	2.330,7						
40	Stadt Norderstedt	Ausbau Niendorfer Straße mit Knoten Ohechaussee (B432), Kostenanteil	3.600,5	1.828,2	1.772,3						
41	Stadt Pinneberg	Neubau der Westumgehung	12.444,0	0,0	12.444,0						
42	Kreis Pinneberg	Ausbau K22 als Südtangente Uetersen-Tornesch	9.775,6	0,0	9.775,6						
43	Kreis Pinneberg	Ausbau und Teilverlegung K18 mit Radweg	1.445,0	1.445,0	0,0						
44	Kreis Pinneberg	Ausbau K1 bei Pinneberg	1.537,8	1.537,8	0,0						
44	Kreis Segeberg	Ausbau K30 mit Radweg von Weddelbrook nach Mönkloh	1.045,8	842,1	203,7						
46	Kreis Segeberg	Neubau K113 von der BAB A/ zur B433alt	5.266,1	5.112,6	153,5						
47	Kreis Steinburg	Radweg K39 von Hohenlockstedt bis zur Kreisgrenze RD-Eck	1.165,4	1.000,0	165,4						
48	Stadt Brunsbüttel	Neubau einer Innenstadtlastungsstraße, 1.u.2.BA	2.632,0	880,0	1.752,0						
49	Gem. Henstedt-Ulzburg	Änd. BÜ Birkenstraße / Hamburger Straße / Maurepasstraße, Kostenanteil	1.434,0	1.434,0	0,0						
50	Stadt Lübeck	Anbindung BAB A20 in Lübeck, Genin-Süd	1.432,7	1.364,7	68,0						
51	Stadt Lübeck	Verbindungsstraße von der K13 (Kieler Straße) zur B206 / L184	5.577,7	0,0	5.577,7						
52	Stadt Lübeck	Neubau AS BAB A20 7 Zubringer Genin, Kostenanteil	1.042,2	1.000,0	42,2						
53	Stadt Lübeck	Neubau der St.Lorenz-Brücke im Zuge der K24 (Meierstraße), Kostenanteil	3.775,9	0,0	3.775,9						
54	Stadt Lübeck	Neubau der Brücke "Roter Löwe" im Zuge der B75, Kostenanteil	1.282,0	0,0	1.282,0						
55	Stadt Lübeck	Neubau der Kronsforder Allee-Brücke im Zuge der L92	2.222,2	1.365,0	857,2						
56	Stadt Lübeck	Ausbau des Straßenzuges Seelandstraße-Alt Herrenwyk (K4)	2.272,5	569,0	1.703,5						
57	Stadt Lübeck	Ausbau der Moisinger Allee (B75) zw. Lindenplatz und Töpferweg (K24)	4.751,8	1.606,5	3.145,3						
58	Stadt Lübeck	Ausbau der Straße "Bei der Lohmühle"	1.075,7	1.017,0	58,7						
59	Stadt Lübeck	Ersatz der Straßenbrücke über den ELK im Zuge der K7	1.337,9	342,0	995,9						
60	Stadt Lübeck	K15/K13, Neubau der Geniner Straßenbrücken I und II, Kostenanteil	4.488,3	4.413,5	74,8						
61	Stadt Lübeck	Nordtangente mit Travequerung, 2.Planungsabschnitt	48.065,1	28.840,1	19.225,0						

1	2	3	4	5	6
Lfd. Nr.	Leistungsempfänger	Projektbezeichnung	Fördersumme gesamt	Veraus- gabung Vorjahre	Zahlungen ab 2008
			T€	T€	T€
62	Stadt Lübeck	Ausbau der Wesenberger Straße (K6)	2.573,1	435,4	2.137,7
63	Stadt Ahrensburg	Ausbau des Straßenzuges Brauner Hirsch	1.133,8	980,0	153,8
64	Stadt Ahrensburg	Beseitigung von Bahnübergängen im Stadtgebiet, Kostenanteil	11.963,8	11.739,8	224,0
65	Stadt Ahrensburg	Osttangente, Abschnitt Kornkamp-Süd	1.300,0	1.300,0	0,0
66	Kreis Hzgt. Lauenburg	Neubau der Wakenitzbrücke im Zuge der K23 bei Rothenhusen	1.615,2	0,0	1.615,2
67	Kreis Hzgt. Lauenburg	höhenfreie Bahnquerung K64/Bahnlinie HH-Berlin in Wohltorf	2.208,0	2.194,0	14,0
68	Kreis Hzgt. Lauenburg	höhenfreie Bahnquerung K17/Bahnlinie HH-Berlin in Schwarzenbek	4.114,5	3.998,6	115,9
69	Kreis Ostholstein	Radweg K46 von der K59 bis zur B501 in Grömitz	1.085,2	0,0	1.085,2
70	Kreis Segeberg	Ausbau der K108 mit Radweg von Sülfeld nach Petersfelde	1.462,0	0,0	1.462,0
71	Kreis Stormarn	Verlängerung der K80 mit Anschluss an die BAB A1	5.800,0	5.750,0	50,0
72	Kreis Stormarn	Ausbau der K111/K78 mit Radweg von Zarpen nach Ratzbek	2.711,2	312,0	2.399,2
73	Stadt Bargteheide	Ausbau zwischen B75/L89/Theodor-Storm-Straße/Bahnhofstraße	3.456,9	3.456,9	0,0
74	Gem. Barsbüttel	Südümgehung im Zuge der K29	8.502,4	8.000,0	502,4
75	Stadt Eutin	Neubau der Kermtangente	3.641,7	0,0	3.641,7
76	Gem. Scharbeutz	Ausbau der Strandallee	1.164,4	850,0	314,4
77	Gem. Trittau	Westliche Entlastungsstraße zwischen der L93 und der L160	2.421,0	800,0	1.621,0
78	Kreis Schleswig-Flensburg	Ausbau K31 mit Radweg von der L283 bis Boren	1.564,5	0,0	1.564,5
79	Gem. Sylt/Ost	Ausbau Gurtmuasem/Ruar Ört mit Geh-/Radweg einschl. Brücke	1.208,5	0,0	1.208,5
80	Kreis Schleswig-Flensburg	Ausbau K113 mit Radweg von Hasselberg bis Kronsgaard	1.887,0	0,0	1.887,0
81	Stadt Kiel	verkehrsgerechte Verknüpfung der K5 / K17 in Kiel-Pries	1.066,8	0,0	1.066,8
82	Stadt Kiel	Um- und Ausbau Rathausstraße-Exerzierplatz	1.326,0	0,0	1.326,0
83	Kreis Plön	Ausbau der K19 (Kührener Straße) in Preetz	1.161,0	0,0	1.161,0
84	Stadt Itzehoe	Bau der Südspange, I.-III. Bauabschnitt	7.918,6	0,0	7.918,6
85	Stadt Ratzeburg	Ausbau der südlichen Sammelstraße, 4. Bauabschnitt	2.391,3	0,0	2.391,3
86	Stadt Lübeck	Ausbau K19 (An den Schießständen/Kirschenallee)	1.896,1	0,0	1.896,1
87	Stadt Lübeck	Verlängerung der Paul-Brümmer-Straße in Travemünde	2.422,5	0,0	2.422,5
88	Stadt Fehmarn	Ausbau der Gemeindestraße von Landkirchen nach Gammendorf	1.001,8	0,0	1.001,8
					0,0
Summe			357.092,7	212.615,3	144.477,4

Anlage 4 : Radwegemaßnahmen an Landesstraßen

Die Maßnahmenplanung umfasst die Jahre bis einschließlich 2012				
Straße	Projekt-Bezeichnung (Radwege im Zusammenhang mit anderen Bau- maßnahmen bzw. über 1 Mio. € sind bei den Lan- desstraßenprojekten enthalten)	Aktuelle Gesamt- Kosten (Mio. EUR)	Von den Gesamtkosten bereits verausgabt (Ist bis einschl. 2007)	Anmerkungen
L 32	Oldenswort - Witzwort	0,818	0,000	nach 2012
L 36	Oldenswort – K 40	0,869	0,000	Baubeginn 2009
L 55	Dannau - Neukirchen	0,435	0,302	im Bau
L 55	OD Sieversdorf	0,100	0,001	im Bau
L 78	Bark - Todesfelde	0,150	0,000	offen ¹⁾
L 81	Borstel - Tönningstedt	0,647	0,042	im Bau
L 120	Brokreihe – Kremperhiede	0,187	0,000	Baubeginn 2010
L 121	Gnutz - Aukrug	0,782	0,000	Baubeginn 2008
L 123	Grael – Meezen	0,716	0,000	Baubeginn 2010
L 148	Osterrade – Wrohm	0,375	0,000	Baubeginn 2009
L 202	Ratzeburg - Schmilau	0,832	0,112	im Bau
L 215	Nebel - Wittdün	0,600	0,000	Baubeginn 2008
L 220	Nusse – Kühsen	0,121	0,000	Baubeginn 2009
L 231	Grube - Thomsdorf	0,200	0,000	Baubeginn 2009
L 239	Hägen - Hennstedt	0,511	0,000	Baubeginn 2008
L 239	Süderheistedt - Hägen	0,023	0,000	Baubeginn 2011
L 252	Stopdrup - B 199	0,395	0,000	Baubeginn 2008
L 252	Kispelheck - Brunsholm	0,480	0,000	Baubeginn 2008
L 295	Quarnstedt - Brokstedt	0,280	0,188	im Bau
L 298	Langwedel - Blumenthal	0,860	0,000	Baubeginn 2009
L 330	Stubbendorf – K 111	0,700	0,000	offen ⁴⁾
L 330	Bereich östlich von Oldesloe	0,338	0,000	Baubeginn 2008
L 330	Kneeden - Steinfelderhude	0,150	0,000	Baubeginn 2011
L 330	Benstaben - Reinfeld	0,400	0,019	im Bau
L 21	Wittkiel – Arrild	0,350*	0,000	offen ³⁾
L 28	Dreisdorf - Norstedt	1,165 *	0,300	im Bau

L 39	Kropp - Tetenhusen	0,900 *	0,000	im Bau
L 39	Bünge - Norderstapel	0,700 *	0,000	Baubeginn 2009/10
L 71	Reinsbek - Lütjenfelde	0,070 *	0,000	Baubeginn 2009
L 97	Pellworm	1,200 *	0,000	offen ²⁾
L 167	Fredesdorf - Leezen	0,212 *	0,000	Baubeginn 2009
L 176	Quisdorf - Majenfelde	0,300 *	0,000	offen ³⁾
L 184	Ahrensböök - Sibilin	0,300 *	0,000	Baubeginn 2009
L 278	Cecilienkoog	0,400 *	0,000	Baubeginn 2009
L 297	Großenrade - Süderhastedt	0,500 *	0,000	Baubeginn 2010
L 299	Silberstedt - Jübek	0,750 *	0,000	Baubeginn 2010
L 300	Sprakebüll - Stadum	0,125 *	0,000	Baubeginn 2008
	* Gemeinschaftsmaßnahmen MWV/Gemeinden/MLUR. Die hier genannten Baubeginne sind abhängig vom jeweiligen Bearbeitungsstand durch die federführende Gemeinde sowie von den zur Verfügung stehenden Fördermitteln und können dementsprechend variieren.			
	¹⁾ Bau im Zusammenhang mit der A 20 geplant			
	²⁾ Abhängig von Fördermitteln/Eigenmitteln der Gemeinde			
	³⁾ Noch in der Abstimmungsphase			
	⁴⁾ Abhängig vom Planfeststellungsbeschluss			

Anlage 5 – Projekte der Rahmenvereinbarung mit der DB Station & Service AG

Bahnhof	Ein- und Aussteiger/Tag	Maßnahmen
---------	-------------------------	-----------

Priorität 1: Kernprojekte (Anordnung alphabetisch)

Elmshorn	10.300	Aufzug mit Neubau Zugang (Ausführung läuft)
Flensburg	3.000	Aufzüge, Bahnsteigmodernisierung, Erneuerung Dach an Gleis 4/5; Modernisierung Bahnsteigtunnel; Ergänzung FIA
Heide	3.000	"Nahverkehrszentrum Heide": Neubau Bahnsteige, Kombibahnsteig, Unterführung, Aufzüge, Vorplatz, EG;
Lübeck-Travemünde Strand	1.100	Aufhöhung Bahnsteig und Schaffung Kombibahnsteig
Niebüll	4.000	Aufhöhung Bahnsteige, Aufzüge; ggf. Dach und EG;
Pinneberg	14.300	2 oder 3 Aufzüge; Sanierung/Neubau EG; ggf. Aufhöhung Hausbahnsteig
Rendsburg	2.500	Modernisierung Dach + Seitenwand, Bahnsteigausstattung, Bahnsteige
Itzehoe	2.300	Erneuerung und behindertengerechter Ausbau mit Aufzügen

Priorität 2: Ergänzungsbahnhöfe mit Teilmaßnahmen (Anordnung alphabetisch)

Bad Oldesloe	8.300	Bahnsteigaufhöhung Gl. 6/7 und 5 (ggf. Teilaufhöhung)
Büchen	3.400	2 Aufzüge, Wegeleitung
Halstenbek	3.500	Aufzug, Blindenleitsystem

Krupunder	2.600	Aufzug, Blindenleitsystem
Lauenburg	700	Neubau Bahnsteig als Mittelbahnsteig
Thesdorf	5.000	Aufzug, Blindenleitsystem

Maßnahmen in Abhängigkeit anderer Infrastrukturvorhaben (Anordnung alphabetisch)

Bahnhöfe zwischen Kiel und Flensburg		Aufhöhung Bahnsteige Eckernförde + Süderbrarup; Verlegung Gettorf zum BÜ
Lunden	400	Erneuerung Hausbahnsteig
Meldorf	650	Erneuerung Hausbahnsteig
Ratzeburg	1.000	Erneuerung Hausbahnsteig
Tornesch	3.300	Erneuerung der Bahnsteige

Sonstige

Plön	1.300	Aufhöhung Hausbahnsteig
diverse FI-Anlagen, Stelen		Zugzielanzeiger + Abfahrtsmonitore