



**Bettina Hagedorn**  
Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

☎ (030) 227 – 73 832

📠 (030) 227 – 76 920

✉ [bettina.hagedorn@bundestag.de](mailto:bettina.hagedorn@bundestag.de)

# Pressemitteilung

---

16. März 2016

**Bundesverkehrswegeplan: NOK-Vertiefung, Elbe-Lübeck-Kanal und Ausbau der A 20, A 21 und A 23 sowie mehrere Ortsumgehungen kommen**  
*Hagedorn: Gutes Resultat für Schleswig-Holstein;  
Bürgerbeteiligung läuft ab nächster Woche*

Das Verkehrsministerium hat heute, 16. März 2016, den Entwurf für den aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2015 vorgelegt – eine Priorisierung der Straßen, Schienen und Wasserwege, die in den kommenden 15 Jahren gebaut werden sollen. Bettina Hagedorn, SPD-Bundestagsabgeordnete für Ostholstein, erklärt als zuständige Berichterstatterin für Verkehr im Haushaltsausschuss die Bedeutung für Schleswig-Holstein direkt nach der internen Sonder-sitzung der Verkehrs-Arbeitsgruppe mit Verkehrsminister Alexander Dobrindt:

**„Gewonnen hat im Norden vor allen Dingen die Wasserstraße! Die Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) um einen Meter soll in die höchste Kategorie „vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung“ (VB-E) eingeordnet werden – damit steht der Realisierung des Projektes für mindestens 263 Mio. Euro so gut wie nichts mehr im Weg. Ebenso soll die Saatsee-Kurve am NOK – Kosten 12 Mio. Euro – in die zweithöchste Kategorie „vordringlicher Bedarf“ (VB) eingeordnet werden. Auch der bislang unsichere Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals, der vor ein paar Jahren von Verkehrsminister Ramsauer noch gänzlich abgeschrieben wurde, obwohl Brüssel diesen Ausbau stets als mit EU-Mitteln für TEN-förderfähig ein-stufte, ist nun im „vordringlicher Bedarf“ (VB) – die für den Vollausbau und die Erhaltung erforderlichen 838 Mio. Euro werden allerdings trotz-dem angesichts eines Kosten-Nutzen-Verhältnis von 0,5 schwierig sicher**

zu stellen sein. Um die Realisierung dieses wichtigen Projektes wird der Norden weiterhin kämpfen müssen.

Bei den Autobahnen kann sich besonders der „Speckgürtel“ um Hamburg freuen: Die Erweiterung auf 6 Fahrstreifen der A 23 zwischen Tornesch und Eidelstedt – Kosten fast 190 Mio. Euro – soll im VB-E abgesichert sein. Im VB befindet sich der 4-spurige Ausbau der A 21 vom Autobahnkreuz Bargteheide bis zur Anschlussstelle der A 24 Schwarzenbek mit 135 Mio. Euro. In der gleichen Region ist als Erfolg zu vermelden: Ortsumgehung Lauenburg (VB, 17 Mio. Euro), Ortsumgehung Schwarzenbek (VB, 17,5 Mio. Euro) und Ortsumgehung Ratzeburg (VB, 25,3 Mio. Euro). Einen besonderen Erfolg gibt es unter anderem auch für West-Schleswig-Holstein: Die Ortsumgehung Hattstedt der B5 für 64 Mio. Euro ist ebenso im VB wie die Ortsumgehung Itzehoe für 17 Mio. Euro.

Einen wesentlichen Schritt zur Realisierung macht auch die länderübergreifende und so wichtige Elbquerung bei Glückstadt (Ausbau A 20), die in der Kategorie VB abgesichert sein soll. Damit wäre ein großes Stück für den Weiterbau der A 20 erreicht – die Abschnitte Glückstadt bis Hohenfelde (207 Mio. Euro) sowie der Abschnitt Hohenfelde bis zur A 7 (214 Mio. Euro) sind in der Kategorie VB vorgesehen. Im Haushaltsausschuss setze ich mich dafür ein, dass der Weiterbau der A 20 nicht weiter auf die lange Bank geschoben wird!

Die Landesregierung in Kiel hat vernünftigerweise für Schleswig-Holstein Projekte angemeldet, die eine realistische Chance auf eine Aufnahme in den BVWP haben – dazu zählt bei den Schienenprojekten natürlich auch der Ausbau Hamburg-Puttgarden – mit einer Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h – als Teil der Hinterlandanbindung der Festen Beltquerung, der allerdings mit 1,5 Mrd. Euro noch mit um mindestens 500 Mio. Euro zu niedrig angesetzten Gesamtkosten taxiert ist und dennoch nur einen Kosten-Nutzen-Faktor von 1,7 erreicht und damit im VB landen soll.“

Zum wichtigsten Projekt – der Komplettanierung des Nord-Ostsee-Kanals – erinnert Bettina Hagedorn daran, dass erst 2014 der Haushaltsausschuss - und nicht etwa das zuständige Verkehrsministerium – 485 Mio. Euro für den Neubau der 5. Schleusenammer in Brunsbüttel, 265 Mio. Euro für die Begra-

digung der Oststrecke und 2015 50 Mio. Euro für den Bau der Levensauer Hochbrücke und 21 Mio. Euro für das Trockeninstandsetzungsdock in Brunsbüttel bereitgestellt hatte: **„Mit der Einstufung der NOK-Vertiefung und der Saatsee-Kurve erfährt die meist befahrene künstliche Wasserstraße der Welt jetzt endlich auch vom CSU-geführten Verkehrsministerium die nötige Würdigung als national prioritäres Projekt!“**

Für den BVWP haben die Bundesländer die unrealistisch hohe Anzahl von über 2.000 Projekten angemeldet, für die in den vergangenen Monaten vom Verkehrsministerium in einer aufwendigen Berechnung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ermittelt werden musste – nur ein Wert größer als 1 weist das Projekt als wirtschaftlich aus. Die Projekte wurden anschließend in die Kategorien „vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung“ (VB-E), „vordringlicher Bedarf“ (VB) und „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ (WB\*) und „weiterer Bedarf“ (WB) aus nationaler Wertigkeit heraus priorisiert. Für die Realisierung der beiden höchsten Kategorien VB-E und VB sollen ca. 264,5 Mrd. Euro bis 2030 bereitgestellt werden. Der Neu- und Ausbau sowie der Erhalt wird mit 226,7 Mrd. Euro gedeckt, knapp 38 Mrd. Euro werden erst später abfinanziert. Davon sollen 141,6 Mrd. Euro in den Erhalt der bestehenden Infrastruktur investiert werden. Für Bundesfernstraßen sind rund 130,7 Mrd. Euro, für Schienenwege 109,3 Mrd. Euro und für Bundeswasserstraßen 24,5 Mrd. Euro vorgesehen. Projekte, die im so genannten „weiteren Bedarf“ landen, werden vermutlich nicht bis 2030 verwirklicht.

Hagedorn zum weiteren Verfahren: **„Am 21. März beginnt nun die Bürgerbeteiligung. Alle Bürgerinnen und Bürger, aber auch Gemeinden, Städte und Länder, Verbände und Umweltorganisationen haben die Möglichkeit, fachliche Kritikpunkte anzumerken und damit auch noch Einfluss auf die Bewertung zu nehmen. Nach sechs Wochen werden die Vorschläge dann vom Ministerium akribisch intern bewertet, eingearbeitet und mit dem endgültig vorgelegten Entwurf frühestens Mitte Juni dem Kabinett zur Beschlussfassung vorgelegt. Erst danach beginnt im Herbst die parlamentarische Beratung sowie die Verhandlung über die erforderlichen Ausbaugesetze mit der abschließenden Abstimmung im Deutschen Bundestag.“**