

Lenkungskreis 'Häfen und Schifffahrt' im Deutschen Verkehrsforum

Positionspapier

Häfen und Schifffahrt im Bundesverkehrswegeplan

Juni 2000

„Eine leistungsfähige Infrastruktur ist für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands von zentraler Bedeutung. Die Investitionen in Verkehrswege und Umschlagplätze sind deshalb zur Umsetzung der ökonomischen und ökologischen Ziele in ein umfassendes Verkehrskonzept zu integrieren, das die Voraussetzungen für die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Straßen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstraßen schafft.“

Auszug aus dem Koalitionsvertrag vom 20.10.1998



Klingelhöferstr. 7
10785 Berlin
Tel. 030 / 26 39 54-0
Fax. 030 / 26 39 54-22

www.verkehrsforum.de
info@verkehrsforum.de

Ausgangslage

Wirtschaftswachstum erfordert eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur

Eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist zentrale Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung in Deutschland. Investitionen in den Erhalt und Ausbau unserer Verkehrswege sind sowohl für die Wirtschaft als auch für das Ziel einer auf Dauer tragbaren Mobilität unerlässlich.

Eine Studie des Deutschen Verkehrsforums macht die Dimensionen der Wachstums- und Beschäftigungseffekte des Verkehrs deutlich. So wäre z.B. die Bruttowertschöpfung in Deutschland in 1990 ohne Verkehrswachstum um 537 Milliarden Mark geringer ausgefallen; dies entspricht etwa einem Viertel des Sozialprodukts. Die Zahl der Beschäftigten wäre in 1990 ohne das Wachstum des Verkehrs um eine Million Erwerbstätige geringer. Diese Zahlen untermauern den dringenden Ausbaubedarf der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland.

Häfen und Schifffahrt als wichtige Bestandteile eines integrierten Verkehrssystems

Die Herausforderungen der Zukunft können nur von allen Verkehrsträgern gemeinsam und arbeitsteilig angegangen werden. In einem solchermaßen integrierten Verkehrssystem haben Binnen- und Seeschifffahrt durch die systemimmanenten ökonomischen und ökologischen Vorzüge ihren festen Platz. Gleichzeitig sind sie durch ihre Bedeutung für den deutschen Außenhandel ein wichtiger Partner der Exportwirtschaft, den Motor der deutschen Wirtschaftsentwicklung.

Den Häfen kommt als Schnittstelle internationaler Warenströme eine besondere Bedeutung zu. Dabei ergibt sich die Chance, daß sich die deutschen Häfen über den inter- und intramodalen Umschlag hinaus in zunehmendem Maße zu leistungsfähigen Logistikzentren entwickeln.

Die Häfen schaffen somit durch Bündelung der Güterströme die Voraussetzung für ein arbeitsteiliges, ökologisch und ökonomisch effizientes Güterverkehrssystem. Für die außenhandelsorientierte deutsche Volkswirtschaft und für Beschäftigung und Wertschöpfung am maritimen Standort Deutschland sind leistungs- und wettbewerbsfähige deutsche Häfen unverzichtbar.

Umsetzung politischer Zusagen

Die Erklärungen der Bundesregierung zum Regierungsantritt im Herbst 1998 unterstreichen die Bedeutung von Häfen und Schifffahrt für unsere Wirtschaft im Rahmen eines integrierten Verkehrssystems. Im 'Investitionsprogramm 1999 - 2002' und dem 'Anti-Stau-Programm' finden sich diese Gedanken in Ansätzen wieder; das verkehrspolitische Engagement der Regierung zur Engpaßbeseitigung, Schnittstellenglättung und Lückenschließung ist ausdrücklich zu begrüßen.

Neben einer zügigen Umsetzung dieser Programme sind jedoch zusätzliche Maßnahmen erforderlich, um die leistungsfähige und nachfragegerechte Versorgung der Wirtschaft mit kostengünstigen Verkehrsleistungen und damit ihre Arbeitsfähigkeit sicherzustellen. Häfen mit ihren seewärtigen Zufahrten und insbesondere die bestehenden Hinterlandverbindungen der Häfen über Straße, Schiene und Binnenwasserstraße müssen den Ansprüchen nicht nur aus bestehenden, sondern auch aus zukünftigen Verkehrsbeziehungen gerecht werden und sind dementsprechend auszubauen.

Anforderungen an den neuen BVWP: richtungsweisend und nachfragegerecht

Dem neuen Bundesverkehrswegeplan kommt dabei die Aufgabe zu, die Unterfinanzierung des BVWP '92 aufzufangen und im Sinne der Koalitionsvereinbarung von 1998 durch richtungsweisende Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur den Grundstein für eine intelligente Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern zu legen, die den Anforderungen einer wachsenden Wirtschaft und eines erweiterten Europas genügt. Das vorliegende Papier will dazu aus Sicht der Mitgliedsunternehmen des Lenkungskreises 'Häfen und Schifffahrt' im Deutschen Verkehrsforum einen Beitrag leisten. Eine Auflistung der für notwendig erachteten Maßnahmen ist als Anlage beigefügt.

Bestehende Investitionsprogramme

Beibehaltung vordringlicher Projekte und fristgerechte Fertigstellung

Die bestehenden Investitionspläne für die Verkehrsinfrastruktur weisen durch die Bewertung bestimmter Maßnahmen als vorrangige Projekte auf deren besondere Bedeutung für die Verkehrsnetze hin. Umso deutlicher wird die Notwendigkeit, diese Projekte im vorgesehenen Zeitrahmen zu realisieren.

Häfen- und Schifffahrtsunternehmen sind als Voraussetzung für ihre wirtschaftlichen Tätigkeiten auf eine bedarfsgerechte und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur in den Häfen, bei den seewärtigen Zufahrten und im Hinterlandverkehr angewiesen. Zur optimalen Nutzung wassergestützter Transportketten und um die Binnen- und Seeschifffahrt auch in Zukunft als ökologisch und ökonomisch vorteilhaftes System verfügbar zu halten, sind

- die relevanten vordringlichen Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan '92 beizubehalten und fristgerecht fertigzustellen bzw. auch in den neuen Bundesverkehrswegeplan zu übernehmen;

- die relevanten Maßnahmen des Investitionsprogrammes 1999 - 2002 sowie des sog. Anti-Stau-Programmes zügig und im vorgesehenen Zeitrahmen zu verwirklichen;
- die Verfahren zur Realisierung der Projekte zu verkürzen, damit eine bedarfsgerechte Fertigstellung innerhalb überschaubarer Zeiträume gesichert ist und die Investitionspläne der betroffenen Unternehmen darauf abgestimmt werden können.

Ausbau der seewärtigen Zufahrten

Anpassung an künftige Schiffgrößen und Herstellung der Tidenunabhängigkeit

Die Anpassung der seewärtigen Zufahrten an die Entwicklung vor allem im Weltcontainerverkehr ist ein notwendiger Standortfaktor, um die leistungsfähige Anbindung der deutschen Seehäfen an den internationalen Containerverkehr auch in Zukunft sicherzustellen und damit den Standort Deutschland zu stärken. Gerade für den Containerverkehr stellt die tidenunabhängige Erreichbarkeit der Häfen einen entscheidenden Wettbewerbsfaktor dar.

Insbesondere sind die folgenden Maßnahmen erforderlich:

*Außenweser
Unter- und
Außenelbe*

- *Außenweser* sowie *Unter- und Außenelbe* bedürfen einer nachfragegerechten Vertiefung, damit die tidenunabhängige Erreichbarkeit der Häfen in Hamburg und Bremerhaven auch für die Containerschiffe der nächsten Generation gewährleistet ist.

Unterweser

- Der *Ausbau der Unterweser* bis Brake auf 42 Fuß sichert den internationalen seewärtigen Warenaustausch vor allem der in diesem Raum ansässigen Futtermittelindustrie und Getreidewirtschaft.

*Stralsund
Brunsbüttel
Oldenburg*

- Der Ausbau der Ostzufahrt zum Hafen *Stralsund* ist zügig fertigzustellen. Die Anpassung der Hafenzufahrt *Brunsbüttel* an die Elbvertiefung sowie der Ausbau der Hunte zur besseren Erreichbarkeit des Hafens *Oldenburg* sind ebenfalls vor dem Hintergrund einer überregionalen Bedeutung, der Bündelungspotentiale und ihrer Versorgungsfunktion für ein weiträumiges Hinterland auf eine Aufnahme in den BVWP hin zu überprüfen.

Binnenwasserstraßen

Binnenwasserstraßen sind für Vernetzung und Hinterlandverkehre unverzichtbar

Die Binnenwasserstraßen haben für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen zunehmende Bedeutung. Ihre Vernetzung ermöglicht die effiziente Nutzung von Schiffsverkehren bis weit ins Landesinnere hinein. Rhein–Main–Donau-Magistrale, Elbe und Oder ermöglichen die Erreichbarkeit Deutschlands für die Binnenschifffahrt innerhalb Europas und über seine Grenzen hinaus. Ein ausreichender Ausbau versetzt zudem Schiffe im Fluß-See-Verkehr in die Lage, ohne Umschlag im Seehafen kostengünstige Direktverkehre zwischen Binnenhäfen über See durchzuführen.

Hierzu sind insbesondere erforderlich:

Elbe-Strombaumaßnahmen

- Fristgerechte Fertigstellung der *Elbe-Strombaumaßnahmen* zwischen Tschechischer Republik und Geesthacht bis Ende 2006. Hier ist vor allem auf die Beseitigung der Engpässe Hitzacker/Dömitz zu achten, die Stadtstrecke Magdeburg sollte bis Ende 2002 engpaßfrei sein.
- Bau einer ökologischen Staustufe nördlich *Calbe* und Anpassung der Schifffahrtsverhältnisse von Saale und Elbe

VDE 17 Magdeburg-Berlin

- Im Bereich *Magdeburg–Berlin* muß die fristgerechte Fertigstellung des VDE 17 gewährleistet bleiben. Die Anbindung von Ost- und Westhafen und die Schleuse Charlottenburg stellen für die Erschließung des Großraumes Berlin/ Brandenburg durch die Binnenschifffahrt notwendige Maßnahmen dar.

Havel-Oder-Wasserstraße

- Die *Weiterführung des VDE 17 zur Oder* leistet einen wichtigen Beitrag zur Anbindung des deutschen Wasserstraßennetzes an die Staaten in Mittel- und Osteuropa. Eine plangerechte Fertigstellung der Einzelprojekte ist – auch im Einvernehmen mit den polnischen Maßnahmen – daher zwingend erforderlich.

Ausbau der Mittelweser

- Der *Ausbau der Mittelweser* für das Großmotorschiff und der Neubau der Schleusen bei Dörverden und Minden gewährleisten die leistungsfähige Anbindung an den Mittellandkanal. Hier gilt es, die Planfeststellung zu beschleunigen und eine Fertigstellung möglichst zeitgleich mit der durchgängigen Befahrbarkeit des Mittellandkanals für das Großmotorschiff zu sichern.

- Rhein-Main-Donau-Magistrale*
- Die Rhein–Main–Donau-Magistrale bildet das Rückgrat im nationalen und internationalen Nord-Süd-Verkehr der Binnenschifffahrt. Die schnelle Umsetzung einer *Vertiefung und Verbreiterung der Fahrrinne des Mains zwischen Würzburg und Bamberg* sowie der *Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen* ist für die Erfüllung dieser Aufgabe eine notwendige Voraussetzung.
- Rhein*
- Die Baumaßnahmen zur *Rheinsohlenstabilisierung zwischen Emmerich und Köln* müssen konsequent fortgeführt werden. Daran anschließend ist die *Wasserspiegelerhöhung zur Verbesserung der Fahrwassertiefe des Rheins* in diesem Abschnitt in Angriff zu nehmen.
- Mosel*
- Die Fortführung des *Ausbaus der Wasserstraße Mosel* ist notwendig, um auch weiterhin diese wichtige Verbindung zwischen dem deutschen und französischen Wasserstraßennetz in durchgängig gleicher Ausbaugüte zu erhalten.
- Elbe-Lübeck-Kanal
Mittellandkanal
Neckar*
- Der *Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals* für das Großmotorschiff sichert im Gegensatz zu einem Mindestinstandsetzungsprogramm die Nutzbarkeit des Kanals auch für große Schiffseinheiten. Der schnelle *Ausbau der Stichkanäle zum Mittellandkanal* trägt ebenfalls dazu bei, die angebundenen Häfen der erhöhten Nutzbarkeit des Mittellandkanals für Binnenschiffe ebenfalls wie vereinbart kurzfristig zu erschließen. Die *Erneuerung der Schleusen und Wehranlagen auf dem Neckar* ist für den Erhalt des Flusses als leistungsfähige Binnenwasserstraße zwingend notwendig.

Schienenwege

Nutzung der Bündelungsvorteile im Hinterlandverkehr

Deutsche Seehäfen verfügen traditionell über gute Bahnanbindungen. Wesentliche Voraussetzung zur Erschließung neuer Wachstumspotentiale ist ein weiterer Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, um bestehende Engpässe im norddeutschen Schienennetz zu beseitigen und Kapazitäten bedarfsgerecht zu erhöhen.

Um die Bündelung von Hinterlandverkehren zu unterstützen und damit die Ausnutzung der ökonomischen und ökologischen Systemvorteile von Schifffahrt und Schiene systematisch zu fördern, ist ein Festhalten am Ausbau aller hafenrelevanten Schienenverbindungen, die im vordringlichen Bedarf des BVWP '92 sowie dem Investitionsprogramm 1999 - 2002 und dem Anti-Stau-Programm aufgeführt sind, im vorgesehenen Zeitplan notwendig

Netz 21

Generell ist eine Erhöhung der Streckenkapazität durch konsequente Umsetzung der geplanten Maßnahmen der DB AG im Rahmen von 'Netz 21' notwendig, insbesondere die Entmischung von Personen- und Güterverkehr.

*Hinterlandanbindung
Nordseehäfen*

Für die Hinterlandanbindung der Nordseehäfen sind insbesondere die folgenden Strecken zu berücksichtigen:

- ABS/NBS Hamburg/Bremen–Hannover (sog. Y-Lösung),
- ABS Pinneberg–Elmshorn,
- Nördliche Güterbahn Hamburg (ABS Rothenburgsort–Eidelstedt),
- HGV/NBS Uelzen–Stendal und ABS Hamburg–Uelzen–Stendal,
- ABS Uelzen–Langwedel/Oldenburg–Wilhelmshaven.

*Hinterlandanbindung
Ostseehäfen*

Die Hinterlandverbindungen der Ostseehäfen müssen durch folgende Maßnahmen gestärkt werden:

- Ausbau der Strecke Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund durchgängig zweigleisig elektrifiziert,
- Elektrifizierung der Strecke Hamburg–Lübeck,
- Ausbau der Strecken Rostock–Berlin und Stralsund–Pasewalk–Berlin.

Straßennetz

*Fristgerechte
Fertigstellung der
Straßenverkehrs-
projekte*

Das Straßennetz ist für die lokale Feinverteilung im direkten Hinterland der Häfen sowie zum Ausgleich einer ungenügenden Fernverkehrserschließung des Schienenverkehrs auf einigen Relationen unverzichtbar. Daher müssen die Ausbaumaßnahmen im Fernstraßennetz auf den entscheidenden Relationen erfolgen und die Anforderungen der Hinterlandverkehre befriedigen. Dies bedeutet vor allem eine fristgerechte Fertigstellung der im BVWP '92 genannten vordringlichen Projekte sowie der im Investitionsprogramm 1999 - 2002 und im Anti-Stau-Programm vorgesehenen Maßnahmen.

Handlungsbedarf

*Gleiche
Wettbewerbs-
bedingungen*

Die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen müssen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung so angepasst und ausgebaut werden, dass sie den Erfordernissen gerecht werden, die sich aus dem internationalen Wettbewerb ergeben. Die Reaktivierung des "Eisernen Rheins" und Anbindung Deutschland an die "Betuwe-Linie" erfordern daher mindestens zeitgleich die Sicherstellung leistungsfähiger Hinterlandverbindungen für die deutschen Seehäfen und die Schaffung eines bedarfsgerechten Netzes von Binnenwasserstraßen.

Alle Regionen Europas haben selbstverständlich ein legitimes Interesse, sich durch eine optimale Infrastrukturausstattung eine günstige Position im europäischen Wettbewerb zu verschaffen. Voraussetzung für eine friktionsfreie Weiterentwicklung der europäischen Verkehrsnetze ist jedoch, Bedingungen sicherzustellen, die es Häfen und Schifffahrt in Deutschland ermöglichen, den Wettbewerb im europäischen Verkehrsmarkt mit gleichen und fairen Chancen aufzunehmen.

*Prioritäten
setzen*

Um einen sinnvollen und effizienten Einsatz der knappen Finanzmittel zu sichern, müssen bei der Realisierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen Prioritäten unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Relevanz und der verkehrswirtschaftlichen Effizienz der Projekte gesetzt werden.

Beseitigung der Engpässe und Schließen der Lücken im Sinne eines leistungsfähigen Gesamtverkehrsnetzes müssen Priorität haben. Darüber hinaus sind die Möglichkeiten privaten Engagements zu nutzen. Dieses ermöglicht häufig eine kostengünstigere Realisierung und schnellere Inbetriebnahme. Außerdem werden so nur rentable Projekte verwirklicht.

Vor diesem Hintergrund sollten einzelne Projekte, wie z.B. die beabsichtigte feste Querung über den Fehmarnbelt, daher von einer Realisierung mit öffentlichen Mitteln ausgenommen und rein privatwirtschaftlich finanziert und betrieben werden.

*Infrastruktur-
ausbau*

Der Ausbau der Wasserstraßen und der Hinterlandverbindungen stärkt nicht nur die deutschen Hafenstandorte, sondern wirkt sich positiv auf das Wirtschaftswachstum aus.

Häfen und Schifffahrt sind für die wirksame Entlastung der Landverkehrswege wichtige Partner. Sie können dieser Aufgabe jedoch nur gerecht werden, wenn eine leistungsfähige Infrastruktur bedarfsgerecht – in *zeitlicher* und *qualitativer* Hinsicht – bereitgestellt wird.

Positionspapier 'Häfen und Schifffahrt im Bundesverkehrswegeplan'

Anlage:
Vordringlicher Investitionsbedarf

(Die Reihenfolge der Maßnahmen stellt keine Rangfolge dar)

Nr.	Maßnahme	Zuordnung	Handlungsbedarf
1. Seewärtige Zufahrten			
1.1.	Vertiefung der Außenweser zur tideunabhängigen Erreichbarkeit des Hafens Bremerhaven	Neues Vorhaben	Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des BVWP
1.2	Vertiefung der Unter- und Außenelbe zur tideunabhängigen Erreichbarkeit des Hafens Hamburg	Neues Vorhaben	Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des BVWP
1.3	Ausbau der Unterweser bis Brake auf 42 Fuß	Neues Vorhaben	Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des BVWP
2. Hinterlandanbindung Wasserstraße			
2.1	Elbe-Strombaumaßnahmen zur gesamtwirtschaftlichen Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zwischen Tschechischer Republik und Geesthacht einschl. Troglverlängerung beim Schiffshebewerk Lüneburg	Vordringlicher Bedarf BVWP 92, Investitionsprogramm 1999 - 2002	Fristgerechte Fertigstellung der Strombaumaßnahmen an der Elbe bis 2006: <ul style="list-style-type: none"> - Sofortiges Planfeststellungsverfahren für die Engpässe Hitzacker/Dömitz - Beseitigung des Engpasses an der Stadtstrecke Magdeburg bis Ende 2002

(26.06.00)

Seite 1 von 4

Nr.	Maßnahme	Zuordnung	Handlungsbedarf
2.2	Bau einer ökologischen Staustufe nördlich Calbe und Anpassung der Schifffahrtsverhältnisse von Saale und Elbe	Vordringlicher Bedarf BVWP 92, Investitionsprogramm 1999 - 2002	Sofortige Eröffnung des Raumordnungsverfahrens
2.3	VDE 17 im Abschnitt Magdeburg-Berlin	BVWP '92, Investitionsprogramm 1999 - 2002 Anti-Stau-Programm 2003-2007	Fristgerechte Fertigstellung <u>vor</u> dem momentan genannten Zeitpunkt 2014, insbesondere <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung Osthafen - Anbindung Westhafen - Schleuse Charlottenburg Plangerechte Fertigstellung der Nordtrasse mit Brückenanhebungsprogramm für den Containerverkehr und Grundinstandsetzung der Südtrasse.
2.4	Havel-Oder-Wasserstraße (Weiterführung VDE 17 zur Oder)	BVWP '92, Anti-Stau-Programm 2003-2007	Fortsetzung der Planungs- und Baumaßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> - Lückenschluss Hohen-Friedrichstaler Wasserstraße zum Hafen Schwedt zwecks Nutzung durch Fluss-See-Schiffe - Oder-Havel-Wasserstraße mit Neubau Schiffshebewerk Niederfinow - Ausbau des Teltowkanals und der Spree-Oder -Wasserstraße - Ausbau der Ost- und Mitteloder in Korrespondenz mit dem polnischen Programm „Odra 2006“

Nr.	Maßnahme	Zuordnung	Handlungsbedarf
2.5	Ausbau der Mittelweser für das Großmotorschiff einschl. zeitgl. Neubau der Schleusen bei Dörverden und Minden (damit 2 Großmotorschiffe zeitgleich geschleust werden können)	Vordringlicher Bedarf BVWP 92, Investitionsprogramm 1999 - 2002	Beschleunigung des Planfeststellungsverfahrens. Fertigstellung zeitgleich mit durchgängiger Befahrung des Mittellandkanals für das Großmotorschiff
2.6	Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals für das Großmotorschiff	Vordringlicher Bedarf BVWP 92, Investitionsprogramm 1999 - 2002, Schleuse Lauenburg im Anti-Stau-programm 2003- 2007	Ausbau für Großmotorschiff über die Substanzerhaltung hinaus
2.7	Fortführung des Ausbaus der Wasserstraße Mosel (2 Schleusen)	Anti-Stau-Programm 2003-2007	Plangerechte Weiterführung und Fertigstellung
2.8	Vertiefung und Verbreiterung der Fahrrinne des Mains zwischen Würzburg und Bamberg	Investitionsprogramm 1999 - 2002	Plangerechte Weiterführung und Fertigstellung
2.9	Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen auf ganzjährig 2,50 m Abladetiefe	BVWP 92 Investitionsprogramm 1999 - 2002	Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des BVWP
2.10	Fortsetzung der Maßnahmen zur Rheinsohlenstabilisierung mit anschließender Wasserspiegelerhöhung Emmerich bis Köln	Investitionsprogramm 1999 - 2002 Duisburg-Köln neues Vorhaben	Plangerechte Weiterführung und Fertigstellung, Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des BVWP
3. Hinterlandanbindung Schiene			
3.1	ABS Pinneberg - Elmshorn	Vordringlicher Bedarf BVWP 92 Investitionsprogramm 1999 - 2002 Anti-Stau-Programm 2003 - 2007,	Abschluss Planungen Bf. Elmshorn, Vorbereitung Planfeststellungsverfahren für 3. Gleis Pinneberg - Elmshorn
3.2	Nördliche Güterbahn Hamburg (ABS Hamburg/Rothenburgsort – Hamburg/Eidelstedt)	Vordringlicher Bedarf BVWP 92, Investitionsprogramm 1999 - 2002	Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für Abschnitt Rothenburgsort-Horn (zweigleisiger Ausbau)

Seite 3 von 4

Nr.	Maßnahme	Zuordnung	Handlungsbedarf
3.3	HGV/NBS Uelzen - Stendal und ABS Hamburg - Uelzen - Stendal	Vordringlicher Bedarf BVWP 92, VDE 3, Investitionsprogramm 1999 - 2002 Anti-Stau-Programm 2003 - 2007	Zügige Inangriffnahme des Baus eines zweiten Gleises
3.4	ABS Uelzen - Langwedel/Oldenburg - Wilhelmshaven	Vordringlicher Bedarf BVWP 92,	Vorlage DB AG-Antrag auf Abschluß einer Finanzierungsvereinbarung für Uelzen - Langwedel. Antrag der DB AG auf Planfeststellung für Oldenburg - Wilhelmshaven
3.5	ABS/NBS Hamburg/Bremen - Hannover (sog. Y-Lösung)	Vordringlicher Bedarf BVWP 92	Abschluss des Raumordnungsverfahrens, Vertiefung der Planungen und Einleitung Planfeststellungsverfahren
3.6	ABS Lübeck/Hagenow Land - Rostock - Stralsund	Vordringlicher Bedarf BVWP 92, VDE 1	Beschleunigung der Fertigstellung; Strecke durchgängig zweigleisig elektrifiziert vorsehen
3.7	ABS Hamburg - Lübeck - Puttgarden - (Kopenhagen)	Länderübergreifendes Projekt BVWP 92, Elektrifizierung Hamburg - Lübeck erfaßt vom Anti-Stau-Programm 2003 - 2007,	Vorbereitung der Planfeststellung für Elektrifizierung Hamburg - Lübeck (Elektrifizierung auf Hinterlandverkehre ausgerichtet, daher unabhängig von den Ergebnissen der Fehmarn-Belt-Studie)
3.8	ABS Berlin - Pasewalk - Stralsund	Länderübergreifendes Projekt BVWP 92	Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des BVWP, da Maßnahmen auf Hinterlandverkehre der Ostseehäfen ausgerichtet
3.9	ABS Berlin - Rostock	Länderübergreifendes Projekt BVWP 92	Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des BVWP, da Maßnahmen auf Hinterlandverkehre der Ostseehäfen ausgerichtet

Seite 4 von 4