

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christine Ostrowski, Dr. Winfried Wolf
und der Fraktion der PDS
– Drucksache 14/3584 –**

Kosten- und Realisierungsbilanz der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Vorbemerkung

Auf der Grundlage von Vorarbeiten der deutsch-deutschen Verkehrswegekommision, die im Jahr 1990 tätig war, und auf der Basis ergänzender Voruntersuchungen hat die Bundesregierung am 9. April 1991 die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) und deren vordringliche Durchführung beschlossen.

Insgesamt handelt es sich um 17 Projekte, von denen neun auf die Schiene, sieben auf die Straße und eines auf die Wasserstraße entfallen.

Auf Grund der Spezifika der Projekte der drei Verkehrsträger erfolgt die Beantwortung der Fragen für jeden Bereich gesondert.

1. Wie lauteten die ursprünglichen Planungs- und Realisierungstermine und Realisierungsabschnitte für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit?

VDE Schiene

Weder im Maßnahmepaket „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ (VDE) noch im Bundesverkehrswegeplan 1992 und im Bedarfsplan Schiene sind konkrete Termine für die Planung und Realisierung der VDE Schiene genannt.

Im Textteil des Fünfjahresplanes Schiene wurden voraussichtlich Inbetriebnahmetermine einzelner VDE genannt, die jedoch nicht als verbindlich anzusehen sind.

Die zeitliche Abfolge der einzelnen VDE, wie auch aller übrigen Bedarfsplanprojekte wird durch die Mehrjahrespläne vorbehaltlich der jeweils für diese Zeiträume zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bestimmt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 27. Juni 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

VDE Straße

Die von der Bundesregierung als besonders vordringlich beschlossenen sieben VDE-Projekte Straße sind integraler Bestandteil der im Bundesverkehrswegeplan 1992 ausgewiesenen Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs. Zielvorstellung war seinerzeit eine Gesamtfertigstellung der VDE Straße in den ersten Jahren nach der Jahrtausendwende. Anders als bei den Projekten der Schiene werden die Mittel der VDE Straße über gesonderte Titel des Straßenbauplanes (Anlage zu Kapitel 12 10) im Rahmen eines plafondierten Ansatzes zweckgebunden zugewiesen.

VDE Wasserstraßen

Beim VDE Nr. 17 war 1992 von einem Planungs- und Bauzeitraum von ca. zehn Jahren ausgegangen worden, so dass die wesentlichen Baumaßnahmen bis ca. 2002 beendet sein sollten.

2. Nach welchen Zeitabschnitten erfolgte eine Korrektur der Planungs- und Realisierungstermine?

Welche wurden daraufhin vorgegeben?

VDE Schiene

Hier wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

VDE Straße

Vor dem Hintergrund der gestiegenen Gesamtkosten der VDE Straße (siehe auch Antwort zu Frage 5) wurde im Jahr 1996 nach Abwägung aller Belange und unter Berücksichtigung verkehrlicher, regionalpolitischer, bautechnischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte ein gestuftes Realisierungskonzept erarbeitet und mit den Ländern abgestimmt. Hierin wurden die bis zum Jahr 2005 fertigzustellenden und die danach zu realisierenden Abschnitte festgelegt.

VDE Wasserstraße

Beim VDE Nr. 17 war auf Grund sich abzeichnender finanzieller Engpässe, aber insbesondere wegen nicht vorhersehbarer Schwierigkeiten in der Planungsphase (zeitaufwendige Raumordnungsverfahren der Länder und umfangreiche Umweltverträglichkeitsuntersuchungen) seit 1997 zu erkennen, dass eine Baufertigstellung zwischen Hannover und Berlin erst nach 2010 erfolgen würde.

Die neue Bundesregierung hat daher 1999 ein Prioritätenprogramm erstellen lassen, um frühzeitig nutzbare Zwischenzustände für die Schifffahrt zu erreichen. Unter anderem ist ein mittelfristiges Ziel bis 2003 vorgesehen. Dann sollen die entscheidenden Engpässe – Kanalbrücke über die Elbe, Schleuse Hohenwarthe und Schleuse Charlottenburg – beseitigt sein.

3. Wie stellt sich der Realisierungsstand der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit heute dar?

VDE Schiene

Bisher wurden von den neun VDE der Schiene sechs Projekte in Betrieb genommen sowie bei den übrigen Projekten einzelne Abschnitte wie beim VDE

Nr. 1 (Hagenow-Land – Schwerin und Ribnitz Damgarten – Stralsund) und VDE Nr. 9 (Leipzig-Engelsdorf – Riesa).

Weiterhin ist das VDE Nr. 8.3 (Berlin – Halle/Leipzig) zu über 90 % fertiggestellt. Die Inbetriebnahme für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h ist seitens der Deutschen Bahn AG im Jahr 2002 vorgesehen.

Die Verkehrsprojekte Nr. 8.2 (Erfurt – Halle/Leipzig) und Nr. 8.1 (Nürnberg – Erfurt) befinden sich im jeweiligen Bündelungsabschnitt mit dem Bau bzw. Ausbau von Bundesautobahnen (A 71, A 14) in Bau. Gemäß Grundsatzentscheidung vom 7. Juli 1999 wird der Weiterbau beider Projekte in Richtung Süden zeitlich verschoben, wobei die Optionen zum Weiterbau gesichert bleiben.

VDE Straße

Derzeit sind von den sieben VDE-Projekten Straße mit einer Gesamtlänge von rund 2000 km rund 880 km bereits fertiggestellt und rund 400 km in Bau. Ziel ist es, die Fertigstellung im Wesentlichen bis 2005 zu erreichen. Die Gesamtfertigstellung ist bis 2007/2008 vorgesehen.

VDE Wasserstraße

Im Bereich der Wasserstraße wird die Schleuse Rothensee im Jahr 2001 fertiggestellt, die Schleuse Charlottenburg in 2002 und die Kanalbrücke über die Elbe in 2003. Die Hebung von Brücken, um 2-lagigen Containerverkehr nach Berlin zu ermöglichen, wird bis 2006 andauern. Die Anpassung an den Standard der westdeutschen Wasserstraßen kann voraussichtlich im Jahr 2010 erreicht werden.

4. Welche Veränderungen wurden im Verlaufe der Realisierung der Projekte vorgenommen, vor allem hinsichtlich der Bahnprojekte (zweigleisig/eingleisig, elektrifiziert/nicht elektrifiziert, ursprünglich geplante Höchstgeschwindigkeit/aktuelle Höchstgeschwindigkeit, geplante Sicherheits- und Steuerungstechnik/realisierte Sicherheits- und Steuerungstechnik)?

VDE Schiene

Die Beschreibung des Ausbaustandards der einzelnen VDE im Maßnahmenpaket „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ stand unter dem Vorbehalt, dass das endgültige Ausbaukonzept abhängig vom Ergebnis der laufenden Untersuchungen ist. Diese Untersuchungen ergaben u. a. beim VDE Nr. 3, Uelzen – Stendal, eine Reduzierung der Ausbaugeschwindigkeit auf 160 km/h und Wegfall der Linienverbesserungen sowie beim VDE Nr. 9 statt der Neubaustrecke Kühren – Dresden eine Ausbaustrecke für eine Geschwindigkeit von 200 km/h. Weiterhin wurde bei allen VDE Schiene in der Bauausführung der jeweilige Stand der Technik angewendet. Das betrifft sowohl die Signal- und Sicherungstechnik als auch die Streckengeschwindigkeit (NBS statt 250 km/h nunmehr 300 km/h).

VDE Straße

An dem von der Bundesregierung im Jahr 1991 beschlossenen Konzept der VDE Straße (vier Neubauvorhaben, zwei Ausbauvorhaben und ein Vorhaben mit Neu- und Ausbau) wurden keine Änderungen vorgenommen.

VDE Wasserstraße

Die Magistrale von Hannover zum Berliner Westhafen wurde nicht verändert. Bei den abzweigenden Strecken des Havelkanals (GVZ Wustermark) und

Teltowkanals wird zukünftig auf den Begegnungsverkehr für größere Schiffseinheiten verzichtet. Damit können weitgehend Ufereingriffe minimiert werden.

5. Wie haben sich die Kosten der Projekte entwickelt (ursprüngliche Kalkulation; korrigierte Kalkulationen; aktueller Stand)?

VDE Schiene

Die im Maßnahmenpaket geschätzten Kosten in Höhe von 29,3 Mrd. DM wurden im Zuge der weiteren Planungen aktualisiert und durch die Aufwendungen der investiven Altlast (Nachholbedarf) gemäß § 22 DBGrG ergänzt. Der Preisstand per 31. Dezember 1998 geht von Investitionen in Höhe von 33,7 Mrd. DM aus.

VDE Straße

Für die VDE Straße wurden per Preisstand 1991 Kosten in Höhe von 23,5 Mrd. DM ermittelt. Dieses Gesamtkostenvolumen ist auch im BVWP 1992 eingestellt. Da zu diesem Zeitpunkt weder genaue Planunterlagen vorlagen noch für die Neubaustrecken konkrete Linienführungen bestimmt waren, konnten für die Kostenermittlung nur Schätzgrößen herangezogen werden. Vertiefte Planungen und Linienfestlegungen haben dann zu einer schrittweisen Verifizierung der Kosten geführt. Die Gesamtkosten der VDE Straße liegen seit 1997 bei rund 30,6 Mrd. DM.

VDE Wasserstraße

Es wird davon ausgegangen, dass die ursprüngliche Kalkulation eingehalten wird, was durch die bisherigen Submissionsergebnisse bestätigt wird.

6. Welchen Verfahrensstand weisen die noch nicht abgeschlossenen bzw. realisierten Projekte auf (Planfeststellungsverfahren, Planfeststellungsbeschluss, Umweltverträglichkeitsprüfung usw.)?

VDE-Schiene

Bei den noch nicht abgeschlossenen bzw. realisierten Schienenprojekten fehlen einzelne Planfeststellungsbeschlüsse beim VDE Nr. 9 im Bereich Riesa – Dresden und beim VDE Nr. 8.1, Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld.

Ansonsten ist das Baurecht durchgehend vorhanden.

VDE Straße

Anfang 2000 waren von den rund 2000 km VDE Straße für rund 5 % die Planungsentwürfe noch in Arbeit und für rund 35 % die Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen.

VDE Wasserstraße

Für den Bereich westlich der Elbe liegen für 80 % der Mittellandkanalstrecke die Planfeststellungsbeschlüsse vor.

Östlich der Elbe befinden sich die noch nicht abgeschlossenen Projekte in unterschiedlichen Verfahrensständen.

7. Welche Termine waren für die Verfahren nach Frage 6 ursprünglich vorgesehen?

Wie veränderten sie sich?

Welche Gründe für Verzögerungen liegen vor?

VDE Schiene

Die Planfeststellungsverfahren sind alle eingeleitet worden. Von Verzögerungen der Verfahren kann keine Rede sein. Seitens der zuständigen Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit ist jeweils sicherzustellen, dass die Verfahren rechtzeitig eingeleitet werden, damit zum voraussichtlichen Realisierungszeitraum das Baurecht vorhanden ist. Die in der Antwort zur Frage 8 genannten Abschnitte werden erst ab 2001 und später realisiert.

VDE Straße

Die terminliche Realisierung der jeweiligen VDE-Abschnitte der Straße ist an die zur Verfügung stehenden VDE-Finanzmittel gebunden und wird in Abstimmung zwischen Bund und Ländern in halbjährlichen Besprechungen festgelegt. Dabei werden die Planungsfortschritte und die aktuellen Kosten der einzelnen Maßnahmen berücksichtigt.

VDE Wasserstraße

Der Verfahrensstand des Projektes der Wasserstraße entspricht im Wesentlichen dem 1999 erstellten Prioritätenprogramm (Verweis auf Antwort zu Frage 2).

