

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/3685 –**

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Vorbemerkung der Fragesteller

Im April 1991 beschloss das Bundeskabinett den Neu- und Ausbau von 17 exakt beschriebenen Verkehrsverbindungen zwischen Ost und West, den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit (VDE). Sie sollten entscheidend dazu beitragen, die Wirtschaftskraft in den Neuen Ländern zu stärken und gleichwertige Lebensbedingungen in Ost und West zu schaffen. 16 Jahre nach der Deutschen Einheit muss jedoch konstatiert werden, dass ein nicht unerheblicher Teil noch nicht fertig gestellt wurde.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die prioritäre Berücksichtigung der 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kommt darin zum Ausdruck, dass von dem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von knapp 38 Mrd. Euro bis zum Jahresende 2005 rund 26 Mrd. Euro realisiert sind (knapp 70 Prozent). Alle Projekte sind im Bau. Sechs Schienen- und zwei Straßenprojekte sind vollständig sowie einzelne Projekte abschnittsweise fertig gestellt. Bis Ende des Jahres 2005 wurden von den insgesamt ca. 2 000 geplanten Autobahnkilometern knapp 1 700 km dem Verkehr übergeben, weitere rund 160 km sind im Bau.

Die bereits fertig gestellten Verkehrswege haben Voraussetzungen für die Ansiedlung einer Vielzahl von Unternehmen und das Entstehen von regionalem Wachstum geschaffen.

1. In welcher Höhe sollen in den Jahren 2008 bis 2010 entsprechend der Finanzplanung der Bundesregierung jeweils Finanzmittel für welche VDE bereitgestellt werden?

Die Dotierungen für die einzelnen VDE im Zeitraum von 2008 bis 2010 sind in der Anlage dargestellt.

2. Welche VDE werden nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht bis Ende 2010 vollständig umgesetzt sein?

Welche Gründe gibt es jeweils dafür?

Folgende Projekte werden bis Ende 2010 nicht vollständig umgesetzt sein:

- Schiene: VDE Nr. 1, VDE Nr. 2, VDE Nr. 8.1 und 8.2 sowie VDE Nr. 9,
- Straße: VDE Nr. 11 auf dem Abschnitt Autobahndreieck Potsdam–Autobahndreieck Nuthetal der Autobahn 10; der hessische Abschnitt der Autobahn 44 mit Ausnahme der Strecke Hessisch Lichtenau–Ost–Hasselbach sowie der Abschnitt Magdala–Jena–Göschwitz (mit Leutratal) der Autobahn 4 des VDE Nr. 15 und
- VDE Nr. 17, Wasserstraßenverbindung Hannover–Berlin.

Die Gründe liegen projektübergreifend im Umfang der Maßnahmen, den erhöhten Anforderungen aus dem Umweltschutz sowie bei Widerständen von Gebietskörperschaften und Betroffenen im Planungsprozess.

3. Bis zu welchem Zeitpunkt rechnet die Bundesregierung mit der Vollendung sämtlicher VDE?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass Mitte bis Ende des nächsten Jahrzehnts sämtliche Projekte fertig gestellt sein werden.

4. Liegen für sämtliche Abschnitte der VDE bereits Planfeststellungsbeschlüsse vor?

Falls nicht, wann ist jeweils damit zu rechnen?

Nein. Die noch fehlenden Planfeststellungsbeschlüsse werden anhand des Baufortschritts rechtzeitig vorliegen. Das betrifft folgende Maßnahmen:

- VDE Nr. 1, Nr. 8.1 und Nr. 9 der Schiene,
- VDE Nr. 11, Straße, Abschnitt Autobahndreieck Potsdam–Autobahndreieck Nuthetal sowie Umbau des Autobahndreieck Schwanebeck auf der Autobahn 10,
- VDE Nr. 12, Straße, Abschnitte Dittersdorf–Triptis sowie das Autobahnkreuz Hermsdorf und
- VDE Nr. 15, Straße, acht Abschnitte auf der Autobahn 44 zwischen Kassel und Eisenach und die Abschnitte Magdala–Jena–Göschwitz sowie Ronneburg–Schmölln auf der Autobahn 4 und
- einige Abschnitte des VDE Nr. 17, Wasserstraße.

5. Bei welchen VDE-Abschnitten stehen noch Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts über die Klagen gegen die jeweiligen Planfeststellungsbeschlüsse aus?

Bei folgenden VDE-Abschnitten stehen noch Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts aus:

- VDE Nr. 8.1, Abschnitt Staffelstein.
Das Verfahren ruht derzeit, es wird eine außergerichtliche Einigung mit der Klägerin angestrebt.
- VDE Nr. 13, Abschnitt Anschlussstelle Halle-Neustadt–Autobahndreieck Halle-Nord auf der Autobahn 143.
- VDE Nr. 15, Abschnitt Hessisch Lichtenau-West–Hessisch Lichtenau-Mitte auf der Autobahn 44.

6. Bei welchen VDE wurden gegenüber der ursprünglichen Beschlusslage von 1991 Änderungen hinsichtlich des Umfangs oder sonstiger Eckdaten des Projekts vorgenommen?

Wann und aus welchen Gründen wurden diese Änderungen vorgenommen?

Gegenüber der Beschlusslage von 1991 hat es im Ergebnis der Planungen Konkretisierungen bei einzelnen VDE gegeben.

Mitte der neunziger Jahre wurde von der Bundesregierung entschieden, den vorgesehenen abschnittswisen zweigleisigen Ausbau des VDE Nr. 1 zwischen Rostock und Stralsund sowie den durchgehenden zweigleisigen Ausbau des VDE Nr. 3 von Uelzen nach Stendal bei nachgewiesenem Güterverkehrsaufkommen in einer späteren Ausbaustufe bedarfsgerecht zu realisieren.

Durch den Wegfall der Anwendungsstrecke des Transrapids Hamburg–Berlin im Jahr 2000 wurde das VDE Nr. 2 um eine zweite Baustufe, den Ausbau der Strecke für eine Streckengeschwindigkeit bis zu 230 km/h, erweitert und 2004 in Betrieb genommen.

Bei den VDE Straße waren durch Projektplanungen Konkretisierungen notwendig, die u. a. eine stärkere Berücksichtigung der Umweltbelange beinhalten und zu Änderungen in der Trassierung und Linienführung nach dem gegenwärtig vorhandenen Stand der Technik führen.

Beim VDE Nr. 17, Wasserstraßenverbindung von Hannover über Magdeburg nach Berlin, war ursprünglich der Ausbau der Berliner Südtrasse (Teltowkanal) vorgesehen. Nach der Aufgabe des Osthafens durch das Land Berlin wurde mit Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages im Jahr 2001 auf den Ausbau des Teltowkanals verzichtet.

7. Welche Einsparungen konnten bzw. können durch diese Änderungen jeweils erzielt werden?

Es werden keine wesentlichen Einsparungen erzielt.

8. Welche zusätzlichen Planungskosten wurden durch die Änderungen jeweils verursacht?

Über zusätzliche Planungskosten liegen keine Erkenntnisse vor.

9. Bei welchen VDE gibt es Planungen, die vorgenommenen Änderungen zurückzunehmen und die Projekte letztlich so zu realisieren, wie dies 1991 beschlossen wurde?

Welche Gründe waren dafür jeweils maßgeblich, und wann ist jeweils mit der Realisierung zu rechnen?

Mitte der neunziger Jahre war entschieden worden, den durchgehenden zweigleisigen Ausbau des VDE Nr. 3, Uelzen–Stendal, bei einem nachgewiesenen Güterverkehrsaufkommen bedarfsgerecht in einer späteren Ausbaustufe zu realisieren (siehe Antwort zu Frage 6). Diese Maßnahme wurde als eigenständiges Vorhaben in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf – neue Vorhaben“ in den Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen. Mit der Realisierung dieser Maßnahme ist nicht vor dem nächsten Jahrzehnt zu rechnen.

Anlage

– Angaben in Mio. Euro –

VDE	2008	2009	2010
VDE Nr. 1, Ausbaustrecke Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund	5,8	0,9	–
VDE Nr. 2, Ausbaustrecke Hamburg–Büchen–Berlin, 2. Baustufe	1,2	–	–
VDE Nr. 3, Ausbaustrecke/Neubaustrecke Lückenschluss Uelzen–Stendal–Berlin	eingleisig fertig seit 1999		
VDE Nr. 4, Neubaustrecke Hannover–Stendal–Berlin	fertig gestellt seit 1998		
VDE Nr. 5, Ausbaustrecke Helmstedt–Magdeburg–Berlin	Gesamtfertigstellung in 1995		
VDE Nr. 6, Ausbaustrecke Eichenberg–Halle	fertig gestellt seit 1994		
VDE Nr. 7, Ausbaustrecke Bebra–Erfurt	seit 1995 unter Verkehr		
VDE Nr. 8.1, Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld/Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt	122,9	122,2	150,0
VDE Nr. 8.2, Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle	119,0	76,5	137,0
VDE Nr. 8.3, Ausbaustrecke Berlin–Halle/Leipzig	2,4 Rest- leistungen	–	–
VDE Nr. 9, Ausbaustrecke Leipzig–Dresden	29,1	33,2	14,7
VDE Nr. 10, Autobahn 20, Lübeck–Stettin	10,0	< 10,0	< 10,0
VDE Nr. 11, Autobahn 2, Hannover–Berlin, Autobahn 10, Berliner Süd- und Ostring	10,0	20,0	20,0
VDE Nr. 12, Autobahn 9, Berlin–Nürnberg	70,0	60,0	40,0
VDE Nr. 13, Autobahn 38, Göttingen–Halle, Autobahn 143, Westumfahrung Halle	120,0	80,0	40,0
VDE Nr. 14, Autobahn 14, Magdeburg–Halle	< 10,0	< 10,0	< 10,0
VDE Nr. 15, Autobahn 44, Kassel–Eisenach, Autobahn 4, Eisenach–Görlitz	210,0	270,0	350,0
VDE Nr. 16, Autobahn 71, Erfurt–Schweinfurt, Autobahn 73, Suhl–Lichtenfels	30,0	< 10,0	< 10,0
VDE Nr. 17, Ausbau Hannover–Magdeburg–Berlin	75,0	85,0	80,0