SIGNALARCHIV.DE

Planung

Jahrhundertplanung mit Vorbehalt

aus SIGNAL 05/1994 (Juli 1994), Seite 10 (Artikel-Nr: 10003301)

IGEB

Auszug aus der Antwort der Bundesregierung vom März 1994 auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige (Bündnis 90/ Die Grünen) zum “Eisenbahnknoten Berlin“.

1. Welche Maßnahmen beinhaltet der Begriff "Eisenbahnknoten Berlin" im Bundesverkehrswegeplan (BVWP), und wann sollen diese jeweils fertiggestellt sein?

Im Bundesverkehrswegeplan 1992 und dem Schienenwegeausbaugesetz ist der Knoten Berlin im "Vordringlichen Bedarf" als neues Vorhaben berücksichtigt mit dem Vermerk "Vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses der Wirtschaftlichkeitsberechnungen." Im Bundesverkehrswegeplan 1992 werden Investitionskosten in Höhe von 10 Mrd. DM genannt mit Preisstand 1. Januar 1991. Zugrunde gelegt sind dem Konzept im wesentlichen folgende Einzelmaßnahmen: - Einführung Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover - Berlin
Ausbau und Elektrifizierung des Streckenabschnittes Werder - Griebnitzsee
Wiederinstandsetzung des Berliner Innenringes zwischen Gesundbrunnen - Westend - Grunewald
Nord-Süd-Fembahntunnel zwischen Potsdamer Güterbahnhof und Moabit bzw. Wedding mit der Errichtung eines Tunnelbahnhofes Lehrter Bahnhof
Errichtung eines Fernbahnhofes Lehrter Bahnhof auf der Stadtbahn
zweigleisiger Ausbau Gesundbrunnen - Pankow, Gesundbrunnen - Schönhauser Allee
Lückenschluß Hohen Neuendorf - Nordkreuz
Ausbau Nordkreuz einschließlich Bf Gesundbrunnen
Lückenschluß Teltow - Papestraße - Potsdamer Güterbahnhof
Lückenschluß Blankenfelde - Papestraße
Lückenschluß Falkensee - Spandau
Errichtung Bahnhof Papestraße
Abstellbahnhöfe in Lichtenberg, Priesterweg, Schöneweide
Betriebswerke Rummelsburg und Grunewald

Die Maßnahmen sollen so zeitgerecht realisiert werden, daß die Umzugsplanungen des Parlaments und der Bundesregierung nicht verzögert werden.

Grundsätzlich ist festzustellen, daß die Gründung der Deutschen Bahn AG sowie die Beschlüsse zum Haushalt 1994 und deren Auswirkungen auf die mittelfristige Finanzplanung es erforderlich machen, daß zusammen mit der DB AG eine aus unternehmerischer und verkehrspolitischer Sicht zu treffende Prioritätenreihung für die Realisierung der Schienenvorhaben des Schienenwegeausbaugesetzes vorgenommen werden muß. Diese Arbeiten sind eingeleitet, werden aber bis zu ihrem Abschluß noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Erst nach Abschluß der Abstimmungen sind Einzelaussagen über die Realisierungszeiten möglich.

2. Wieviel kosten die einzelnen Maßnahmen und wie werden sie finanziert? Ist die

SIGNALARCHIV.DE

vollständige Finanzierung sichergestellt? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht und wie ist das weitere Vorgehen? Was geschieht im Fall von Preissteigerungen?

Es wird Bezug genommen auf die Antwort zu Frage 1. Für Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes und des Schienenwegeausbaugesetzes ist eine Finanzierung durch den Bundeshaushalt vorgesehen, sofern in den Projektlisten nicht auf andere Finanzierungsgegebenheiten hingewiesen wird. Den Investitionskosten und der Finanzplanung liegen nicht eskalierte Ansätze zugrunde. Damit ist eine einheitliche Grundlage für Investitionskosten und ihre Finanzierung gegeben.

3. Welche Ergebnisse (ggf. Zwischenergebnisse) ergaben die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (WU) der Maßnahmen? Bedeutet der Zusatz "vorbehaltlich Wirtschaftlichkeit" im BVWP, daß bei einem negativen Ergebnis die Maßnahme nicht realisiert wird? Was hat ein derartiger Fall für Konsequenzen? Warum werden bei Straßenvorhaben des BVWP keine WU durchgeführt?

Die Arbeiten zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit sind noch nicht abgeschlossen. Erst nach Abschluß der Untersuchungen wird im Lichte der Ergebnisse über das weitere Vorgehen zu entscheiden sein. Voraussetzung für die Aufnahme von Infrastrukturmaßnahmen in den Bundesverkehrswegeplan ist der Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität in einem verkehrszweigübergreifenden einheitlichen Bewertungs verfahren. Selbstverständlich gilt dies auch für Straßenvorhaben.

7. Ist der Bundesregierung die vom Vorsitzenden des Vorstandes der Deutschen Bahn AG, Herrn Dürr, im Januar 1994 auf dem Stadtforum Berlin geäußerte Kritik bekannt, daß in Berlin im Gegensatz zum übrigen Deutschland die Bahnbaupreise in nicht hinnehmbaren Maße überteuert seien? Was unternimmt die Bundesregierung gegen diese überzogenen Preise? Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen diesen überhöhten Preisen und den kartellartigen Zuständen in der Baubranche im ehemaligen West-Berlin sowie den wiederholt aufgetretenen Korruptionsfällen in der Abteilung Bahnbau des Berliner Bausenats?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß Herr Dürr bei der angesprochenen Veranstaltung gesagt hat, daß die Baupreise in Berlin höher sind als im übrigen Deutschland. Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist gefordert, durch geeignete Formen der Ausschreibung und Vergabe von Bauleistungen die Realisierung der Maßnahmen unter wirtschaftlich vertretbaren Bedingungen zu gewährleisten.

8. Ist der Bundesregierung die vom Vorsitzenden Dürr ebenfalls auf dem o.g. Forum geäußerte Kritik bekannt, daß die Planungsabstimmungen der Bahn mit dem Berliner Senat über Gebühr mühselig und zeitverzögernd seien, da dieser nicht mit einer Stimme spräche, sondern viele Senatoren mitredeten? Wie gedenkt die Bundesregierung diesen Mißstand zu beheben?

Der Berliner Regierende Bürgermeister Diepgen hat der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft die Festlegung eines federführenden Ansprechpartners in Verkehrsfragen zugesagt.

****

[IGEB] Die Antworten bestätigen die Erfahrung, daß Kleine Anfragen an die Bundesregierung derzeit oft ergiebiger sind als an den Berliner Senat. Nun also liegt uns endlich einmal eine übersichtliche Auflistung der erstaunlich vielen Maßnahmen vor, die das Projekt "Eisenbahnknoten Berlin" beinhaltet. Dabei wird aber auch deutlich, daß allein durch die seit 1.1.91 erfolgte Preissteigerung ein Teil der Maßnahmen nicht mehr finanziert werden kann, zumal nach Kürzungen des Bundesfinanzministers gar keine 10 Mrd DM mehr zur Verfügung stehen.

Verblüffend ist vor allem, daß der Nachweis der Wirtschaftlichkeit noch immer nicht bracht ist. Millionenbeträge sind bereits in die Planung des "Pilz-Konzeptes" geflossen, und derzeit werden die Tunnelpläne im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Öffentlichkeit präsentiert. Theoretisch also könnte dieses Kernstück der Planungen für den "Eisenbahnknoten Berlin" über Nacht wie eine Seifenblase zerplatzen. Anscheinend muß eine Planung nur ausreichend groß und teuer sein, um die gebotene Reihenfolge der Planungschritte auf den Kopf stellen zu können.

Ebenso unverständlich ist, daß erst nach mehrjähriger Bahnplanung die Festlegung eines federführenden Ansprechpartners beim Berliner Senat geregelt wird. Eigentlich dürfte diese Frage ja gar keine Frage sein, denn schließlich gibt es in Berlin einen Verkehrssenator, aber diesen Versager wollen Bund und Bahn offensichtlich nicht in der Rolle des Federführers haben - verständlich.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003301.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten