

**Antwort**  
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Reinhold Hiller (Lübeck), Eckart Kuhlwein, Brigitte Adler, Angelika Barbe, Liselott Blunck, Hans Büchler (Hof), Hans Büttner (Ingolstadt), Elke Ferner, Norbert Gansel, Hans-Joachim Hacker, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Dr. Ingomar Hauchler, Günther Heyenn, Lothar Ibrügger, Dr. Ulrich Janzen, Horst Jungmann (Wittmoldt), Susanne Kastner, Hinrich Kuessner, Dr. Christine Lucyga, Dr. Dietmar Matteredne, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Albrecht Müller (Pleisweiler), Dr. Rolf Niese, Manfred Opel, Siegfried Scheffler, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Dietmar Schütz, Bodo Seidenthal, Lisa Seuster, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Antje-Marie Steen, Berthold Wittich**  
— Drucksache 12/1702 —

**Zur Verkehrsplanung in Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern**

Der Auftrag des Grundgesetzes, gleiche Lebensverhältnisse im geeinten Deutschland zu schaffen, setzt voraus, ohne unnötige bürokratische Verzögerungen und unzumutbare Gefährdungen für eine gesunde Umwelt leistungsfähige Verbindungen von Schleswig-Holstein nach Mecklenburg-Vorpommern zu sorgen.

Die Bürgerinnen und Bürger sind beunruhigt über den ungeordneten Verlauf der weiteren Planungen zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen beiden Ländern. Sie befürchten, daß aufgrund der ständigen widersprüchlichen Aussagen des Bundesministers für Verkehr, Dr. Günther Krause, das Ziel, gute Verkehrswege zwischen den Wirtschafts- und Ballungszentren der alten und der neuen Länder zu schaffen, nicht erreicht wird. Sie haben die berechtigte Angst, daß durch den stetig größer werdenden Planungswirwar das Tempo des Wirtschaftsaufschwungs und die Geschwindigkeit des Zusammenwachsens beider sich immer noch fremd nebeneinanderstehenden Teile unseres Landes behindert wird.

Der gegenwärtige Stand bei der Umsetzung der Eisenbahnverbindung Lübeck/Hagenow – Rostock – Stralsund (Schienenprojekt „Deutsche Einheit“) im Norden unserer Republik läßt befürchten, daß ein gleichzeitiger leistungsfähiger Ausbau der Ost-West-Straßen- als auch Schienenverbindungen nicht gewährleistet ist und die bestehenden Wettbewerbsnachteile der Reichsbahn gegenüber der Straße durch das nicht leistungsfähige Schienennetz bestehen bleiben.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 19. Dezember 1991 übermittelt.*

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

1. Wie hat sich die Zahl der Beförderungsfälle auf den Eisenbahnstrecken zwischen Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern entwickelt?

Die Beförderungsfälle zwischen Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern sind nach der Nachfragespitze im Januar 1990 gesunken und bewegen sich z. B. am ehemaligen Grenzübergang Lübeck-Herrnburg zwischen durchschnittlich 1 400 und 2 000 Reisenden je Tag und Richtung. Beim ehemaligen Übergang Büchen sind wegen der großen Zahl der überregional Reisenden zwischen Hamburg und Berlin keine regionalen Steigerungsraten meßbar.

2. Welche Vorstellungen haben die Bundesregierung, die Bundesbahn und die Reichsbahn entwickelt, um die Attraktivität der Ost-West-Schienenverbindungen, zum Beispiel durch eine Verdichtung der Zugfolge, tarifliche Angebote oder verbesserten Wagenpark zu steigern?

Durch die Einführung der neuen IC-Linien und des IR-Vorlaufbetriebes im Taktverkehr ab Fahrplanwechsel 1992/93 wird eine erste erhebliche Verbesserung der Reisequalität eintreten. Nach Auslieferung der modernen IR-Wagen, die wegen des Auftragsvolumens nur schrittweise möglich ist, wird auch der Reisekomfort in diesen Relationen erhöht. Tarifliche Sondermaßnahmen sind nach Auffassung der Bahnen wegen der weiteren Angleichung der DR-Tarife an die DB-Tarife nicht erforderlich.

3. Bestehen seitens der Bundesregierung und der Reichsbahn Pläne, das Streckennetz in Mecklenburg-Vorpommern durch Einstellung des Güterverkehrs oder/und des Personenverkehrs zu verkleinern?
4. Wenn ja, um welche Strecken handelt es sich dabei?

Beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn, den Betrieb einer Strecke einzustellen, so hat sie dies im Rahmen eines Verfahrens nach dem Bundesbahngesetz zur Diskussion zu stellen. Seit der Einigung Deutschlands gelten die Bestimmungen des Bundesbahngesetzes auch für die Deutsche Reichsbahn. Diese hat bislang kein Verfahren nach Bundesbahngesetz eingeleitet.

5. Welche Planungen bestehen seitens der Deutschen Bundesbahn und der Reichsbahn für den Verkehr zwischen Schleswig-Holstein und der neuen Bundeshauptstadt?

Ab Fahrplanwechsel 1992/93 am 31. Mai 1992 wird im Vorlaufbetrieb die InterRegio-Linie 38 [Berlin-Schwerin-Lübeck(-Kiel)] in Betrieb genommen. Sie bietet je Richtung dreimal täglich eine umsteigefreie Direktverbindung zwischen Kiel und Berlin.

6. Beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn Veränderungen auf der Strecke zwischen Hamburg über Büchen nach Berlin, und beabsichtigt sie insbesondere den bisherigen Halt in Büchen aufzugeben?

Die bisher zwischen Hamburg und Berlin verkehrenden D-Züge werden ab Fahrplanwechsel 1992/93 durch IC-Züge der Linie 7 ersetzt.

Büchen und sein Einzugsgebiet erhalten mit der IR-Linie 11 ein nachfrage- und damit marktgerechtes Angebot in Richtung Berlin.

7. Bleibt eine leistungsfähige Zugverbindung zwischen der Landeshauptstadt Kiel, den ostholsteinischen Gemeinden und Lübeck nach Berlin ohne die Notwendigkeit eines Umweges und Umsteigens gewährleistet?

Die in der Antwort zu Frage 5 aufgeführte IR-Linie 38 bietet die leistungsfähige umsteigefreie Verbindung von Kiel über Lübeck nach Berlin.

8. Bestehen Vorstellungen, den D-Zug von Lübeck über Schwerin nach Berlin-Lichtenberg bis ins Zentrum von Berlin zu verlängern?

D-Züge werden nach derzeitigem Planungsstand nur noch in Nacht- und Tagesrandlagen verkehren. Die IR-Linie 38 wird ab Fahrplanwechsel 1992/93 bis nach Berlin Hbf weitergeführt.

9. Kann die Bundesregierung gewährleisten, gleichzeitig die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit „A 20“ und „Eisenbahnverbindung Lübeck/Hagenow – Rostock – Stralsund“ zu verwirklichen?

Den Verkehrsprojekten „Deutsche Einheit“ wird wegen ihrer Schlüsselfunktion für das Zusammenwachsen der alten und neuen Bundesländer Vorrang eingeräumt. Ihre Realisierung soll so schnell wie möglich erfolgen.

Während es sich bei dem Fernstraßenprojekt A 20 um eine Neubaumaßnahme mit umfangreichen Planungen handelt, besteht das Schienenprojekt Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund aus Ausbauvorhaben mit zahlreichen Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit, deren Realisierung streckenweise schon in Angriff genommen worden ist. Eine Aussage über die Fertigstellung der A 20 siehe Antwort zur Frage 28.

10. Wie ist der gegenwärtige Stand der Planungen für die Durchführung des Gesetzgebungsverfahrens?

Nach dem Abschluß der planerischen Vorbereitung werden Gesetzentwürfe für einzelne Investitionsmaßnahmegesetze unverzüglich erarbeitet werden.

11. Welche Planungen bestehen hinsichtlich der Eisenbahnstrecken Lübeck – Bad Kleinen und Hagenow Land – Holthusen – Schwerin – Bad Kleinen?
12. Plant die Bundesregierung eine Elektrifizierung beider Strecken?

Beide Strecken sollen den zukünftigen Erfordernissen entsprechend ausgebaut werden. Hierzu gehört eine Sanierung der vorhandenen Anlagen mit einer Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h. Weiterhin sind punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit geplant.

Der Abschnitt Hagenow Land–Holthusen soll elektrifiziert werden.

Der Abschnitt Holthusen–Schwerin–Bad Kleinen ist bereits gut ausgebaut und elektrifiziert, die Möglichkeiten einer Geschwindigkeitsanhebung werden jedoch geprüft.

13. Welche Chancen sieht die Bundesregierung für den Lückenschluß und die Modernisierung der Bahnstrecke Hollenbek-Zarrentin?

Die Bundesregierung hat die erforderlichen Schritte zur Schließung der Lücken zwischen den Netzen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn frühzeitig eingeleitet. Bereits am 5./6. Juli 1990 hat die ehemalige Kommission Verkehrswege ein entsprechendes Lückenschlußprogramm verbindlich festgelegt. Der Wiederaufbau der Strecke Hollenbek–Zarrentin ist in diesem Programm nicht enthalten. Eine Erweiterung des Lückenschlußprogramms kommt aus Sicht der Bundesregierung nicht in Betracht.

14. Welche InterRegio-Konzepte hat die Bundesregierung für Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern?

Ab Fahrplanwechsel 1992/93 wird im InterRegio-Vorlaufbetrieb die Linie 38 [Berlin–Schwerin–Lübeck(–Kiel)] u. a. mit Halten in Nauen, Neustadt (Dosse), Wittenberge, Ludwigslust, Bad Kleinen, Grevesmühlen eingeführt.

Voraussichtlich ab Fahrplanwechsel 1994/95 wird die Verbindung Rostock–Schwerin–Hamburg mit der IR-Linie 11 bedient werden. Halte sind u. a. vorgesehen in:

Ribnitz-Damgarten, Rostock Hbf, Bützow, Bad Kleinen, Büchen.

15. Welche konkreten Projekte für die regionale Vernetzung der beiden Bundesländer im Bereich der Schiene hat die Bundesregierung bereits?

Gegenwärtige Planungsüberlegungen für die regionale Vernetzung von Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern

sehen eine am Fernverkehr ausgerichtete weitgehende Vertaktung der Produkte Regionalbahn und Regionalschnellbahn vor.

16. Plant die Bundesregierung die Errichtung von Güterterminals zur Effektivierung des kombinierten Verkehrs in diesen beiden Bundesländern?

In Schleswig-Holstein existieren in Kiel und Lübeck Seehafen-Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr. Über den Umschlagbahnhof Neumünster ist der Zugang zur „Rollenden Landstraße“ in Richtung Bochum und Mainz möglich.

In Mecklenburg-Vorpommern hat der Umschlagbahnhof Rostock für den Kombinierten Verkehr Bedeutung. Gegenwärtig existiert eine KLV-Verbindung von Rostock nach Dresden. Die Hansestadt Rostock wird künftig noch an Bedeutung für den Kombinierten Verkehr gewinnen. Für die Hansestadt ist ein Güterverkehrszentrum geplant, dessen Kernstück ein Umschlagbahnhof des Kombinierten Verkehrs ist.

17. In welcher Weise sind die Planungen in den Bereichen Schiene und Straße miteinander verbunden worden, und wie bedingen sie sich gegenseitig?

Die Planungen der Verkehrsträger Schiene und Straße werden bereits seit Mitte der 70er Jahre im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung koordiniert. Die wesentlichen Koordinierungselemente sind:

- Verkehrszweigübergreifende Gesamtverkehrsprognosen,
- Projektbewertungen nach einheitlichen Kriterien für alle Verkehrsträger. Hierzu gehören neben gesamtwirtschaftlichen Bewertungen insbesondere Untersuchungen über die Interdependenz von Fernstrecken der DB mit Bundesautobahnen sowie von S-Bahnen und Bundesfernstraßen.

Um dem Gedanken der Vernetzung im Güterverkehr noch mehr Rechnung zu tragen, werden im BVWP '92 Aussagen über mögliche Standorte der Schnittstellen z. B. Güterverkehrszentren oder Standorte des Kombinierten Verkehrs gemacht.

18. In welcher Weise berücksichtigt die Bundesregierung die Entschließung des Europäischen Parlaments zur zukünftigen Verkehrspolitik im EG-Binnenmarkt bei der Verkehrsplanung in den beiden Bundesländern?

Die Bundesregierung berücksichtigt die Entschließung des Europäischen Parlaments zur zukünftigen Verkehrspolitik entsprechend der Beschlußempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß) „Entschließung zur Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes“ (Drucksache 12/1592).

19. Von welchem Verkehrsaufkommen geht die Bundesregierung bei der Planung der A 20 aus?
20. Welche Ergebnisse von Verkehrszählungen im Raum Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern liegen der Bundesregierung schon vor?

Für die Planung der A 20 wurden folgende mittlere Verkehrsmengen als durchschnittliche werktägliche Verkehrsmengen (Kfz/24 h) für das Jahr 2010 prognostiziert:

Lübeck–Wismar:	40 000 Kfz/24 h
Wismar–Rostock (A 19):	60 000 Kfz/24 h
Rostock–A 11:	20 000 Kfz/h.

Diese Werte wurden ermittelt auf der Basis einer vom Land Schleswig-Holstein in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchung für die A 20 zwischen Lübeck (A 1) und Rostock (A 19), bei der aktuelle Verkehrszählungen durchgeführt worden sind.

21. Welche Prognosen für die zukünftige Verkehrsentwicklung im Raum Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern liegen der Bundesregierung schon vor?

Der Bundesregierung liegen Prognosen bzw. Szenarien der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung einzelner Räume sowie der Güter- und Personenverkehrsströme zwischen solchen Räumen mit dem Zeithorizont 2010 vor. Gegenwärtig werden die vorausgeschätzten Verkehrsströme im Zusammenhang mit den noch laufenden Arbeiten zur Bewertung der Investitionsvorhaben den einzelnen Streckenabschnitten der Verkehrswege zugeordnet. Ergebnisse liegen erst teilweise vor.

22. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einschätzung von Umweltverbänden, nach der das derzeitige Verkehrsaufkommen in Ost-West- und West-Ost-Richtung bedingt ist aus der schlechten Wirtschaftslage in Mecklenburg-Vorpommern und daß es bei einer Verbesserung der Wirtschafts- und Arbeitsmarktsituation wieder zurückgehen würde und sich bei einem wesentlich geringeren als dem heutigen Wert, vergleichbar entsprechenden westdeutschen Regionen, einpendeln würde?

Mit wachsendem Wohlstand nimmt erfahrungsgemäß auch die interregionale Verflechtung sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr zu. Gegenwärtige, stark durch Arbeits- und Einkaufspendelverkehre geprägte Verkehrsströme, dürften dann durch andere Verkehre nicht nur ersetzt, sondern u. U. sogar stark überkompensiert werden.

23. Welche wirtschaftlichen Impulse erwartet die Bundesregierung für das Land Mecklenburg-Vorpommern durch den geplanten Bau der A 20?

Erst eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung im Ostseeküstenraum sichert regionale Strukturverbesserungen im Zusammen-

hang mit privaten Investitionen und erhöht gleichzeitig die Standortgunst für überregionale und internationale Wirtschaftsbeziehungen, vor allem mit dem skandinavischen und osteuropäischen Raum.

Zusammen mit der Schienenverbindung Lübeck/Hagenow Land-Rostock-Stralsund verbessert die A 20 besonders die touristische Erschließung Mecklenburg-Vorpommerns.

24. Von welchem zeitlichen Rahmen geht sie bei der Beratung im Deutschen Bundestag aus?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß der Deutsche Bundestag die parlamentarische Beratung eines Investitionsmaßnahmengesetzes mit der erforderlichen Sorgfalt, aber auch mit der gebotenen Dringlichkeit betreiben wird. Den dafür benötigten Zeitrahmen bestimmt der Gesetzgeber in eigener Zuständigkeit.

25. Welche personellen und sächlichen Unterstützungen will die Bundesregierung den Abgeordneten, insbesondere dem Verkehrsausschuß, zukommen lassen, um die ordnungsgemäße und gewissenhafte Prüfung des Maßnahmengesetzes und der zugehörigen Planungsunterlagen zu gewährleisten?

Im Hinblick auf die Dringlichkeit des Vorhabens wird die Bundesregierung bei der Beratung des Investitionsmaßnahmengesetzes dem Deutschen Bundestag und seinen Ausschüssen jede gewünschte Unterstützung zukommen lassen.

26. Von welchem zeitlichen und personellen Rahmen geht die Bundesregierung im Zusammenhang mit dieser Prüfung aus?

Das Ausmaß der Informations- und Unterstützungsmaßnahmen wird sich nach den Anforderungen des Parlaments bestimmen.

27. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn der Bauarbeiten?

Es wird angestrebt, mit Bauarbeiten auf einem Teilabschnitt im Raum Wismar im 4. Quartal 1992 zu beginnen.

28. Wann rechnet sie mit der Fertigstellung der A 20?

Die durchgehende Fertigstellung der A 20 ist nicht vor dem Jahre 2000 zu erwarten.

29. Welche Vorstellungen vom Trassenverlauf hat die Bundesregierung in der aus ökologischer und planerischer Sicht besonders problematischen Frage der Anbindung der A 20 an die A 1 im Raum zwischen Rehna und Lübeck?

Die Bundesregierung wird sich zum Trassenverlauf der A 20 zwischen Lübeck (A 1) und Rehna (B 104) erst auf der Grundlage überzeugender Ergebnisse von derzeit laufenden verkehrlichen und ökologischen Untersuchungen zur Linienfindung äußern.

30. Teilt die Bundesregierung die Befürchtung der betroffenen Gemeinden, daß ein großes Verkehrschaos droht, weil die notwendigen Anpassungen des übrigen Straßennetzes mit den bisher gültigen Planungsinstrumentarien verwirklicht werden müssen und die Straßen aus rechtlichen Gründen nicht rechtzeitig fertiggestellt werden können, wenn die A 20 durch ein Maßnahmegesetz durchgesetzt wird?

Die Bundesregierung teilt diese Befürchtungen nicht, da eine neue Autobahn im untergeordneten Netz überwiegend eine Entlastung bewirkt.

Für ggf. notwendige Anpassungsmaßnahmen an Bundesstraßen wird nach Maßgabe des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes eine schnelle Realisierung, möglichst zeitgleich mit der durchgehenden Fertigstellung der A 20 angestrebt.

31. Welche planerischen Vorstellungen hat die Bundesregierung bezüglich des zur Entlastung der Gemeinden Stockelsdorf und Bad Schwartau notwendig werdenden Anschlusses der B 206 an die A 1?

Bad Schwartau liegt nicht im Zuge der B 206 und ist durch das Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit“ nicht betroffen. Auf die B 206 in der Ortsdurchfahrt Stockelsdorf wird dagegen zusätzlicher Verkehr zukommen. Wie dann eine notwendige Ortsumgehung aussehen wird, hängt von der Entscheidung zur Linienführung der A 20 ab.

32. Welche Vorstellungen für eine weitere Elbquerung im Zusammenhang mit der Planung der A 20 Lübeck–Rostock bestehen seitens der Bundesregierung?
33. Wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung und wie sieht sie die zukünftige Verkehrsentwicklung im Norden Hamburgs und im Raum nördlich von Hamburg entlang der Elbe?

Zur Lösung der Verkehrsprobleme im Hamburger Raum ist mittelfristig eine großräumige Umfahrung Hamburgs erforderlich. Mehrere Alternativen werden zur Zeit untersucht. Erst auf der Basis des Untersuchungsergebnisses, das im Frühjahr 1992 vorliegen soll, kann zur Lage der neuen Elbüberquerung eine Aussage erfolgen.

Im übrigen geht die Bundesregierung von einer Zunahme des Schienenverkehrs im angesprochenen Raum aus. Aus diesem

Grund wird u. a. ein mehrgleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Pinneberg–Elmsborn im Rahmen der Arbeiten zum neuen Bundesverkehrswegeplan untersucht und bewertet.

34. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Ottfried Hennig, daß im Zusammenhang mit der A 20 die 4. Elbtunnel-Röhre nicht mehr vordringlich sei?

Der Bau der 4. Elbtunnelröhre allein kann mittelfristig die großräumigen Verkehrsprobleme im Hamburger Raum nicht lösen; daher wurde die in der Antwort zu Frage 32 genannte Untersuchung in Auftrag gegeben. Das Ergebnis wird zeigen, welche Konsequenzen – unter Beachtung der Realisierbarkeit – sich daraus für die 4. Elbtunnelröhre ergeben.

35. Welche Auswirkungen hat die Planung der A 20 auf eine von weiten Teilen der Bevölkerung der Stadt Ratzeburg gewünschte Verlegung der B 208 aus dem Zentrum?
36. Bevorzugt die Bundesregierung im Falle eines Baus der Umgehung Ratzeburg eine Linie nördlich der Stadt Ratzeburg im Bereich der Einmündung der Wakenitz in den Ratzeburger See oder eine südliche Führung im Bereich der lauenburgischen Gemeinde Schmilau?

Die Frage der Notwendigkeit und ggf. Linienführung einer Umgehung von Ratzeburg im Zuge der B 208 kann erst nach Überprüfung der Ergebnisse der Untersuchungen über die Entlastungswirkungen der A 20 auf diese Bundesstraße beantwortet werden.

37. Nach welchen Kriterien hat die Bundesregierung Planungsgesellschaften ausgewählt, und wie gedenkt sie diese zu kontrollieren?

Der raschen Verwirklichung der Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ kommt eine Schlüsselfunktion beim Aufbau der Verkehrsinfrastruktur in den fünf neuen Bundesländern zu.

Die Straßenbauverwaltungen in den neuen Bundesländern befinden sich zur Zeit in der Aufbauphase und stoßen aufgrund der ohnehin schon hohen Anforderungen hinsichtlich des Nachholbedarfs in vielen Bereichen an ihre Leistungsgrenzen. Die Erschließung zusätzlicher Planungskapazitäten für einen befristeten Zeitraum ist demnach unabdingbar; dies gilt auch für den Bereich der Deutschen Reichsbahn. Aus diesen Gründen wurden

- am 15. August 1991 die Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH (PB DE) sowie
- am 7. Oktober 1991 die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Baugesellschaft mbH

gegründet. Die Bundesregierung überwacht diese Gesellschaften im Rahmen der üblichen Kontrolle von Gesellschaften, als Gesellschafter bzw. als Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat.

38. Welche Kontrollmöglichkeiten und Informationsrechte hat das Parlament während des laufenden Verfahrens?

Es bestehen die Kontrollmöglichkeiten und Informationsrechte des Parlaments gegenüber der Bundesregierung. Diese werden durch die Einrichtung der Planungsgesellschaften nicht eingeschränkt.

39. Welche Planungsvorgaben hat die Bundesregierung der Gesellschaft bei der Auftragserteilung gemacht?

Planungsvorgaben für die Planungsgesellschaften sind die rasche Planung und – auf der Grundlage von Investitionsmaßnahmengesetzen oder vergleichbaren planerischen Entscheidungsgrundlagen – die umgehende Baudurchführung (Bauvorbereitung und Bauüberwachung) der sieben Bundesfernstraßen- und neun Schienenprojekte „Deutsche Einheit“.

40. Hat die Bundesregierung, da das Parlament bei einem Maßnahmegesetz für die A 20 als Planungsbehörde fungiert, vorgesehen, daß der Deutsche Bundestag auch über die Vergabe von Planungs- und Baumaßnahmen federführend ist bzw. beteiligt ist?

Nach der Konzeption von Investitionsmaßnahmengesetzen soll der Gesetzesbeschluß des Deutschen Bundestages einen zur Bauzulassung eines Verkehrswegevorgabens sonst erforderlichen Planfeststellungsbeschluß ersetzen, um die Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ wesentlich schneller umzusetzen, als dies nach dem herkömmlichen Planungsrecht möglich wäre. Demgegenüber können Vergabemaßnahmen auch von der Verwaltung so zügig wie möglich betrieben werden, so daß diese im Zuständigkeitsbereich der Verwaltungsbehörden verbleiben werden.



