

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/6509 –**

Ausbau der Bahnstrecke 1522 im Stadtgebiet von Oldenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 20. Oktober 2015 gab das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in der Pressemitteilung 115/2015 bekannt, dass die Finanzierungsvereinbarung über den Ausbau der Bahnstrecke 1522 (Oldenburg – Wilhelmshaven) in Höhe von 423 Mio. Euro zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG (DB) beschlossen wurde. Durch den zweigleisigen Ausbau wird die Gesamtstrecke elektrifiziert. Zusätzlich soll die zulässige Radsatzlast von 22,5 Tonnen auf 23,5 Tonnen erhöht und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h gesteigert werden (www.bauprojekte.deutschebahn.com/p/oldenburg-wilhelmshaven). Die Stadt Oldenburg hat für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 eine Güterumfahrung als zu prüfende Alternative (Lfd.-Nr.: 314) eingereicht. Vom 2. bis zum 16. Dezember 2015 findet ein Erörterungsverfahren des Eisenbahn-Bundesamtes in Oldenburg statt, bei dem die 8 600 privaten Einwendungen und 35 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange gegen den Ausbau nach dem Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 erörtert werden sollen (www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=20988&article_id=136916&psmand=135). Die Einwanderinnen und Einwander befürchten vor allem (vgl. www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21073&article_id=121747&psmand=135):

- eine räumliche Zerteilung der Stadt Oldenburg durch die Errichtung von Lärmschutzwänden und nachteilige Auswirkungen auf das Stadtbild,
- gesundheitliche Beeinträchtigungen der Anwohnerinnen und Anwohner durch die Erhöhung der Lärm- und Feinstaubbelastung,
- Gebäudeschäden durch zunehmende Erschütterungen,
- eine Wertminderung von Grundstücken und die Verminderung von Mieteinnahmen,
- Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs durch lange Wartezeiten vor Schranken,
- eine Erhöhung der Anzahl und des Anteils von Gefahrguttransporten durch Oldenburg,

- Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs auf der Hunte und des Hafensbetriebs durch verkürzte Öffnungszeiten der Hunteklappbrücke,
- Beeinträchtigungen während der Bauphase durch Lärm, Erschütterungen, Verkehrsbehinderungen und verringertem Parkraum.

1. Ist die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB AG bereits der entsprechende Beschluss zur Umsetzung des Ausbaus der Bahnstrecke 1522 durch Oldenburg nach dem PFA1 oder sind weitere Verfahrensschritte nötig?

Wenn weitere Verfahrensschritte notwendig sind, welche sind diese, und bis wann sollen sie umgesetzt werden?

Das laufende Planfeststellungsverfahren im PFA 1 muss noch abgeschlossen werden.

2. Wird im Rahmen des Erörterungsverfahrens des Eisenbahn-Bundesamtes eine Bewertung der von Oldenburg für den BVWP 2015 als Alternative zum Ausbau angemeldeten Güterumfahrungsbahn (Lfd.-Nr. 314) stattfinden (bitte begründen)?

Wenn nein, warum nicht?

Es wird verwiesen auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zur ABS Oldenburg–Wilhelmshaven und zur „Güterumfahrung Oldenburg“ in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Kosten, Auswirkungen und Alternativen des Ausbaus der Bahnstrecke 1522 im Oldenburger Stadtgebiet“ (Bundestagsdrucksache 18/5994).

3. Handelt es sich bei den 423 Mio. Euro um die Gesamtkosten des Ausbaus der Bahnstrecke 1522 inklusive bisheriger Planungs- und Umsetzungskosten oder handelt es sich um die Summe, die ab dem Zeitpunkt der Finanzierungsvereinbarung noch investiert werden muss?

Wenn letzteres der Fall ist, wie hoch sind die bisherigen Kosten und die noch anfallenden Kosten für den Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven in Euro?

Es handelt sich um die Gesamtkosten der Baustufe IIIb ohne Bahnverlegung Sande. Im Übrigen wird auf die Tabelle 8, Seite 29 des Verkehrsinvestitionsberichts 2013 auf Bundestagsdrucksache 18/5520 verwiesen.

4. Welche Kosten in Euro entfallen dabei auf den Abschnitt Oldenburg – Rastede (nach dem PFA1)?

Es wird verwiesen auf die Antwort zu Frage 9 in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Kosten, Auswirkungen und Alternativen des Ausbaus der Bahnstrecke 1522 im Oldenburger Stadtgebiet“ (Bundestagsdrucksache 18/5994).

5. Wie verteilen sich die Gesamtkosten für den Gesamtausbau (Oldenburg – Wilhelmshaven) auf die Kostenstellen
- Oberbau,
 - Erdbauwerke und Entwässerung,
 - Bahnübergänge,
 - Ingenieurbauwerke,
 - Leit- und Sicherungstechnische Anlagen,
 - Bahnstrom,
 - Anpassungsmaßnahmen,
 - Sicherung und Verlegung von kreuzenden Ver- und Versorgungsleitungen (Strom, Straßenbeleuchtung, Fernmelde, Gas Wasser, Abwasser usw.),
 - Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen,
 - Verkehrssicherung von Schiene und Straße
- sowie gesondert auf
- die Kleinleistungen
 - die Baustelleneinrichtung
 - den Grunderwerb
- (bitte jeweils nach Beträgen in Mio. Euro aufschlüsseln)?

Nach Mitteilung der DB Netz AG verteilen sich die Gesamtkosten von rd. 729 Mio. Euro auf die genannten Gewerke wie folgt:

Kosten nach Gewerken (incl. 18% Planungskostenpauschale)		EUR
a	Oberbau	88.217.943
b	Erdbau und Entwässerung	201.115.247
c	Bahnübergänge	38.610.259
d	Ingenieurbauwerke	57.807.749
e	Leit und Sicherungstechnik	55.692.541
f	Bahnstrom	87.338.864
g	Anpassungsmaßnahmen	18.927.005
h	Leitungssicherung	8.095.305
i	Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen	96.946.030
j	Verkehrssicherung	27.769.003
k	Kleinleistungen	0
l	Baustelleneinrichtung	38.897.541
m	Grunderwerb	10.008.326
Summe		729.425.813

6. Welche Faktoren haben die Kostensteigerung von 196 Mio. Euro (Verkehrsinvestitionsbericht 2008, Ausbau Oldenburg – Wilhelmshaven inklusive Ausbaustrecke Langwedel – Uelzen; Bundestagsdrucksache 16/11850, S. 136) auf 423 Mio. Euro verursacht?

Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis hatte das Projekt zum Zeitpunkt des Investitionsberichts 2008, und von welchem Kosten-Nutzen-Verhältnis geht die Bundesregierung gegenwärtig aus?

Gründe für den Kostenanstieg sind im Wesentlichen die schwierigen Untergrundverhältnisse im Bereich des Jadebusens, die Bodenstabilisierungen nach einem aufwändigen technischen Verfahren notwendig machen, sowie die im Jahre 2009 erfolgte Zusage des Bundes, Lärmvorsorge nach §§ 41 bis 43 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für die gesamte Strecke mit Bundesmitteln zu finanzieren.

Im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung vom November 2010 ergab sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,8.

7. Hält die Bundesregierung weitere Kostensteigerungen für möglich (bitte begründen)?

Wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Berechnungen der Stadt Oldenburg, nach denen der Ausbau der Stadtstrecke durch Oldenburg bei einem zwangsläufigen Neubau der Huntebrücke genauso teuer wäre, wie die Umfahrung der Stadt Oldenburg (www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Bahn/Kostenabschaetzung_Stand18.09.12.pdf, S. 21)?

Grundsätzlich sind weitere Kostenerhöhungen aufgrund unvorhergesehener Tatbestände bzw. aufgrund von Preissteigerungen nicht ausgeschlossen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zur „Güterumfahrung Oldenburg“ in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Kosten, Auswirkungen und Alternativen des Ausbaus der Bahnstrecke 1522 im Oldenburger Stadtgebiet“ (Bundestagsdrucksache 18/5994) verwiesen.