

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Rainer Steenblock, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/13302 –**

### **Bewertung und Unterstützung des Wachstumsprogramms der DB Netz AG durch die Bundesregierung**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Am 11. Februar 2009 stellte der Vorstandsvorsitzende der DB Netz AG, Dr. Volker Kefer, das Wachstumsprogramm der DB Netz AG im Unterausschuss Eisenbahninfrastruktur des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vor. Formuliertes Ziel des Wachstumsprogramms ist es, nach einer Erholung der Wirtschaft am wieder einsetzenden Wachstum des Güterverkehrs teilhaben zu können und vor allem die Kapazitäten für Güterzüge deutlich zu erhöhen; denn bereits schon heute sind wichtige Strecken im Güterverkehr überlastet wie z. B. die Strecke Hamburg–Celle mit 130 Prozent Auslastung. Wachstum wird überwiegend im Seehafenhinterlandverkehr erwartet und speziell im Containerverkehr. Das Wachstumsprogramm umfasst mittelfristige Maßnahmen bis ca. 2017 während das Sofortprogramm Hafenhinterlandverkehr Maßnahmen zur kurzfristigen Beseitigung von Engpässen im Schienennetz umfasst. Zusätzlich wurden für mehr Kapazitäten im Güterverkehr mit Hilfe der Konjunkturprogramme Investitionen in Bedarfsplanprojekte erhöht. Bisher gibt es von der Bundesregierung noch keine Positionierung zu dem Wachstumsprogramm. Eine Finanzierung des Wachstumsprogramms ist noch nicht vorgestellt worden.

1. In welchem Monat und Jahr ist jeweils mit einer Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme der 21 Maßnahmen aus dem Sofortprogramm Hafenhinterlandverkehr, das von 2008 bis 2011 läuft, zu rechnen?

Das Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr enthält bundesweit 24 Einzelmaßnahmen. Die nach den derzeitigen Planungen der DB Netz AG sind folgende Inbetriebnahmetermine vorgesehen:

	<b>Maßnahme</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
1	Knoten Bremen	vsl. 10.2011
2	Knoten Bremen	vsl. 12.2011
3	Bremerhaven–Bremen	vsl. 12.2011
4	Knoten Hamburg	vsl. 12.2011
5	Uelzen	vsl. 12.2011
6	Bremen–Hannover	vsl. 10.2010
7	Bremen–Osnabrück	vsl. 10.2009
8	Bebra–Fulda	vsl. 12.2011
9	Hamm–Kassel–Halle	vsl. 10.2012
10	Gießen–Friedberg	vsl. 09.2009
11	Knoten Mainz	vsl. 12.2011
12	Knoten Wiesbaden	vsl. 12.2011
13	Knoten Hamm	vsl. 11.2010
14	Konzeption westliche Ruhr I	vsl. 07.2010
15	Hamburg–Berlin	vsl. 09.2011
16	Knoten Nürnberg	vsl. 05.2011
17	Nürnberg–Passau	vsl. 09.2011
18	Nürnberg–Passau	vsl. 08.2011
19	München–Rosenheim	vsl. 12.2011
20	Nürnberg–Passau	vsl. 08.2011
21	Fliesen–Gemünden	vsl. 12.2010
22	Ubf Mannheimer Hafen	vsl. 12.2011
23	Ubf Kornwestheim	vsl. 02.2010
24	Ubf Ulm-Dornstadt	offen

2. Um welchen Zeitraum werden welche dieser 21 Maßnahmen durch zusätzliche Finanzmittel aus den Konjunkturpaketen früher fertig gestellt?

Eine Verstärkung des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr durch zusätzliche Finanzmittel aus den Konjunkturpaketen ist nicht vorgesehen.

3. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis weisen die gelisteten 13 Bedarfsplanvorhaben für die Schiene aus, die mit Hilfe der Konjunkturpakete verstärkt oder neu begonnen werden?

Bei den in den Konjunkturprogrammen enthaltenen Schienenmaßnahmen handelt es sich um Teile von Bedarfsplanprojekten, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung nicht separat bewertet wurden. Die verkehrlichen Wirkungen wurden für die jeweiligen Bedarfsplanvorhaben im Ganzen beurteilt.

Im Rahmen der Arbeiten zum Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) wurden folgende Projekte den laufenden und fest disponierten Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs zugeordnet und somit nicht erneut bewertet:

- Ausbaustrecke Köln–Aachen,
- Ausbaustrecke/Neubaustrecke Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (1. Baustufe),
- Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing–Grenze Deutschland/Österreich (1. Baustufe).

Für folgende Bedarfsplanvorhaben erfolgten Projektbewertungen im Zusammenhang mit der Antragsstellung auf Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), die im Ergebnis zu nachfolgenden Nutzen-Kosten-Verhältnissen (NKV) führten:

- Neubaustrecke/Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt: NKV = 1,8
- Neubaustrecke/Ausbaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle: NKV = 2,2
- Ausbaustrecke Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz (1. Baustufe): NKV = 3,5.

Zu den weiteren Bedarfsplanvorhaben im Einzelnen:

- Die Ausbaustrecke Ludwigshafen–Saarbrücken/Kehl–Appenweier war den laufenden und fest disponierten Projekten des BVWP 2003 zugeordnet. Die Ausbaumaßnahmen im Streckenabschnitt Kehl–Appenweier sollen im Rahmen der laufenden Bedarfsplanüberprüfung bewertet werden.
- Das internationale Projekt Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing–Grenze Deutschland/Österreich, einschließlich Abzweig Tüßling–Burghausen, (3. Baustufe) ist in die laufende Bedarfsplanüberprüfung einbezogen.
- Ausbaustrecke/Neubaustrecke Karlsruhe–Offenburg–Freiburg–Basel (2. Baustufe): NKV = 1,8
- Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen: NKV = 2,8
- Ausbaustrecke Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach–Grenze Deutschland/Tschechien(–Prag): NKV = 2,6
- Ausbaustrecke Luxemburg–Trier–Koblenz–Mainz: NKV = 2,4
- Ausbaustrecke Berlin–Görlitz: NKV = 1,6
- Ausbau von Knoten (2. Stufe): Rhein/Main–Rhein/Neckar: NKV = 4,9  
Bremen: NKV = 9,2  
Hamburg: NKV = 16,2
- KLV/Rbf (2. Stufe): NKV = 1,4

4. Welche dieser 13 Vorhaben sind für eine Verkehrsleistungssteigerung im Seehafenhinterlandverkehr eine notwendige Voraussetzung und weshalb?

Die Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven sowie die Eisenbahnknoten Bremen und Hamburg gehören zu den prioritären Seehafenhinterlandanbindungen. Alle weiteren Projekte (z. B. KLV/Rbf) sind ebenfalls für die Bewältigung des weiträumigen Seehafenhinterlandverkehrs von großer Bedeutung.

5. Von wie vielen Güterzügen werden die bestehenden bzw. stattdessen genutzten Anlagen aus den 13 Vorhaben pro Tag durchschnittlich bereits heute genutzt, von wie vielen Güterzügen können sie nach Fertigstellung genutzt werden, und mit wie vielen wird im Jahr nach der Fertigstellung gerechnet?

Daten über die derzeitige Nutzung der Schienenstrecken und sonstigen Anlagen des Eisenbahnnetzes der DB Netz AG liegen im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nicht vor.

Die Bewertungsmethodik zu der Bundesverkehrswegeplanung geht von modellhaften Annahmen für einen jeweils definierten Prognosehorizont aus. So erfolgten die Bewertungen der Vorhaben für den BVWP 2003 auf einer eigens erstellten Prognose für das Jahr 2015. Gleichfalls für das Jahr 2015 wurde ein Bezugsfallnetz für die Schiene entwickelt, das alle laufenden und fest disponierten Neu- und Ausbaumaßnahmen enthält. Für die Auflösung der nach Umlegung des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf dieses Bezugsfallnetz entstehenden Engpässe wurden geeignete Infrastrukturmaßnahmen (Planfälle) definiert. Sofern der festgestellte Aus-/Neubaubedarf ein NKV von über eins erzielte, war eine Berücksichtigung im BVWP 2003 gerechtfertigt. Die Realisierung aller Projekte des Vordringlichen Bedarfs ermöglichte die Bewältigung der in der Anlage dargestellten Güter-/Personenzugmengen.

6. Wie bewertet die Bundesregierung das von der DB Netz AG vorgestellte Wachstumsprogramm?
7. Ergänzt oder ersetzt das Wachstumsprogramm bisherige Vorhaben aus dem Sofortprogramm Hafenhinterlandverkehr oder aus dem Bedarfsplan?
8. Welche Nutzen-Kosten-Faktoren weisen folgende Maßnahmen auf, die für die DB AG eine besondere Bedeutung für den Seehafen-Hinterland-Verkehr haben oder Bestandteil des Wachstumsprogramms der DB Netz AG sind:
  - Blockverdichtung im Bereich des Knotens Hamburg
  - Erweiterung der westlichen Hamburger Hafenanbindung von einem auf zwei Gleise
  - Blockverdichtung auf der Strecke Bebra–Fulda
  - Verlängerung der Überholgleise auf der Strecke Bebra–Fulda
  - Verlängerung der Überholgleise auf der Strecke Gießen–Friedberg
  - Blockverdichtung auf der Main-Weser-Bahn Frankfurt–Marburg–Kassel
  - Ausbau der Alternativroute von Hamburg über Buchholz–Soltau–Celle in den Süden
  - Elektrifizierung der Strecke Reichenbach–Hof–Regensburg
  - 3-gleisiger Ausbau der Strecke Regensburg–Obertraubling
  - 2-gleisiger Ausbau der Strecke Uelzen–Stendal
  - Elektrifizierung der Strecke Bingen–Hochspeyer

- Tunnelertüchtigungen auf der Strecke Hagen–Gießen für ein größeres Lichtraumprofil
- Tunnelertüchtigungen auf der Strecke Koblenz–Mainz für ein größeres Lichtraumprofil
- Kreuzungsbauwerk Gremberg
- Aufwertung der Verkehrsstation Köln-Deutz für ICE
- Blockverdichtung und Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke Köln–Nippes–Gremberg
- Paralleleinfahrt auf Gleis 7 und 8 in Köln Hbf
- Überwerfungsbauwerk in Mainz (Nordkopf)
- 2-gleisiger Ausbau Homburger Damm
- 2-gleisiger Ausbau Galluswarte
- Anbindung von Oberhausen-West Richtung Emmerich und Walsum
- Reaktivierung der Verbindungskurve Feldmoching–Milbertshofen
- Bau der Truderinger Kurve
- Bau der Kurve Dagelfing–Riem
- Überbauung des Gleises 9 oder 10 in Hamburg Hbf für einen weiteren Bahnsteig am anderen Gleis
- 2-gleisige Nord-Süd-Durchfahrung von Lehrte (Celle Hildesheim)
- Verbesserung der Durchfahrt in Hannover-Nordstemmen für Güterzüge
- Bau einer 1-gleisigen Verbindungskurve Karlsruhe West–Karlsruhe-Dammerstock (Wörth–Rastatt)
- Überwerfung Graben-Neudorf
- Ausbau der Strecke Mannheim–Friedrichsfeld–Heidelberg?

10. Wie, wann, und durch wen sollen die zuvor gelisteten 30 Maßnahmen finanziert werden?

Die Fragen 6, 7, 8 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den aufgeführten Projekten<sup>1</sup> handelt es sich um Maßnahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr und des Wachstumsprogramms der DB Netz AG.

Das Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr wurde im parlamentarischen Verfahren zum Bundeshaushalt 2008 aufgenommen und dotiert. Vor diesem Hintergrund wurden für die in diesem Sonderprogramm berücksichtigten Maßnahmen keine Kosten-Nutzen-Untersuchungen durchgeführt.

Die DB Netz AG führt mit dem „Wachstumsprogramm“ unternehmensinterne Strategien für die kurz- und mittelfristig Entwicklung von Eisenbahnkorridoren fort und knüpft dabei an die eigenen Überlegungen zum Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr an. Hierzu wurde ein Bündel von Infrastrukturmaßnahmen identifiziert. Sofern es sich bei den aufgeführten Maßnahmen um Bedarfsplanvorhaben handelt, werden diese im Rahmen der laufenden Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege analysiert. Es ist davon auszugehen, dass die Ergebnisse dieses Planungsprozesses Anfang 2010 vorlie-

<sup>1</sup> Maßnahmen 6 und 7 können weder dem Sonderprogramm Seehafenhinterlandverkehr noch dem Wachstumsprogramm der DB Netz AG zugeordnet werden. Es handelt sich dabei auch nicht um Projekte des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege (siehe Antwort zu Frage 12).

gen werden. Das betrifft auch die abschließende Beurteilung des BMVBS zu den einbezogenen Projekten des Wachstumsprogramms. Die Finanzierung der Maßnahmen des Wachstumsprogramms wird sich daran auszurichten haben und wird – soweit es sich um mit Bundesmitteln zu finanzierende Bedarfsplanvorhaben handelt – maßgeblich bestimmt von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.

9. Von wie vielen Güterzügen werden die bestehenden bzw. stattdessen genutzten Anlagen von den zuvor gelisteten 30 Maßnahmen pro Tag durchschnittlich bereits heute genutzt, und von wie vielen können sie nach Fertigstellung genutzt werden?

Daten über die derzeitige Nutzung der Schienenstrecken und sonstigen Anlagen des Eisenbahnnetzes der DB Netz AG liegen im BMVBS nicht vor. In Hinblick auf die Frage nach der Anzahl der Güterzüge, die nach Realisierung der in die Bedarfsplanüberprüfung einbezogenen Maßnahmen des Wachstumsprogramms die Eisenbahnstrecken nutzen können, bleibt das Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung abzuwarten (siehe Antwort zu Frage 5).

11. Wie hoch sind jeweils die Kosten der zuvor gelisteten 30 Maßnahmen?

Im BMVBS liegen die Investitionskosten der Maßnahmen des Wachstumsprogramms bislang nicht vor. Die DB Netz AG wird die Investitionskosten für die Projekte, die in die laufende Bedarfsplanüberprüfung einbezogen werden, in diesen Planungsprozess einbringen.

12. Wie stellt sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Finanzierung des im Wachstumsprogramm geforderten Ausbaus der nichtbundeseigenen Strecke Celle–Soltau vor?

Den im BMVBS vorliegenden Unterlagen zu dem Wachstumsprogramm ist nicht zu entnehmen, dass der Ausbau der Strecke Celle–Soltau von der DB Netz AG gefordert wird. Ohnehin liegt die Zuständigkeit für nichtbundeseigene Bahnen teilweise bei den Ländern, zum Teil aber auch bei Kommunen oder sonstigen Dritten (z. B. Hafenbahnen und sonstige Industriebahnen). Die Beteiligten sind gefordert, im Rahmen ihrer Zuständigkeit für eine Bereitstellung der notwendigen Streckenkapazitäten und der erforderlichen Finanzmittel für den bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur zu sorgen. Dies betrifft auch die Strecke Celle–Soltau.

13. Welche weiteren Indikatoren als das Nutzen-Kosten-Verhältnis kann die Bundesregierung für die Wirtschaftlichkeit dieser 13 Bedarfsplanvorhaben und der zuvor gelisteten Maßnahmen nennen, und welche Werte haben diese Indikatoren?
14. Welche dieser 13 Bedarfsplanvorhaben setzen welche anderen (Bedarfsplan-)Vorhaben voraus, um die genannten Nutzen-Kosten-Verhältnisse und genannten weiteren Indikatoren zu erreichen?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Kern der gesamtwirtschaftlichen Bewertung ist die Nutzen-Kosten-Analyse. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

15. Weshalb finden sich die folgenden Bedarfsplanmaßnahmen nicht in den Konjunkturprogrammen, obwohl sie ein wichtiger Bestandteil des Wachstumsprogramms sind und Engpässe für den Seehafenhinterlandverkehr beseitigen:
- ABS/NBS Karlsruhe–Basel (Abschnitt Karlsruhe–Rastatt Süd inkl. Rastätter Tunnel, Abschnitt Buggingen–Basel)
  - ABS Hanau–Nantenbach (Schwarzkopftunnel)
  - ABS Fulda–Frankfurt (Abschnitt Hailer–Gelnhausen)
  - ABS Emmerich–Oberhausen (3-gleisiger Ausbau)
  - ABS Knappenrode–Horka
  - Knoten Halle/Leipzig
  - Köln–Eifeltor (Südanbind.)
  - Frankfurt–Stadion (2. BS)?

Sowohl Maßnahmen im Abschnitt Buggingen–Basel der Ausbaustrecke/Neubaustrecke Karlsruhe–Basel als auch die Südanbindung des KLV-Umschlagbahnhofs Köln–Eifeltor sind Bestandteile der Konjunkturprogramme.

Bei den übrigen genannten Maßnahmen handelt es sich hingegen um Vorhaben, deren Planungsstände einen kurzfristigen Baubeginn innerhalb der Laufzeit der Konjunkturprogramme nicht zuließen bzw. deren Gesamtfinanzierung wegen des hohen Mittelbedarfs im Anschluss an die Konjunkturprogramme kurzfristig nicht sicherzustellen war.

16. Weshalb wird der Ausbau der Bahnstrecke Langwedel–Uelzen, ein Bedarfsplanprojekt, weder in den Konjunkturprogrammen noch im Wachstumsprogramm der DB Netz AG berücksichtigt?

Für dieses Vorhaben liegt kein Planungsstand vor, der eine kurz- oder mittelfristige Realisierung ermöglichen würde.

17. Welche Bahnstrecken in Deutschland (also auch die der nichtbundeseigenen Eisenbahnen) erlauben heute eine Achslast von mindestens 25 t (ggf. Darstellung als Karte)?

Die DB Netz AG veröffentlicht für die potenziellen Nutzer der Infrastruktur notwendige Informationen im Internet, darunter auch eine Karte der Streckenklassen in Anlage 6 unter:

[http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur\\_schiene/netz/netzzugang/snb2008/snb\\_2009.html](http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur_schiene/netz/netzzugang/snb2008/snb_2009.html).

In dieser Unterlage ist als höchste Streckenklasse D4 verzeichnet, das heißt 22,5 t Radsatzlast bei 8 t/m Fahrzeuggewicht je Längeneinheit. Für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) sind entsprechende Informationen nicht bekannt.

18. Auf welchen Bahnstrecken sind welche Veränderungen bei den Achslasten bis 2015 geplant?

Diesbezügliche Planungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen liegen nicht vor.

19. Auf welchen Bahnstrecken soll das Zugsicherungssystem ETCS mit Hilfe des Konjunkturpaketes II beschleunigt installiert werden, und wann ist mit der Inbetriebnahme zu rechnen?
20. Wann kann damit der erste Korridor (z. B. von den Niederlanden bis in die Schweiz) durchgehend mit ETCS befahren werden?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Um dem Zugsicherungssystem ETCS als Teil des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS zum Durchbruch zu verhelfen, sollen sukzessive im Rahmen der verfügbaren Mittel sechs vorrangige ERTMS-Korridore mit großer Bedeutung für den internationalen Schienengüterverkehr mit ETCS ausgerüstet werden. Diese Korridore hat die Europäische Kommission, abgestützt auf die Migrationspläne der Mitgliedstaaten und auf Abstimmungen mit den europäischen Eisenbahnverbänden, festgelegt und im Europäischen ERTMS-Einführungsplan niedergelegt. Drei dieser Korridore durchqueren Deutschland, während ein vierter hier nur seinen Ausgangspunkt hat. Grundsätzlich kommen alle diese Korridore für eine beschleunigte Installation in Betracht. Der größte Nutzen lässt sich allerdings mit ETCS erzielen, wenn die einzelnen Korridore schnell auf der gesamten Länge von Lokomotiven befahren werden können, die ausschließlich mit ETCS ausgerüstet sind. Daher konzentrieren sich alle Anstrengungen des Bundes, der DB Netz AG und der Bahnindustrie darauf, zunächst den so genannten Rhein-Korridor von Rotterdam über Emmerich, Oberhausen, Köln, Mannheim, Basel nach Mailand und Genua (Korridor A) mit dem europaweit größten Güterverkehrsaufkommen durchgehend mit ETCS auszustatten und bis 2015 in Betrieb zu nehmen. Hierfür sollen insbesondere auch Mittel des Konjunkturprogramms II eingesetzt werden.







