

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/2841 –**

### **Gesetzliche Anpassung der Bedarfspläne Straße und Schiene**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Bei der derzeitigen Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sind laut § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) die Belange der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus einzubeziehen. Die Anpassung geschieht durch Gesetz. Diese Belange betreffen insbesondere, ob der neue Bedarfsplan geeignet ist

- einen angemessenen Beitrag zur Einhaltung der Klimaziele – minus 40 Prozent CO<sub>2</sub> bis 2020 – zu leisten,
- die deutlich veränderten demografischen Ziele und Forderungen des Raumordnungsgesetzes von Ende 2008 aufzugreifen,
- den Investitionsschwerpunkt stärker auf den Güterverkehr zu legen,
- mehr in den Fernstraßenunterhalt zu investieren,
- durch Einsparungen auf Haushaltslage und Schuldenbremse zu reagieren und
- bei den umweltkritischen Projekten Ausbau anstelle von Neuprojekten umzusetzen.

Bei der laufenden Überprüfung des Bedarfsplans Schiene nach § 4 des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) ist zu prüfen, ob er aufgrund der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Die Anpassung und Aufstellung erfolgen durch Gesetz.

#### Überprüfung der Bundesstraßen

1. Wird die Bundesregierung im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung Straße eine gesetzliche Anpassung des Bedarfsplans im Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) vornehmen?

Wenn ja, wann erfolgt die Anpassung per Gesetz, und wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

Gemäß Fernstraßenausbaugesetz ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nach jeweils fünf Jahren daraufhin zu überprüfen, ob er der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Das Ergebnis wird dem Deutschen Bundestag in einem Bericht, der auch die Ergebnisse der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege umfasst, mitgeteilt.

Sollte sich im Ergebnis der Überprüfungen das Erfordernis einer Anpassung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege ergeben, wird diese jeweils per Gesetz erfolgen.

2. Wann und unter Beteiligung welcher Institutionen und Organisationen soll die Überprüfung des Bedarfsplans Straße abgeschlossen werden?

Die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen soll voraussichtlich im Herbst 2010 abgeschlossen werden. Eine Beteiligung externer Institutionen und Organisationen (außer Fachgutachtern) ist dabei nicht erfolgt. Die Länder wurden über die Durchführung der Bedarfsplanüberprüfung unterrichtet.

3. Wie hoch waren die jährlichen Erhaltungsinvestitionen – einschließlich der beim Ausbau/Neubau getätigten Investitionen – für die Zeiträume 2001 bis 2005 und 2005 bis 2009?

Die jährlichen Erhaltungsaufwendungen betragen in den Jahren

Jahr	2001	2001	2003	2004	2005	Summe
Mrd. Euro	1,66	1,49	1,32	1,49	1,83	7,79
Jahr	2006	2007	2008	2009		
Mrd. Euro	2,05	2,03	2,07	3,06		9,21

4. Wie hoch sind die Planungsansätze der Erhaltungsinvestitionen für die Jahre 2010 bis 2014?

Die folgenden derzeitigen Planungsansätze für die Erhaltungsausgaben 2010 bis 2014 basieren auf der Erhaltungsbedarfsprognose, die dem Bundesverkehrswegeplan 2003 zugrunde lag:

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	Summe
Mrd. Euro	2,60	2,64	2,53	2,44	2,47	12,68

5. In welchem Umfang hat sich der Anteil der Brücken mit einer Zustandsnote 2,5 und schlechter durch den Winter 2009/2010 erhöht bzw. verändert?

Die Zustandsnoten der Brücken in der Baulast des Bundes werden nach der DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Prüfung und Überwachung“ durch regelmäßige Bauwerksprüfungen ermittelt. Alle 6 Jahre erfolgt eine umfassende „Hauptprüfung“, nach 3 Jahren jeweils eine „Einfache Prüfung“. Um im dazwischen liegenden Zeitraum Änderungen der Zustandsnoten feststellen zu können, wie z. B. infolge des strengen Winters 2009/2010, müssten Sonderprüfungen veranlasst werden. Sonderprüfungen sind jedoch nur sinnvoll, wenn bei der laufenden Beobachtung oder der jährlichen Besichtigung Auffälligkeiten festgestellt wurden. Eine Zunahme derartiger Sonderprüfungen nach der

Winterperiode 2009/2010 ist dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nicht bekannt. Aussagen zu einer dadurch bedingten Veränderung der Zustandsnoten sind demzufolge nicht möglich.

6. Wie verteilen sich die Brücken mit einer Zustandsnote 2,5 und schlechter auf die einzelnen Bundesländer?

Den besten Zustand weisen die Brücken in den Ländern Thüringen, Brandenburg und Sachsen auf. Dies liegt daran, dass ein bedeutender Anteil der Bauwerke in den neuen Ländern überwiegend nach 1990 gebaut oder instandgesetzt wurde.

In den alten Bundesländern wurde ein erheblicher Anteil der Brücken in den 1960er- und 1970er-Jahren im Rahmen großer Neubaumaßnahmen von Autobahnen errichtet. Deshalb weisen insbesondere Länder wie Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz tendenziell einen schlechteren Bauwerkszustand auf.

Zu beachten ist auch, dass sich die Zustandsnotenverteilung auf die Brückenfläche bezieht. So haben z. B. die großen Talbrücken der Bundesfernstraßen mit Längen von über 100 m bezüglich der Anzahl der Bauwerke nur einen Anteil von etwa 7 Prozent, aber einen Flächenanteil von ca. 52 Prozent an der Gesamtfläche des Bauwerksbestandes.

7. Welchen Erhaltungszustand der Bundesfernstraßen und ihrer Brücken strebt die Bundesregierung bis 2015 bzw. 2020 an?

Auf der Basis der Ergebnisse der verschiedenen, von Gutachtern im Rahmen einer umfassenden Bedarfsprognose für das gesamte Bundesfernstraßennetz berechneten Szenarien wurden nach erhaltungspolitischer und -wirtschaftlicher Abwägung gesamtwirtschaftlich sinnvolle Ziele in den Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) aufgenommen. Diese werden für die Zeit nach 2015 fortgeschrieben werden.

8. In welchem Umfang bzw. welcher Größenordnung hat die Umsetzung des Bedarfsplans seit 2001 zur Minderung bzw. zum Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen beigetragen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

9. Welche Beiträge zu den CO<sub>2</sub>-Minderungszielen der Bundesregierung soll der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nach heutigen Erkenntnissen bis 2020 leisten?

Die Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen tragen insoweit zu den CO<sub>2</sub>-Minderungszielen bei, als durch den Ausbau staugefährdeter Abschnitte die CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert werden.

10. Wie viele der im bestehenden Bedarfsplan vorgesehenen 635 Ortsumgehungen im Vordringlichen und 763 Projekte im Weiteren Bedarf sind bis heute umgesetzt oder in der Umsetzung (bitte die Auflistung nach Bundesländern)?

Von den im Bedarfsplan eingestellten Maßnahmen wurden 233 Ortsumgehungen (OU) aus dem Vordringlichen Bedarf und 1 OU aus dem Weiteren Bedarf mit

Planungsrecht fertiggestellt. Im Jahr 2009 befanden sich 75 OU aus dem Vordringlichen Bedarf und 1 OU aus dem Weiteren Bedarf mit Planungsrecht im Bau.

<b>Land</b>	<b>2001–2009 fertigestellte OU (Anzahl)</b>	<b>2009 im Bau befindliche OU (Anzahl)</b>
Baden-Württemberg	28	8
Bayern	39	15
Berlin	0	0
Brandenburg	27	5
Bremen	0	0
Hamburg	0	0
Hessen	17	10
Mecklenburg-Vorpommern	10	0
Niedersachsen	23	6
Nordrhein-Westfalen	20	8
Rheinland-Pfalz	12	5
Saarland	1	2
Sachsen	19	8
Sachsen-Anhalt	17	1
Schleswig-Holstein	5	2
Thüringen	16	6
<b>Bundesgebiet</b>	<b>234</b>	<b>76</b>

11. Wie viele Ortsumgehungen an Bundesfernstraßen sollen bis 2015 gebaut werden?

Eine konkrete Aussage ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Auf der Grundlage der jeweils geltenden Finanzplanung werden turnusmäßig im Herbst Haushalts- und Finanzierungsprogrammgesprächen mit den Ländern durchgeführt. Dabei wird sich insbesondere im Hinblick auf die Mittelbindung der laufenden Bundesfernstraßenmaßnahmen zeigen, ob und wann sich Spielräume für weitere Baubeginne von Ortsumgehungen ergeben.

12. Wie viele der umgesetzten Projekte erreichen eine Verkehrsentslastung der alten Ortsdurchfahrt um mindestens 25 Prozent oder 50 Prozent?

Eines der vordringlichsten Ziele aller im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommenen Umgehungsstraßenprojekte ist die verkehrliche Entlastung der jeweiligen alten Ortsdurchfahrt. Daher kann bei allen umgesetzten Projekten von einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs um mindestens 25 Prozent ausgegangen werden.

13. Findet eine Kontrolle der Erreichung der Schadstoff- und Lärmminde-  
rungsziele für Ortskernentlastungen (ehem. Hauptdurchgangsstraßen)  
statt?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis, und wenn nein, mit welcher Begründung  
nicht?

Angesichts der real eingetretenen Verkehrsentslastung in den ehemaligen Orts-  
durchfahrten ist von einer Abnahme auch der Schadstoff- und Lärmbelastungen

auszugehen, so dass es einer ausdrücklichen Kontrolle aus Sicht des Baulastträgers nicht bedarf.

#### Überprüfung der Bundesschienenwege

14. Wird die Bundesregierung im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung Schiene eine gesetzliche Anpassung des Bedarfsplans im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) vornehmen?

Wenn ja, wann erfolgt die Anpassung per Gesetz, und wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

Gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz ist der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege nach jeweils fünf Jahren daraufhin zu überprüfen, ob er der Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Das Ergebnis wird dem Deutschen Bundestag in einem Bericht, der auch die Ergebnisse der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen umfasst, mitgeteilt.

Sollte sich im Ergebnis der Überprüfungen das Erfordernis einer Anpassung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen ergeben, wird diese jeweils per Gesetz erfolgen.

15. Wann und unter Beteiligung welcher Institutionen und Organisationen soll die Überprüfung des Bedarfsplans Straße abgeschlossen werden?

Die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege soll im Herbst 2010 abgeschlossen sein. Eine Beteiligung externer Institutionen und Organisationen (außer Fachgutachtern) ist dabei nicht erfolgt. Die Länder wurden über die Durchführung der Bedarfsplanüberprüfung unterrichtet.

16. Welche Investitionsprogramme sollen in welchem Umfang zur Lösung der Seehafen-Hinterland-Probleme beitragen?

Die Hinterlandanbindung der für Deutschland bedeutsamen Seehäfen hat im BMVBS hohe Priorität. Es ist beabsichtigt, einen erheblichen Anteil des prognostizierten Verkehrsaufkommens der Häfen auf die Schiene zu bringen. Dazu hat die Bundesregierung u. a. 2008 auf Initiative des Parlaments das „Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr“ gestartet, das sich in der Umsetzung befindet.

Darüber hinaus sind im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege Aus- und Neubauprojekte enthalten, die für eine bessere Hinterlandanbindung der Seehäfen notwendig sind; dies sind:

- Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven/Langwedel–Uelzen,
- Knoten Bremen,
- Ausbaustrecke Hamburg–Lübeck,
- Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover,
- Knoten Hamburg,
- Ausbaustrecke Stelle–Lüneburg,
- Ausbaustrecke Rotenburg–Minden,
- Ausbaustrecke Lübeck–Hagenow (Land)–Rostock–Stralsund,
- Ausbaustrecke Berlin–Rostock (–Skandinavien),
- Ausbaustrecke Berlin–Pasewalk–Stralsund (–Skandinavien),
- Ausbaustrecke Berlin–Angermünde–Grenze Deutschland/Polen (–Stettin),
- Ausbaustrecke Grenze Deutschland/Niederlande–Emmerich–Oberhausen (Betuwe-Linie),

- Ausbaustrecke/Neubaustrecke (Roermond–) Grenze Deutschland/Niederlande–Mönchengladbach–Rheydt.

Weitere Vorhaben, wie beispielsweise die Ausbaustrecke/Neubaustrecke Karlsruhe–Offenburg–Basel, sind im Rahmen von europäischen Korridoren ebenfalls Bestandteil des europäischen Seehafenhinterlandverkehrs.

17. Bis wann werden die von der Deutschen Bahn AG in ihrem „Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr“ und dem „Sofortprogramm Seehafen-Hinterland-Verkehr“ vorgeschlagenen Projekte zur Förderung des Güterverkehrs realisiert, und welche streckenbezogenen Effekte hinsichtlich der Kapazitätserweiterung erwartet die Bundesregierung davon (bitte die Auflistung nach Einzelprojekten und Gesamtvolumen)?

Der Masterplan Seehafen-Hinterlandverkehr ist ein Programm der Deutschen Bahn AG (DB AG). Insofern kann die Bundesregierung keine Aussage zur Zeitplanung und zu Kapazitätseffekten treffen.

Mit dem – erstmals im Bundeshaushalt 2008 ausgebrachten – Programm Seehafenhinterlandverkehr werden Investitionen in neue oder auszubauende Schienenverbindungen im Hinterland der deutschen Seehäfen verstärkt. Im Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2011 und in der Finanzplanung bis 2014 sind hierfür insgesamt Mittel von 140 Mio. Euro eingeplant, die Ausfinanzierung ist im Jahr 2013 vorgesehen. Bislang sind nach Angaben der DB Netz AG folgende Maßnahmen bzw. Teilmaßnahmen mit zusätzlichen Kapazitätseffekten in Betrieb genommen worden:

- Bremen–Osnabrück: Zusätzliche Weichenverbindung im Bahnhof Twistringen; 3 Trassen in S-N-Richtung.
- Gießen–Friedberg: Anpassung Überholungsbahnhof Butzbach; Steigerung der Streckenkapazität in N-S-Richtung.
- Umschlagbahnhof Kornwestheim: Verlängerung 2. Modul und neuer Kran, 2 zusätzliche Zugbildungsgleise: Erhöhung der Gesamtkapazität im Großraum Stuttgart um ca. 62 000 Ladeeinheiten pro Jahr.

Die Nutzung der zusätzlichen Kapazitäten ist abhängig von entsprechenden von der DB Netz AG zu erstellenden Betriebsprogrammen.

18. Inwieweit werden die von der DB Netz AG vorgeschlagenen Alternativrouten im Rahmen des Wachstumsprogramms im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung untersucht?

Das DB-Wachstumsprogramm beinhaltet ein ganzes Bündel von Maßnahmen, mit dem die DB AG beabsichtigt, den wachsenden Schienengüterverkehr von den Nordseehäfen in Richtung Süden und Südosten auf teilweise alternativen Routen zu den heutigen Hauptgüterverkehrskorridoren zu führen. Die Maßnahmen konzentrieren sich auf einen West- und einen Ostkorridor. Einige der vorgesehenen Maßnahmen sind Bestandteil des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, andere sind Maßnahmen des Bestandsnetzes. Teilweise werden aber auch ganz neue und zum Teil sehr kleinteilige Maßnahmen vorgeschlagen.

Die im DB-Wachstumsprogramm enthaltenen Bedarfsplanmaßnahmen werden im Rahmen der laufenden Bedarfsplanüberprüfung untersucht.

Auf Wunsch der DB AG wird das Wachstumsprogramm darüber hinaus als Gesamtpaket von der Bundesregierung untersucht. Ergebnisse werden nach Abschluss der Bedarfsplanüberprüfung vorliegen.

19. Welche Schienenneu- oder Ausbauprojekte, die nicht im gültigen Bedarfsplan enthalten sind, werden in welcher Weise überprüft?

Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung werden ausschließlich Projekte des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes gesamtwirtschaftlich neu bewertet.

Darüber hinaus führt die Bundesregierung laufend weitere Untersuchungen durch – teilweise aus untersuchungsökonomischen Gründen zeitgleich mit der Bedarfsplanüberprüfung.

Gesamtwirtschaftlich in gleicher Weise wie die überprüften Bedarfsplanprojekte untersucht die Bundesregierung zurzeit die nicht im geltenden Bedarfsplan enthaltene Elektrifizierung der Strecke (Reichenbach–Hof–)Marktrechwitz–Regensburg sowie die Beschleunigung der Schienenverbindungen Dresden–Prag und München–Prag.

20. Welche Beiträge zu den CO<sub>2</sub>-Minderungszielen der Bundesregierung soll der Bedarfsplan Schiene nach heutigen Erkenntnissen bis 2020 leisten?

Die Projekte des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege sollen insoweit zu den CO<sub>2</sub>-Minderungszielen beitragen, als sie eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene ermöglichen.

21. Wie hoch sind die Mittel für die Umsetzung von Bedarfsplanprojekten in den Jahren 2011 bis 2014 nach aktueller Mittelfristplanung?

Im Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2011 stehen für die Realisierung der Bedarfsplanvorhaben einschließlich des Europäischen Signal- und Zugsicherungssystems ERTMS Bundesmittel in Höhe von rd. 1,1 Mrd. Euro zur Verfügung, in der Finanzplanung bis 2014 jahresdurchschnittlich rd. 1,2 Mrd. Euro.

Daneben sind im Rahmen des Konjunkturpakets II aus dem Investitions- und Tilgungsfonds insgesamt 700 Mio. Euro für die Jahre 2009 bis 2011 für Schienenwegeinvestitionen vorgesehen, die z. T. auch für Bedarfsplanmaßnahmen eingesetzt werden.

