

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8136 –**

Finanzierbarkeit des Bundesverkehrswegeplans

Vorbemerkung der Fragesteller

Laut Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 sollen im Zeitrahmen des BVWP Verkehrsprojekte mit einem Gesamtvolumen von 264,5 Milliarden Euro realisiert werden. Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur spricht von einem „Investitionsprogramm“, bei dem „Investitionsmittel und Projekte synchronisiert sind, so dass alle Projekte des vordringlichen Bedarfs im Zeitrahmen des BVWP 2030 umgesetzt werden können“ (Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI – vom 16. März 2016). Im Entwurf ist von „einem realistischen Investitionsvolumen des Bundes für die Verkehrswege“ die Rede. In den Jahren 2016 bis 2030 ist demnach ein „durchschnittliches Finanzvolumen von ca. 15 Mrd. Euro pro Jahr notwendig“, die „insbesondere durch die Ausweitung der Nutzerfinanzierung“ sowie „zusätzliche Haushaltsmittel“ aufgebracht werden sollen. Als weitere Finanzierungsquellen erwähnt der Entwurf EU-Mittel für die Trans-europäischen Netze in Höhe von 1,6 Milliarden Euro zwischen den Jahren 2014 und 2020, Regionalisierungsmittel, Bundesmittel auf Grundlage des Entflechtungs- und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, die Infrastrukturabgabe („Ausländer-Maut“) sowie die Finanzierung als Verfügbarkeitsmodell im Rahmen der sog. „Neuen Generation“ von Öffentlich-Privaten Partnerschaften.

1. Inwiefern stimmt die Bundesregierung zu, dass der BVWP kein Investitionsprogramm sondern ein Planungsinstrument zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur ist, weil die notwendigen Mittel nicht durch den BVWP, sondern durch den jährlichen Haushalt zur Verfügung gestellt werden?

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist ein Planungsinstrument, mit dem der Rahmen für die anstehenden Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes abgesteckt wird. Der BVWP ist weder ein Finanzierungsplan, noch hat er Gesetzescharakter.

2. Aus welchem Grund nannte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur den BVWP das „stärkste Investitionsprogramm für die Infrastruktur, das es je gab“ (Pressemitteilung des BMVI vom 16. März 2016), während er zum Start der Bürgerbeteiligung vom „stärksten Programm für die Infrastruktur, das es je gab“, sprach (Pressemitteilung des BMVI vom 21. März 2016)?

Es gibt keinen speziellen Grund. Zwischen „Programm“ und „Investitionsprogramm“ gibt es hier keinen inhaltlichen Unterschied.

3. Inwiefern besteht zwischen den bis zum Jahr 2018 angestrebten jährlichen Investitionsmitteln für Verkehrsinfrastruktur in Höhe von ca. 14 Milliarden Euro und dem im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vorgesehenen jährlichen Finanzvolumen von ca. 15 Milliarden Euro für den verkehrsträgerübergreifenden Substanzerhalt sowie die Aus- und Neubauprojekte des Vordringlichen Bedarfs (VB) einschließlich des Vordringlichen Bedarfs – Engpassbeseitigung (VB-E) für die Jahre 2016 bis 2030 (in Höhe von insgesamt 226,7 Milliarden Euro ohne die sog. „Schleppe“ für Projekte nach dem Jahr 2030) eine jährliche Differenz in Höhe von mindestens 1,1 Milliarden Euro?

Im Entwurf des BVWP 2030 ist im Zeitraum von 2016 bis 2030 ein durchschnittliches Finanzvolumen von rd. 15 Mrd. Euro pro Jahr vorgesehen. Wie im BVWP-Entwurf beschrieben, ist eine Erhöhung der Mittel nach 2018 notwendige Voraussetzung für die Umsetzbarkeit der Projekte des BVWP 2030. Dies soll mit Hilfe der Ausweitung der Nutzerfinanzierung erreicht und ggf. durch zusätzliche Haushaltsmittel ergänzt werden.

4. Welche Projekte mit welchem jeweiligen Investitionsvolumen sollen als sog. „Schleppe“ in Höhe von insgesamt 37,8 Milliarden Euro erst nach dem Jahr 2030 begonnen bzw. zu Ende finanziert werden, und befinden sich darunter auch Vorhaben mit der Dringlichkeitszuordnung VB-E, wie aus Tabelle 2 des BVWP-Entwurfs (März 2016) zu entnehmen ist (bitte Projekte tabellarisch mit Dringlichkeitszuordnung und jeweiligem Investitionsvolumen auflisten)?

Der BVWP-Entwurf sieht vor, dass alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs (VB/VB-E) bis 2030 fertiggestellt oder zumindest begonnen werden. Bei Großprojekten, insbesondere wenn sie erst gegen Ende der Zeitraums 2016 bis 2030 in Bau gehen, wird jedoch eine Abfinanzierung in der Zeit nach 2030 notwendig sein. Das dafür notwendige Investitionsvolumen wird als Schleppe bezeichnet. Eine Zuordnung, für welche Projekte in welchem Umfang erst nach 2030 finanzielle Mittel zur Abfinanzierung benötigt werden, ist nicht zuletzt aufgrund der Unwägbarkeiten der Planungsprozesse zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

5. Mit welchem jährlichen Anteil aus den Regionalisierungsmitteln kalkuliert die Bundesregierung zur Umsetzung von Projekten des BVWP 2030, und inwiefern sind diese Mittel bereits in den für das Jahr 2018 angestrebten jährlichen Investitionsmitteln für Verkehrsinfrastruktur in Höhe von ca. 14 Milliarden Euro enthalten?

6. Mit welchem jährlichen Anteil aus Bundesmitteln auf Grundlage des Entflechtungs- und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes kalkuliert die Bundesregierung zur Umsetzung von Projekten des BVWP 2030, und inwiefern sind diese Mittel bereits in den für das Jahr 2018 angestrebten jährlichen Investitionsmitteln für Verkehrsinfrastruktur in Höhe von ca. 14 Milliarden Euro enthalten?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die genannten Mittel sind aufgrund ihrer Zweckbestimmung für die Projekte des Bundesverkehrswegeplans nicht relevant. Sie sind auch nicht Teil der angestrebten jährlichen Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes.

7. a) Für welche Vorhaben, und in welcher Höhe hat die Bundesregierung in der Förderperiode in den Jahren 2014 bis 2020 EU-Mittel im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) erhalten (bitte nach Verkehrsträgern unter Angabe der Vorhaben inklusive Fördersumme und Gesamtkosten aufschlüsseln)?

Die Liste der betreffenden Projekte ist auf der Internetseite des BMVI unter „Ergebnis des Call 2014“ veröffentlicht: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/2015/liste-verkehrsinfrastruktur-bund.pdf?__blob=publicationFile.

- b) Kalkuliert die Bundesregierung bei der Umsetzung des BVWP für die Zeit nach dem Jahr 2020 mit EU-Mitteln für die Transeuropäischen Netze?

Wenn ja, mit welcher Fördersumme rechnet die Bundesregierung?

Wenn nein, warum nicht?

Nein, es gibt keinerlei Grundlagen für derartige Kalkulationen.

- c) Inwiefern rechnet die Bundesregierung damit, dass auch Vorhaben im Bereich Straße des neuen BVWP mit Mitteln der Connecting Europe Facility (CEF) im Rahmen der TEN-V gefördert werden können?

Eine Förderung von Straßenbauprojekten ist nur im Rahmen von Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b Unterpunkt vii der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 möglich.

- d) Bei welchen Vorhaben im VB (Straße, Schiene, Wasserstraße) erkennt die Bundesregierung einen für die Förderung durch die CEF notwendigen „europäischen Mehrwert“ (bitte nach Verkehrsträgern aufschlüsseln und begründen)?

Der europäische Mehrwert eines Vorhabens muss bei der (Förder-)Antragstellung nachgewiesen werden. Diesen Mehrwert im Rahmen der Förderauswahl zu bewerten, ist Sache der Europäischen Kommission.

8. Welche zusätzlichen jährlichen Einnahmen erwartet die Bundesregierung ab wann im Zuge der Ausweitung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen?

Die im Koalitionsvertrag vorgesehene Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen soll 2018 in Kraft treten. Mit der Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes werden zusätzliche Mauteinnahmen in Höhe von bis zu 2 Mrd. Euro p. a. erwartet. Im Jahr 2018 werden diese anteilig anfallen.

9. In welcher Höhe, und ab wann ist bei den Einnahmen zur Umsetzung der Projekte aus dem BVWP 2030 die derzeit gestoppte sog. Infrastrukturabgabe („Ausländer-Maut“) berücksichtigt?

Die für die Umsetzung des BVWP 2030 notwendigen Mittel sollen u. a. mit Hilfe der Ausweitung der Nutzerfinanzierung erreicht werden. Die für die Ausweitung erforderlichen Schritte werden derzeit vorbereitet. Der BVWP ist jedoch kein Finanzierungsplan, so dass eine robuste Abschätzung der notwendigen Mittel für die nächsten 15 Jahre auch ohne eine detaillierte Zuordnung einzelner Einnahmearten bzw. -zeitpunkte erfolgt ist.

10. Welche Einnahmen wären auf Grundlage des Wegekostengutachtens mit der Einführung einer Fernbus-Maut sowie mit der Ausweitung der LKW-Maut auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 und 7,49 Tonnen zu erzielen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 33 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/7805 sowie die Antwort zu der Mündlichen Frage 23 auf Plenarprotokoll 18/148 verwiesen.

11. Welche Maßnahmen zur Ausweitung der Nutzerfinanzierung plant die Bundesregierung?

Folgende Maßnahmen zur Ausweitung der Nutzerfinanzierung sind geplant:

- Die im Koalitionsvertrag vorgesehene Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen in 2018.
- Die Implementierung des Infrastrukturabgabesystems nach Beendigung des derzeit laufenden Vertragsverletzungsverfahrens und Bestätigung der EU-Rechtskonformität.

12. Welche Maßnahmen im Rahmen der Nutzerfinanzierung (Straße) wurden bereits in der Erstellung der Verkehrsprognose 2030 berücksichtigt?

Für die Lkw-Maut wurde in der Prognose eine reale Konstanz angenommen. Die Prognosemodelle der Verkehrsprognose 2030 arbeiten im Übrigen mit generalisierten Nutzerkostenentwicklungen für die jeweiligen Verkehrsbereiche. Erfasst wird hier die durchschnittliche jährliche (reale) Änderungsrate bis 2030 der für die Nutzer relevanten Kostensteigerungen in pauschalierter Form. Entscheidend ist, dass die jeweiligen generalisierten Nutzerkostenentwicklungen den langfristigen Trend bis 2030 möglichst realitätsnah abbilden. Dieser Ansatz ist insoweit relativ robust gegenüber den Ausprägungen einzelner verkehrspolitischer Maßnahmen.

13. Von welcher Investitionshöhe für die bisher geplanten elf Projekte der sog. „Neuen Generation“ Öffentlich-Privater Partnerschaften geht die Bundesregierung derzeit aus?
14. Von welcher Gesamthöhe an Betreibervergütungen geht die Bundesregierung für die bisher geplanten elf Projekte der sog. „Neuen Generation“ Öffentlich-Privater Partnerschaften innerhalb der Laufzeit des BVWP 2030 derzeit aus?

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

Die Bundesregierung geht davon aus, dass für die Projekte der „Neuen Generation“ ÖPP-Gesamtaufwendungen in Höhe von rd. 15 Mrd. Euro für den Bau, die (anteilige) Finanzierung sowie für Erhalt und Betrieb erforderlich werden. Hierin enthalten sind rd. 7,5 Mrd. Euro Investitionen für den Bau. Der Vergabestart der Projekte der „Neuen Generation“ ÖPP ist sukzessive bis 2020 geplant, so dass die jeweiligen Projektzeiträume über die Laufzeit des BVWP 2030 hinausreichen. Insoweit ist eine weitere Differenzierung der gewünschten Daten nicht möglich.

15. Inwiefern plant die Bundesregierung weitere Projekte aus dem BVWP 2030 als „Neue Generation“ Öffentlich-Privater Partnerschaften bzw. nach dem Verfügbarkeitsmodell umzusetzen, und um welche Projekte handelt es sich hierbei (bitte tabellarisch mit Investitionssumme aufführen)?

Die Bundesregierung plant gegenwärtig keine neue ÖPP-Staffel.

16. Kalkuliert die Bundesregierung bei der Umsetzung des BVWP mit Förderungen aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI)?
Wenn ja, mit welcher Höhe und für welche Vorhaben?
Wenn nein, warum nicht?

Nein. Grundsätzlich kommen für eine EFSI-Förderung Projekte des Bundesverkehrswegeplans, die in Öffentlich-Privater Partnerschaft realisiert werden, zwar in Betracht. Ob eine Förderung gewährt werden kann, hängt aber von den Entscheidungen des EFSI-Investitionsausschusses und der EIB ab. Letztlich entscheidet der private Projektträger, ob er eine EFSI-abgesicherte Finanzierung in Anspruch nehmen möchte.

17. Wie hoch ist das Gesamtvolumen des im Entwurf des BVWP 2030 enthaltenen „Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht“ (bitte tabellarisch nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Gesamtkosten Entwurf BVWP 2030, Teil Bundesfernstraßen	
	WB*
	[Mio. €]
BW	2848
BY	4311
BE	126
BB	1042
HB	123
HH	234
HE	1286
MV	17
NI	1370
NW	4180
RP	943
SL	128
SN	342
ST	0
SH	138
TH	53
Gesamt	17141

18. Wie hoch ist das Gesamtvolumen des im Entwurf des BVWP 2030 enthaltenen „Weiteren Bedarfs“ (bitte tabellarisch nach Bundesländern bzw. Verkehrsträgern aufschlüsseln)?

Das Volumen des Weiteren Bedarfs bei der Schiene beträgt 9,7 Mrd. Euro und bei der Wasserstraße 689 Mio. Euro. Das Volumen bei der Straße ergibt sich aufgeschlüsselt nach Bundesländer wie folgt:

Gesamtkosten Entwurf BVWP 2030, Teil Bundesfernstraßen	
	WB
	[Mio. €]
BW	1522
BY	1429
BE	0
BB	630
HB	0
HH	0
HE	4076
MV	139
NI	1636
NW	2541
RP	1526
SL	21
SN	510
ST	961
SH	128
TH	992
Gesamt	16111

19. Welche durchschnittliche Kostensteigerung hatten Verkehrsprojekte die im Zuge des letzten BVWP von 2003 geplant und umgesetzt wurden (bitte getrennt für die Verkehrsträger sowie, wenn möglich, nach Art der Kostensteigerung angeben)?

Eine solche Auswertung der Projekte des BVWP 2003 liegt nicht vor und kann in der Kürze der Zeit auch nicht erstellt werden.

20. Worin unterscheiden sich Maßnahmen in der Kategorie VB von denen des VB-E im Hinblick auf die Mittelbereitstellung des Bundes und der Baufreigabe durch den Bund?

Für die Projekte der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)“ ist vorgesehen, diese im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 umzusetzen bzw. zu beginnen. Innerhalb der VB-Projekte sind Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb frühzeitig umgesetzt werden sollen. Für eine prioritäre Umsetzung der VB-E-Projekte ist eine vorrangige Planung erforderlich. Für die Planung der VB-Projekte insgesamt wird eine Erhöhung der Planungskapazitäten erforderlich sein.

21. Inwiefern berücksichtigt die Aussage des Bundesverkehrsministers, „Investitionsmittel und Projekte sind synchronisiert, so dass alle Projekte des vordringlichen Bedarfs im Zeitrahmen des BVWP 2030 umgesetzt werden können“ (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/035-dobrindt-bvwp-2030.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%23id201724), bereits Kostensteigerungen der Vorhaben?

Im Entwurf des BVWP 2030 wird darauf hingewiesen, dass sowohl bei den für den BVWP unterstellten verfügbaren Finanzmitteln als auch bei den Investitionskosten der Projekte keine zukünftigen Preissteigerungen berücksichtigt wurden. Damit wird die Vergleichbarkeit der Größen „Finanzmittelvolumen“ und „Investitionskosten“ hergestellt. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass mögliche Preissteigerungen sich nicht nur auf die Investitionskostenhöhe auswirken, sondern bei der Nutzerfinanzierung über die jeweilige Wegekostenrechnungen zu Mehreinnahmen führen.

22. In welchem Verhältnis steht die Aussage des Bundesverkehrsministers, dass alle für den VB vorgeschlagenen Projekte bis zum Jahr 2030 finanzierbar seien (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/035-dobrindt-bvwp-2030.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%23id201724), zur Antwort des BMVI auf die Schriftliche Frage 59 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 18/8020: „Die Realisierung der Projekte hängt insbesondere davon ab, wie hoch die zur Verfügung gestellten Mittel in diesem Zeitraum sind“?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

23. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass die im BVWP 2030 vorgesehenen Projekte in den kommenden 14 Jahren zu den geplanten Kosten umgesetzt werden können, und welche Konsequenzen ergeben sich, wenn der Kostenrahmen nicht eingehalten werden kann?

Es wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

24. Welche Schienenprojekte im VB bzw. VB-E sollen erst nach dem Jahr 2030 umgesetzt werden, da in den Aus- und Neubau in den Jahren 2016 bis 2030 (ohne Erhaltungs- bzw. Ersatzanteil) 17,2 Milliarden Euro investiert werden sollen, während hier Projekte für 31,7 Milliarden vorgesehen sind?

Alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs (VB/VB-E) werden bis 2030 fertiggestellt oder zumindest begonnen werden. Das Investitionsvolumen der Schienenprojekte des VB/VB-E beträgt ca. 31,7 Mrd. Euro. Davon sind bis 2030 17,2 Mrd. Euro vorgesehen.

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

25. Was hat die vorgeschlagene Kategorisierung „VB+“ bei den Schienenprojekten zu bedeuten (siehe Umweltbericht Anhang 2) und weshalb gibt es diese Kategorie nicht auch für Straßen- und Wasserstraßen-Projekte?

Hier handelt es sich um einen Redaktionsfehler. Statt „VB+“ muss es im Anhang des Umweltberichts „VB-E“ heißen.

26. Weshalb wurden im Bereich der Schienenwege „Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis [NKV] kleiner 1 aussortiert und sind damit nicht Teil des BVWP“ (BVWP 2030 – Entwurf März 2016, Seite 39), während bei den Wasserstraßen Projekte mit einem NKV kleiner 1 in den VB aufgenommen werden?
27. Wie konnten Projekte aus dem Bereich der Wasserstraßen mit einem NKV kleiner 1 für den VB vorgeschlagen werden, obwohl nur Projekte mit einem NKV von mindestens 1 „einer vollständigen Bewertung im Rahmen des BVWP 2030 unterzogen“ werden konnten?

Die Fragen 26 und 27 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Wasserstraßenprojekte, die im „Quick Scan“ ein NKV von (gerundet) mindestens 0,5 erreicht haben, wurden in die Hauptbewertung des BVWP 2030 übernommen. Die Aufnahme von vier Wasserstraßenprojekten mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1 in den Vordringlichen Bedarf (VB) des BVWP-Entwurfs 2030 erfolgte im Hinblick auf die verkehrspolitische Zielsetzung, den umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße zu fördern unter den Aspekten Netzbedeutung (Lage im Kernnetz), Reduzierung des Ausfallrisikos und Verbesserung der Qualität der Seehafenhinterlandanbindung.

28. Auf welcher Grundlage beruht die Annahme, dass Projekte des Potentiellen Bedarfs (Streckenmaßnahmen) für 3,25 Milliarden Euro dem VB und für 8,45 Milliarden Euro dem Weiteren Bedarf zugeordnet werden, obwohl hierfür noch keine Bewertung vorliegt?

Bei der Annahme handelt es sich um eine grobe Schätzung, die auf Basis vorangegangener Studien und Kenntnisse der Projekte, z. B. im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung, ermittelt wurde.

29. Inwiefern ist es zutreffend, dass die Schienenprojekte des Potentiellen Bedarfs mit den laufenden Nummern 1 bis 34, die noch in den VB oder Weiteren Bedarf aufsteigen können, nicht im notwendigen Gesamtinvestitionsvolumen berücksichtigt werden?

Für die Schienenprojekte des Potentiellen Bedarfs mit den laufenden Nummern 1 bis 34 ist im Gesamtinvestitionsvolumen (im Vordringlichen Bedarf) ein Pauschalbetrag von 3,25 Mrd. Euro berücksichtigt.

30. Welches mögliche zusätzliche Investitionsvolumen für die Schienenprojekte des Potentiellen Bedarfs mit den laufenden Nummern 1 bis 34, die noch in den VB oder Weiteren Bedarf aufsteigen können, ist zu erwarten, wenn sich die Kosten für die laufenden Projekte sowie den insgesamt 21 Projekten des VB bzw. VB-E bereits auf ca. 49 Milliarden Euro belaufen?

In dem Gesamtinvestitionsvolumen von 49 Mrd. Euro ist der in der Antwort zu Frage 29 angesprochene Pauschalbetrag von 3,25 Mrd. Euro enthalten.

31. Wie kann die Notwendigkeit für Straßenneu- und Ausbau beurteilt werden, wenn zahlreiche Schienenprojekte hingegen noch nicht vollständig bewertet und keiner Dringlichkeitskategorie zugeordnet worden sind (Vorhaben des Potentiellen Bedarfs)?

Die Prüfung möglicher intermodaler Interdependenzen zwischen den Vorhaben des BVWP 2030 zeigt, dass keine Interdependenzen zu erwarten sind, welche

die Wirtschaftlichkeit der Projekte der jeweils anderen Verkehrsträger beeinflussen.

32. Könnte die zusätzliche Umsetzung weiterer leistungsfähigerer und für den Personen- wie Güterverkehr attraktiverer Schienenwege aus dem Potentiellen Bedarf aus Sicht der Bundesregierung einige Neu- und Ausbauprojekte gesamtwirtschaftlich unrentabel machen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Nein. Mit den bereits bewerteten Projekten sind bewusst diejenigen Projekte ausgewählt worden, bei denen gesamtwirtschaftlich die höchsten Effekte (Engpassbeseitigung bzw. Fahrzeitgewinne) zu erwarten sind.

33. Weshalb konnten nicht alle Schienenvorhaben abschließend bewertet werden, und weshalb wurden zahlreiche Schienenprojekte lediglich in der Rubrik „Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB oder [Weiteren Bedarf] aufsteigen können“, aufgelistet?
34. Weshalb war es der Bundesregierung möglich, alle rund 1 800 angemeldeten Bundesfernstraßen-Projektideen trotz teils sehr früher Planungsstände zu bewerten und einzustufen, nicht aber die deutlich geringere Anzahl an 400 Bundesschienenwege-Projektideen?

Die Fragen 33 und 34 werden wegen des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Wie auch in den vergangenen Bundesverkehrswegeplänen 1992 und 2003 gibt es eine Reihe von Schienenprojekten, die aufgrund ihrer Komplexität erst im Nachgang zum eigentlichen BVWP bewertet werden können.

Zum einen ist das Bewertungsverfahren für die Schienenvorhaben aufgrund der hohen Netzwirkung und des größeren Projektumfangs sehr aufwändig. Für den Verkehrsträger „Schiene“ konnte die Öffentlichkeit Projekte zur Bewertung für den BVWP anmelden. Die Umsetzung dieser Anmeldungen in konkrete Projektzuschüsse und die Ermittlung der Investitionskosten oblag und obliegt dem BMVI. Für den Verkehrsträger „Straße“ wurden diese Informationen dagegen schon durch die Bundesländer (Auftragsverwaltung) mit deren Anmeldungen bereitgestellt. Ferner handelt es sich bei Schiene um einen spurgebundenen Verkehrsträger mit drei Verkehrsarten: Nah-, Fern- und Güterverkehr. Veränderungen der Infrastruktur durch Aus- und Neubauten führen zu veränderten Fahrzeiten und Kapazitäten, was wiederum die Erarbeitung und Abstimmung entsprechender Linien- und Produktionskonzepte für die drei Verkehrsarten und ihrer Verknüpfungen erfordert.

Zum anderen können einige Schienenprojekte erst dann bewertet werden, wenn weitere Rahmenbedingungen geklärt wurden. Hierzu gehören die Eisenbahnknoten ebenso wie internationale Projekte, die erst im Zusammenspiel mit komplementären Maßnahmen der Nachbarstaaten ihren Nutzen entwickeln können. Hierzu sind in der Regel zeitaufwändige Abstimmungen mit den Nachbarstaaten erforderlich. Ebenso können kleinteiligere Schienenprojekte (z. B. Überholgleise) erst im Zusammenhang mit den weiteren Überlegungen zum Deutschland-Takt bewertet werden. Eine detaillierte Definition und Bewertung dieser Schienenprojekte zum jetzigen Zeitpunkt wäre fachlich nicht fundiert.

Aus diesen Gründen werden die noch nicht abschließend bewerteten Projekte dem Potentiellen Bedarf zugeordnet.

35. Wie hoch ist der Anteil der Mittel der im Nachgang zum BVWP zu bewertenden Projekte des Potentiellen Bedarfs für Maßnahmen für einen Deutschland-Takt, die sich laut Entwurf des BVWP zusammen mit den Mitteln für weitere Knoten und mikroskopische Maßnahmen auf 750 Millionen Euro belaufen sollen?

Bereits bei der Auswahl der Projekte für die erste Bewertungsphase wurde darauf geachtet, dass die Projekte eine positive Wirkung für einen Deutschland-Takt haben. In einem gesondert zu untersuchenden Planfall M-001-V01 werden das BVWP-Zielnetz und ein optimierter Deutschland-Takt auf einander abgestimmt. Dazu werden ggf. weitere fahrplanfeine bzw. mikroskopische Untersuchungen der Schieneninfrastruktur durchgeführt. Anschließend wird dieser Planfall Deutschland-Takt unter Berücksichtigung des Reisezeitnutzens gesamtwirtschaftlich bewertet. Dabei werden nicht nur Engpässe bei den Trassen für die Personenverkehre identifiziert, sondern auch Zwangspunkte und Engpässe in den Knoten sowie für die Systemtrassen des Güterverkehrs. Aus diesem Grund lässt sich derzeit noch keine Aufteilung der 750 Mio. Euro auf die einzelnen Maßnahmengruppen vornehmen.

36. Inwiefern sieht die Bundesregierung die Umsetzung des Deutschland-Taktes als vordringlich an, und aus welchen Gründen sind Teile der Mittel für die Umsetzung des Deutschland-Taktes im Weiteren Bedarf aufgeführt?

Wie im Koalitionsvertrag vom Dezember 2013 vereinbart, wird die künftige Planung der Schienenwege am Ziel eines Deutschland-Takts mit bundesweit aufeinander abgestimmten Anschlüssen sowie leistungsfähigen Güterverkehrstrassen ausgerichtet. Aus diesem Grund spielen die Prinzipien einer fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung in der Bundesverkehrswegeplanung eine wichtige Rolle. Diese Prinzipien ermöglichen es, dass den Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs eine bedarfsgerechte Infrastruktur für ein attraktives Verkehrsangebot zur Verfügung gestellt wird.

Ein Deutschland-Takt wird sich nur in mehreren Realisierungsstufen einführen lassen. Aus diesem Grund wird es auch für einen Deutschland-Takt sinnvolle Maßnahmen geben, die erst in späteren Realisierungsphasen und daher nicht mit höchster Priorität umzusetzen sind. Diese Maßnahmen werden in den Weiteren Bedarf aufgenommen.

37. Weshalb wurden die untersuchten Schienenprojekte nicht einzeln im Hinblick auf ihre jeweilige Wirkung für die Umsetzung des Deutschland-Taktes bewertet und dargestellt?

Alle Maßnahmenvorschläge der Machbarkeitsstudie Deutschland-Takt wurden in das mehrstufige Bewertungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Die großräumig wirksamen infrastrukturellen Maßnahmenvorschläge der Machbarkeitsstudie zum Deutschland-Takt sind dabei Teil der Vorhaben, die zum BVWP 2030 bereits detailliert untersucht wurden. Diese Maßnahmen haben sich dabei als wirtschaftlich erwiesen und sind in den VB eingestuft worden. Ihre Wirtschaftlichkeit wurde dabei auch unabhängig von der Realisierung des Deutschland-Takts nachgewiesen.

38. Wie, und wann sollen weitere Schritte beim Deutschlandtakt u. a. mit „konkreten Zielfahrplänen mit abgestimmten Takten“ zu einem späteren Zeitpunkt in den Gesamtkontext der Bundesverkehrswegeplanung gebracht werden?

Derzeit lässt das BMVI einen Arbeitsfahrplan für das Jahr 2030 erstellen, der auf der Infrastruktur des Bezugsfalls sowie den Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs basiert. Dieser Arbeitsfahrplan soll in Abstimmung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs sowie den Aufgabenträgern des Nahverkehrs zu einem optimierten Deutschland-Takt entwickelt werden. Die hierfür erforderlichen ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen werden im Planfall Deutschland-Takt (M-001-V01, siehe Antwort zu Frage 35) bewertet.

39. a) Wann beabsichtigt die Bundesregierung, den Entwurf eines Bundesschienausbaugesetzes vorzulegen?

Der Entwurf soll zusammen mit dem überarbeiteten BVWP vorgelegt werden.

- b) Werden bis dahin alle Schienenvorhaben, also auch diejenigen im Potentiellen Bedarf, abschließend bewertet sein, und welche Rolle wird der Deutschland-Takt in diesem Gesetzentwurf spielen?

Bis zu diesem Zeitpunkt werden nach Einschätzung des BMVI noch nicht alle Vorhaben des „Potentiellen Bedarfs“ abschließend bewertet sein. Sie werden daher auch im Schienenwegeausbaugesetz als Potentieller Bedarf gekennzeichnet. In diesem Gesetzesentwurf wird auf den Deutschland-Takt als Basis der fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung Bezug genommen.

40. Wie viele Projekte des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht wurden im Zuge der Umsetzung des BVWP 2003 bis heute realisiert, mit welchen gesamten Kosten, für welche Verkehrsträger?

Die Dringlichkeitskategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ gab es nur beim Verkehrsträger Straße. Für den Bereich der Bundesfernstraßen wurden zwei Projekte mit Gesamtkosten von 37 Mio. Euro realisiert. Außerdem wurden im Zuge eines Bedarfsplanprojekts zwei Knotenpunkte für insgesamt 11 Mio. Euro vorab ausgebaut.

41. Inwieweit werden in diesem Zusammenhang die Planungsabteilungen für Straßen, Eisenbahnen und Wasserstraßen angepasst, um das Ziel, realistischer planen zu können auch zu erfüllen, und wird es hier jeweils zu Aufstockungen beim Personal kommen?

Wenn ja, in jeweils welcher Höhe?

Wenn nein, warum jeweils nicht?

Die Erhöhung der Planungskapazitäten bei den Vorhabenträgern ist eine wichtige Aufgabe, damit die im BVWP enthaltenen Vorhaben bei allen drei Verkehrsträgern umgesetzt werden können. Dazu werden Gespräche mit den jeweiligen Vorhabenträgern geführt.

