

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jürgen Trittin, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/6228 –**

### **Beibehaltung des Zugangsgebotes Bodenfelder Strecke**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die vom niedersächsischen Wirtschaftsministerium im Oktober 2004 verkündete positive Vereinbarung zwischen der Landesverkehrsgesellschaft und der Deutschen Bahn AG, im Hinblick auf Modernisierung und Beschleunigung der Bodenfelder Bahn von Göttingen nach Bodenfelde, steht gegenwärtig wieder zur Disposition.

Die Rücknahme der Zusage wird damit begründet indem das Land Niedersachsen auf neue Kriterien des Bundes verweist und eine erneute Wirtschaftlichkeitsbewertung der Strecke abwartet.

Vor diesem Hintergrund wird nicht nur eine Ausdünnung des Netzes befürchtet, sondern auch die Erhaltung des ICE-Halt Göttingen, als Knotenpunkt im Bahnnetz für eine bedeutsame West-Ost-Verbindung.

Um die Strecke und die Anbindung des ICE-Bahnhofs Göttingen nach Westen dauerhaft zu sichern und zu verbessern, ist das Zugangsgebot und die Beschleunigung der Bodenfelder Strecke jedoch unverzichtbar.

1. Wie ist der aktuelle Stand der Wirtschaftlichkeitsbewertung zu der Bodenfelder Strecke?

Da die Länder als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs über den Ausbau einer Schienenstrecke in Abstimmung mit der DB Netz AG selbst entscheiden, ist von ihnen auch der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die jeweilige Maßnahme zu führen. Der Bund besitzt keine Informationen über den aktuellen Stand der Wirtschaftlichkeitsbewertung.

2. Können die im Jahr 2006 erfolgten Verschärfungen der Förderbedingungen für die Bezuschussung des Ausbaus von Nahverkehrsstrecken nach § 8 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes rückgängig gemacht werden?

Ausgelöst durch den Wunsch der Länder neben den bisher ausgereichten zinslosen Darlehen auch nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse für Maßnahmen

nach § 8 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) erhalten zu können, wurde ein neues, mit den Bundesländern abgestimmtes Verfahren zur Abwicklung der Maßnahmen nach § 8 Abs. 2 BSchwAG notwendig, um im Sinne der Bundeshaushaltsordnung einen wirtschaftlichen Einsatz der Bundesmittel zu gewährleisten. Insofern ist eine Wiedereinführung der alten Verfahrensweise nicht möglich.

3. Ist eine Bereitstellung von Bundesmitteln für die Bodenfelder Strecke möglich, wenn die Nachfrage sich derzeit auf ca. 400 Reisende beläuft und voraussichtlich erst mit der modernisierten Strecke die Anforderungen erfüllt, die die neue Querschnittbelastung von mehr als 1 000 Fahrgästen/Werktag für die Bereitstellung von Bundesmitteln zum Ausbau von Bahnstrecken voraussetzt?

Nach dem mit den Bundesländern abgestimmten Verfahren zur Abwicklung der Maßnahmen nach § 8 Abs. 2 BSchwAG ist eine Bereitstellung von Bundesmitteln für die Bodenfelder Strecke unter den geschilderten Voraussetzungen nicht möglich.

4. Welche Möglichkeiten hat die Bundesregierung zur Rücknahme der Kürzung der Regionalisierungsmittel?

Die aus dem Haushaltsbegleitgesetz 2006 resultierende notwendige Einsparung bei den Regionalisierungsmitteln wird durch die Umsetzung der zwischen Bund und Ländern im Juni 2006 vereinbarten Eckpunkte teilweise kompensiert (im Zeitraum 2008 bis 2010 um insgesamt rund 500 Mio. Euro). Ein entsprechender Gesetzentwurf befindet sich derzeit im Gesetzgebungsverfahren.

5. Hat das Land Niedersachsen die Pflicht eine Kompensation der fehlenden Regionalisierungsmittel durch Landesmittel vorzunehmen?

Nein. Die Entscheidungshoheit zur Verwendung der Mittel liegt bei den Ländern. Sie haben die Möglichkeit, die Kürzungen u. a. mit Landesmitteln, die durch die Entlastungen des Haushaltsbegleitgesetzes 2006 an anderer Stelle freigeworden sind, und vermehrte Ausschreibungen auszugleichen.

6. Ist es angesichts der alarmierenden Perspektiven, die bei der Klimadebatte offensichtlich geworden sind, nicht dringend erforderlich, dass mehr Menschen vom Auto auf die Bahn umsteigen?

Wie ist eine Kürzung der Mittel vor diesem Hintergrund zu bewerten?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass mit den Entscheidungen zum Haushaltsbegleitgesetz 2006 und der laufenden Novellierung des Regionalisierungsgesetzes eine ausreichende Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs und insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs gewährleistet ist.