

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD  
– Drucksache 17/78 –**

### **Bau der Y-Trasse**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Für Deutschland wird eine Zunahme der Güterverkehrsleistung zwischen 2004 bis 2025 um rd. 70 Prozent vorhergesagt. Besonders stark wird der Seehafen-hinterlandverkehr zunehmen. Das Aufkommen wird voraussichtlich um rd. 130 Prozent von 195 Mio. Tonnen auf rd. 450 Mio. Tonnen steigen. Voraussetzung für die Bewältigung des Güterverkehrsaufkommens ist die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten mit hoher Angebotsqualität.

Die Y-Trasse gilt neben dem Jade-Weser-Port als wichtigstes Verkehrsprojekt Norddeutschlands und ist integraler Bestandteil eines umfassenden Konzepts zur Hafenhinterlandanbindung. Sie ist Teil der mit den norddeutschen Ministerpräsidenten verabredeten Ahrensburger Liste mit 19 prioritären Projekten.

Die Bedeutung der Y-Trasse für die Bewältigung des prognostizierten Personen- und Güterverkehrsaufkommens konnte bereits im Rahmen der Arbeiten zum Bundesverkehrswegeplan 2003 nachgewiesen werden. Dabei hat sich gezeigt, dass die Neubaustrecke eine wesentliche Voraussetzung für die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den Schienengüterverkehr ist.

1. Treffen Presseberichte zu, wonach sich der Bund komplett aus der Finanzierung der Planungskosten der Y-Trasse zurückziehen will?

Der Bund zieht sich nicht aus der Finanzierung der Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover (sog. Y-Trasse) zurück. Es handelt sich um ein Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege.

2. Trifft es zu, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) noch vor der Bundestagswahl beim Bundesministerium der Finanzen (BMF) einen Antrag auf Entsperrung der 20 Mio. Euro Planungsmittel gestellt hat?

3. Was sind die Beweggründe des BMF, nach dem Regierungswechsel aus der Finanzierung der Planungskosten auszusteigen?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat einen Antrag auf Aufhebung der Sperre gestellt. Die Bundesregierung hat sich zu einer Vorfinanzierung der Planungskosten entschlossen.

4. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die insgesamt von Bund und Ländern zur Vorbereitung dieses Projekts investierten Haushaltsmittel?

Von Seiten des Bundes wurde bisher keine Vereinbarung zur Finanzierung von Leistungen im Zusammenhang mit dem Bau der Y-Trasse abgeschlossen.

5. Ist die Bundesregierung bereit, diesen Rückschlag für die Infrastrukturentwicklung für Norddeutschland zu korrigieren?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

6. Wann ist im Falle eines positiven Votums mit der finalen Entscheidung über die Finanzierung der Planungskosten und der Baufinanzierung zu rechnen?
7. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung ohne den Ausbau der Y-Trasse der in den nächsten Jahren zu erwartende Anstieg des Güterverkehrs auf den Hafenhinterlandanbindungen bewältigt werden?

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

Das BMVBS beabsichtigt, die Finanzierungsvereinbarung zur Vorfinanzierung der Planungskosten noch im Jahr 2009 abzuschließen. Nach Vorliegen des Baurechts wird eine Realisierung des Vorhabens im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zügig angestrebt.

8. Hat die Bundesregierung Alternativkonzepte für die Bewältigung des prognostizierten Personen- und Güterverkehrsaufkommens, wenn die Y-Trasse nicht gebaut wird?
9. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, welche zusätzlichen Lärmbelastigungen und Staugefahren zu erwarten sind, wenn die Zunahme des Güterverkehrs nicht durch den Bau der Y-Trasse aufgefangen werden kann, sondern einseitig auf die Straße verlagert wird?
10. Welche negativen Auswirkungen erwartet die Bundesregierung bei einem Verzicht des Baus der Y-Trasse auf die gesamte norddeutsche Verkehrsinfrastruktur?

Die Fragen 8, 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung werden auch alternative Lösungen zur Beseitigung prognostizierter Engpässe im norddeutschen Schienennetz untersucht. Ergebnisse werden für das Frühjahr 2010 erwartet.

Umweltbelastungen und sonstige Auswirkungen einzelner Projekte sind unter anderem von der künftigen Verkehrsnachfrage und dem Ausbauzustand des Verkehrsnetzes aller Verkehrsträger (Schiene, Straße, Wasserstraße) abhängig.

11. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung für die norddeutsche Region, wenn aufgrund einer unzureichenden Seehafenhinterlandanbindung die deutschen Seehäfen ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit verlieren?
12. Welche Auswirkungen haben nach Ansicht der Bundesregierung eine unzureichende Seehafenhinterlandanbindung auf die Arbeitsplätze und die Beschäftigung in den norddeutschen Küstenregionen und dem Hafenhinterland?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung will die Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel ausbauen. Damit wird auch künftig ein Beitrag zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen geleistet.

13. Sind nach den Überlegungen der Bundesregierung noch andere Projekte der Ahrensburger Liste von der Einstellung der Bundesmittel für die Planung bzw. einer Komplettstreichung betroffen?

Die sog. Ahrensburger Liste ist eine Forderung der Länder und nicht Grundlage der Finanzierung von Bedarfsplanprojekten.

