

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 14/3986 –**

Kosten der Realisierung des Bedarfsplans Schiene

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 11. November 2010 veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die „Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen“ (www.bmvbs.de). Dieser Bericht beruht für die Bundesschienenwege auf der umfangreichen Studie „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ (www.bmvbs.de).

Die im Bedarfsplan Schiene aufgeführten Schienenprojekte wurden für die Bedarfsplanüberprüfung vorab zugeordnet, entweder zum Bezugsfall B0 oder zum Planfall. Der Bezugsfall enthält „alle bereits realisierten bzw. in Bau befindlichen sowie alle als realisiert unterstellten Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ (Bericht S. 9). Aus Anlage 4 des Berichts wird ersichtlich, dass 25 Projekte als realisiert bzw. in Bau befindlich klassifiziert werden, 13 Projekte wurden nach einer Vorprüfung (Kapitel 5 der Studie) ebenfalls in den Bezugsfall B0 aufgenommen. Neu überprüft wurden nur die Projekte des Planfalls, das sind „38 der rund 80 Bedarfsplanmaßnahmen“ (Bericht S. 7). Davon wurden als Ergebnis der Bedarfsplanuntersuchung 29 Projekte als bauwürdig ermittelt. Diese „29 bauwürdigen Bedarfsplanprojekte haben ein Investitionsvolumen von 25,8 Mrd. Euro.“ (Bericht S. 11). Mit dem Projekt Ausbaustrecke Berlin–Görlitz (PF 23a) befindet sich darunter mindestens ein Projekt, das sich teilweise bereits in Bau befindet. Von den 38 überprüften Bedarfsplanprojekten erreichten neun kein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) größer als 1,0.

Keine Angaben enthält der Bericht darüber, was die Realisierung des Bezugsfalls B0 kosten wird.

1. Wie hoch sind nach derzeitigem Stand die insgesamt noch zu tätigen Investitionen für die 25 Projekte des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, die im Bezugsfall B0 als realisiert bzw. in Bau befindlich eingestuft wurden?

2. Wie hoch sind nach derzeitigem Stand die insgesamt noch zu tätigen Investitionen für die 13 Projekte des Bedarfsplans für die Bundesschiene- wege, die nach Vorprüfung dem Bezugsfall B0 zugeordnet wurden?
3. Bei den 25 Projekten des Bezugsfalls B0, die als realisiert bzw. in Bau befindlich eingestuft wurden, sind
 - a) welche bislang vollständig realisiert,
 - b) diese jeweils in welche Kategorie des Bedarfsplans Schiene eingestuft,
 - c) jeweils welche Gesamtkosten veranschlagt,
 - d) die letzten Kostenberechnungen bzw. -schätzungen jeweils aus welchem Jahr,
 - e) bislang jeweils Ausgaben in welcher Höhe getätigt worden (Planungs- kosten bitte gesondert ausweisen),
 - f) jeweils noch Ausgaben in welcher Höhe zu tätigen,
 - g) somit jeweils wie viel Prozent der Investitionen bereits getätigt worden,
 - h) für die noch ausstehenden Ausgaben Finanzierungsvereinbarungen in welcher Höhe bereits geschlossen worden,
 - i) somit Finanzierungsvereinbarungen jeweils für wie viel Prozent der noch ausstehenden Investitionen abgeschlossen worden,
 - j) jeweils rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse für wie viele der ins- gesamt vorgesehenen Planfeststellungsabschnitte vorliegend?
4. Bei den 13 Projekten des Bezugsfalls B0, die nach Vorprüfung dem Bezugs- fall B0 zugeordnet wurden, sind
 - a) welche bislang vollständig realisiert,
 - b) diese jeweils in welche Kategorie des Bedarfsplans Schiene eingestuft,
 - c) jeweils welche Gesamtkosten veranschlagt,
 - d) die letzten Kostenberechnungen bzw. -schätzungen jeweils aus welchem Jahr,
 - e) bislang jeweils Ausgaben in welcher Höhe getätigt worden (Planungs- kosten bitte gesondert ausweisen),
 - f) jeweils noch Ausgaben in welcher Höhe zu tätigen,
 - g) somit jeweils wie viel Prozent der Investitionen bereits getätigt worden,
 - h) für die noch ausstehenden Ausgaben Finanzierungsvereinbarungen in welcher Höhe bereits geschlossen worden,
 - i) somit Finanzierungsvereinbarungen jeweils für wie viel Prozent der noch ausstehenden Investitionen abgeschlossen worden,
 - j) jeweils rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse für wie viele der ins- gesamt vorgesehenen Planfeststellungsabschnitte vorliegend?
5. Bei den 29 Projekten, deren Wirtschaftlichkeit im Zuge der Bedarfsplan- überprüfung festgestellt wurde, sind
 - a) diese jeweils in welche Kategorie des Bedarfsplans Schiene eingestuft,
 - b) jeweils welche Gesamtkosten veranschlagt,
 - c) die letzten Kostenberechnungen bzw. -schätzungen jeweils aus welchem Jahr,
 - d) bislang jeweils Ausgaben in welcher Höhe getätigt worden (Planungs- kosten bitte gesondert ausweisen),
 - e) jeweils noch Ausgaben in welcher Höhe zu tätigen,

- f) somit jeweils wie viel Prozent der Investitionen bereits getätigt worden,
- g) für die noch ausstehenden Ausgaben Finanzierungsvereinbarungen in welcher Höhe bereits geschlossen worden,
- h) somit Finanzierungsvereinbarungen jeweils für wie viel Prozent der noch ausstehenden Investitionen abgeschlossen worden,
- i) jeweils rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse für wie viele der insgesamt vorgesehenen Planfeststellungsabschnitte vorliegend?

Die Fragen 1 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bezüglich der erfragten Informationen wird auf den vorliegenden Verkehrsinvestitionsbericht 2009 (Bundestagsdrucksache 17/444) verwiesen. Eine Überarbeitung in Gestalt des Verkehrsinvestitionsberichts 2010 erfolgt derzeit und wird voraussichtlich Anfang 2011 dem Deutschen Bundestag vorgelegt werden.

Zu den Fragen hinsichtlich des Standes der Kostenberechnungen/-schätzungen ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die Kosten bei den laufenden Vorhaben jährlich fortgeschrieben werden. Bei den im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung untersuchten Vorhaben erfolgte die Überprüfung – bis auf Einzelfälle – ebenfalls auf Basis eines aktuellen Kostenstandes. Hinsichtlich der abweichenden Einzelfälle wird auf den gutachterlichen Abschlussbericht der „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ verwiesen.

- 6. Bezieht sich die Aussage, die „29 bauwürdigen Bedarfsplanprojekte haben ein Investitionsvolumen von 25,8 Mrd. Euro“ auf die noch zu tätigen Investitionen für diese Projekte oder auf deren Gesamtkosten?

Die Bedarfsplanprüfung ist Teil der Planung und daher zukunftsgerichtet. Das genannte Investitionsvolumen bezieht sich auf die noch zu tätigen Investitionen, soweit sie bewertungsrelevant waren. Der bewertungsrelevante Investitionsumfang ist für jedes der untersuchten Projekte im gutachterlichen Abschlussbericht der „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ detailliert dargestellt.

- 7. Bei den neun Projekten, die bei der Überprüfung des Bedarfsfalls ein NKV kleiner als 1,0 erzielt haben,
 - a) sind jeweils welche Gesamtkosten veranschlagt,
 - b) sind die letzten Kostenberechnungen bzw. -schätzungen jeweils aus welchem Jahr,
 - c) wurden bislang jeweils Ausgaben in welcher Höhe getätigt (Planungskosten bitte gesondert ausweisen),
 - d) wären jeweils noch Ausgaben in welcher Höhe zu tätigen,
 - e) sind somit jeweils wie viel Prozent der Investitionen bereits getätigt worden,
 - f) wurden für die noch ausstehenden Investitionen bereits Finanzierungsvereinbarungen in welcher Höhe geschlossen,
 - g) wurden somit bereits Finanzierungsvereinbarungen jeweils für wie viel Prozent der noch ausstehenden Investitionen abgeschlossen,
 - h) liegen jeweils rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse für wie viele der insgesamt vorgesehenen Planfeststellungsabschnitte vor?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 5 verwiesen.

8. In welchem Ausmaß erhöhen die auf Seite 8 des Berichts genannten stetig „steigende(n) Anforderungen an die Sicherheit (z. B. Tunnelsicherheit), an den Lärmschutz und an die Interoperabilität (Europäisches Schienenverkehrsmanagement- und Zugsicherungssystem ERTMS/ ETCS)“ jeweils durchschnittlich die Kosten (Angaben bitte unterscheiden nach Neu- und Ausbau)?
 - a) Welche seit Verabschiedung des Bedarfsplans wann erlassene und ab wann gültige Sicherheitsvorschriften sind genau gemeint?
 - b) Welche seit Verabschiedung des Bedarfsplans wann erlassene und ab wann gültige Anforderungen an den Lärmschutz sind damit genau gemeint?

Die in der Bedarfsplanüberprüfung untersuchten Projekte befinden sich i. d. R. in einem sehr frühen Planungsstadium. Erst mit einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss sind Angaben zu Kosten für Lärmschutz, Tunnel etc. möglich. Die Problematik steigender Kosten ist im gutachterlichen Abschlussbericht der „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ detailliert dargestellt.

Einschlägige Vorschrift für die Tunnelsicherheit ist die Entscheidung der Kommission vom 20. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (ABl. L 64/1 vom 7.3.2008).

Für die Zugsteuerung und -sicherung sind einschlägige Vorschriften:

- die Entscheidung der Kommission vom 30. Mai 2002 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 96/48/EG (ABl. L 245/37 vom 12.9.2002), zuletzt geändert durch die Entscheidung der Kommission vom 23. April 2008 zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und von Anhang A der Entscheidung 2006/860/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 136/11 vom 24.5.2008) sowie
- die Entscheidung der Kommission vom 28. März 2006 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Zugsteuerung/ Zugsicherung und Signalgebung“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. 284/1 vom 16.10.2006), zuletzt geändert durch die Entscheidung der Kommission vom 22. Juli 2009 zur Änderung der Entscheidung 2006/679/EG hinsichtlich der Umsetzung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 194/60 vom 25.7.2009).

Zum Lärmschutz finden die gestiegenen gesellschaftlichen Anforderungen ihre Auswirkungen in den Planungen des Vorhabenträgers, der diese angemessen zu berücksichtigen hat. Dabei wird bei der Abwägung der Verhältnismäßigkeit von Schutzmaßnahmen durch bauliche Lärmschutzmaßnahmen am Fahrweg oder auf dem Ausbreitungsweg verstärkt auf die Klärung individueller Betroffenheiten geachtet.