

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden),
Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Nicht berücksichtigte Schienenprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2030

Am 3. August 2016 wurde vom Bundeskabinett der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 beschlossen. Im Zuge der Erarbeitung des Entwurfs des BVWP 2030 musste das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ein Beteiligungsverfahren im Zuge der Strategischen Umweltprüfung (SUP) durchführen.

Bereits im Zuge der Aufstellung des neuen BVWP wurden im Schienenbereich viele Projekte im Rahmen einer Erstbewertung ausgeschlossen („kein Bedarf“). Als Begründung findet sich im Projektinformationssystem PRINS in vielen Fällen nur die nicht weiter hinterlegte Aussage, dass es sich um Maßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs handelt und kein Nutzen für den Schienenpersonenfernverkehr oder Schienengüterverkehr gegeben sei. Im Bereich Straße befinden sich jedoch 725 Straßenprojekte mit einer Länge von rund 3 400 km im Plan, die laut BVWP-Methodik (Verbindungsfunktionsstufe weder 0 noch 1) nicht als großräumig bedeutsam gelten, also nur von regionaler Bedeutung sind (Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/9744).

Weitere Schienenvorhaben, darunter wichtige Knotenmaßnahmen, das 740-m-Netz für Güterzüge und Maßnahmen zur Umsetzung des Deutschland-Taktes, sind bisher nicht abschließend bewertet worden. Sowohl im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 als auch im Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Bundestagsdrucksache 18/9524) sind diese daher nur einem neuen „Potentiellen Bedarf“ zugeordnet. Wann mit einer abschließenden Bewertung zu rechnen ist, ist genauso unklar, wie (und wann) diese Projekte im Anschluss bei positiver Bewertung in die Ausbaugesetze übernommen werden.

Auf eine Schriftliche Frage des Abgeordneten Matthias Gastel musste das Verkehrsministerium einräumen, dass es das bereits zu Beginn des Bewertungsverfahrens angemeldete Maßnahmenpaket zur Einführung eines 740-m-Netzes erst im April 2016, also einige Wochen nach Vorstellung des BVWP-2030-Entwurfs (März 2016) und während des bereits laufenden SUP-Beteiligungsverfahrens, zur Bewertung an die Gutachter weitergeleitet hat.

Wir fragen die Bundesregierung:

Potentieller Bedarf

1. Welche Schienenverkehrsprojekte sind bisher aus dem Potentiellen Bedarf in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegen (bitte Projekte mit Datum der Entscheidung, das Bewertungsergebnis und die prognostizierten Kosten der jeweiligen Maßnahme angeben), und bei wie vielen und welchen Projekten des Potentiellen Bedarfs erwartet die Bundesregierung nach derzeitigem Bewertungsstand noch eine Hochstufung?
2. Welche ehemaligen Schienenverkehrsprojekte des Potentiellen Bedarfs sind bisher aus dem Plan ausgeschieden – Einstufung in „kein Bedarf“ (bitte Projekte mit Datum der Entscheidung, das Bewertungsergebnis und die prognostizierten Kosten der jeweiligen Maßnahme angeben), und bei wie vielen und welchen Projekten des Potentiellen Bedarfs erwartet die Bundesregierung nach derzeitigem Bewertungsstand noch eine Abstufung?
3. Von der Realisierung wie vieler Projekte im Potentiellen Bedarf bis 2030 geht die Bundesregierung aus?
4. Von welchen Gesamtkosten für Projekte im Potentiellen Bedarf bis 2030 geht die Bundesregierung gemäß aktuellen Schätzungen aus?
5. Zu welchen Projekten im Potentiellen Bedarf liegen der Bundesregierung bereits Schätzungen zu den Gesamtkosten vor, und wie hoch fallen diese Kosten jeweils aus?
6. Zu welchem Zeitpunkt erfolgte der Auftrag zur Projektdefinition und -bewertung der derzeit im sogenannten „Potentiellen Bedarf“ eingestuften und somit noch nicht final bewerteten Schienenprojekte, und bis wann soll das jeweilige Bewertungsergebnis nach Kenntnis der Bundesregierung vorliegen (bitte nach Projekten jeweils mit Angabe Monat bzw. Jahr angeben)?
7. Welche der derzeit im Potentiellen Bedarf eingestuften Projekte sollen nach Planung bzw. Kenntnis der Bundesregierung noch vor der Abstimmung bzw. Beratung der Ausbaugesetze in den Gremien des Deutschen Bundestages abschließend bewertet werden?
8. Welche Mechanismen plant die Bundesregierung, um sicherzustellen, dass Projekte, die derzeit noch nicht abschließend bewertet worden sind, nach Abschluss der Bewertung in den Vordringlichen Bedarf und dann in die entsprechenden Ausbaugesetze aufgenommen werden, welche Zeitspanne plant die Bundesregierung dafür (vom Ende der Bewertung bis zur Aufnahme in Ausbaugesetze) ein, und wie ist nach Planung der Bundesregierung der Deutsche Bundestag als gesetzgebendes Organ in die Entscheidung zur (nachträglichen) Aufnahme in die Ausbaugesetze eingebunden?
9. Ist es zutreffend, dass die Bundesregierung plant, die Kategorie des „Weiteren Bedarfs“ beim Verkehrsträger Schiene auch nach Abschluss der Bewertungen aller Projekte des Potentiellen Bedarfs leer bleibt, und ist somit geplant, alle wirtschaftlichen Projekte in den Vordringlichen Bedarf zu übernehmen?
10. Reichen die als Platzhalter im Vordringlichen Bedarf eingeplanten Mittel nach Einschätzung der Bundesregierung aus, um alle derzeitigen Projekte des Potentiellen Bedarfs innerhalb der Gültigkeit des BVWP 2030, also bis zum Jahr 2030, umsetzen zu können?
11. Bei welchen Projekten des Potentiellen Bedarfs sieht die Bundesregierung eine Konkurrenzsituation zu Projekten, die bereits im Vordringlichen Bedarf enthalten sind?

12. a) Inwieweit und an welchen Strecken wird bei den Schienenprojekten des BVWP 2030 der Beschluss des Deutschen Bundestages vom 28. Januar 2016 (Bundestagsdrucksache 18/7365) zum Lärmschutz an Schienenstrecken des Transeuropäischen Kernnetzes berücksichtigt bzw. umgesetzt, und wenn der Beschluss nicht vollständig umgesetzt wird, warum nicht?
b) Inwieweit gilt der Beschluss aus Frage 12a nach Auffassung der Bundesregierung auch für die Planung der Projekte des Potentiellen Bedarfs?
13. Auf welcher Entscheidungsgrundlage und basierend auf welchen Kriterien wurde die im BVWP 2030 getroffene Aufteilung der Kosten für die Zeiträume bis 2030 bzw. ab 2031 („Schleppe“) vorgenommen (vgl. Tabelle 3, BVWP)?
14. Wie ist nach derzeitiger Kenntnis der Zeitplan zur Umsetzung der Projekte im Rahmen des Planungszeitraums bis 2030, und welche Projekte sind (teilweise) für die Schleppe vorgesehen (bitte Projekte mit dem jeweiligen Kostenanteil in der sogenannten Schleppe aufschlüsseln)?

Projekte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

15. Aus welchen Gründen sollen nach Auffassung der Bundesregierung die Bundesländer die Aus-/und Neubauprojekte der bundeseigenen Schienenwege für den SPNV finanzieren?
16. Welche rechtliche Grundlage sieht die Bundesregierung, die ihr nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes zuteilwerdende Verantwortung „beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes“ an die Länder abzugeben?
17. Welche Schienenprojekte wurden im Rahmen der BVWP-2030-Aufstellung seitens der Bundesregierung als „SPNV-Maßnahme“ und somit als nicht BVWP-fähig bewertet (bitte einzelne Projekte mit jeweiliger Beschreibung der Maßnahme, Kosten und Begründung der Ablehnung angeben)?
18. Nach welchen Kriterien erfolgte die Einstufung als „SPNV-Maßnahme“, und auf welcher Grundlage wurden diese Kriterien festgelegt?
19. Auf Grund welcher Kennzahlen wurde die jeweilige Entscheidung „SPNV-Maßnahme“ für die einzelnen Projekte getroffen (bitte jeweils die konkreten Werte der Reisezeit und Reiseentfernung der Mehrzahl der Beförderungsfälle auflisten)?
20. Inwiefern wurde im Rahmen der Einstufungsabschätzung „SPNV-Maßnahme“ (ja/nein?) auch die Wirkung auf andere (Fern- und/oder Güterverkehrs-)Strecken untersucht, die durch eine Projektrealisierung entlastet würden und es somit zu positiven Auswirkungen auf den Schienenpersonenfernverkehr bzw. Schienengüterverkehr kommt, und welchen Einfluss hatte eine solche Untersuchung auf das Ergebnis, ob eine Fernverkehrswirkung vorliegt?
21. Aus welchen Gründen wurde die Ausbaustrecke Leipzig–Chemnitz (Projekt-Nr.: M-002-V01) in den sog. Potentiellen Bedarf aufgenommen, nachdem sie im Referentenentwurf vom März 2016 noch als SPNV-Maßnahme nicht BVWP-fähig war, und welche Kennzahlen in Bezug auf diese Entscheidung haben sich aus welchen Gründen geändert (bitte Werte des ersten Referentenentwurfs und des endgültigen Plans angeben) ?
22. Inwiefern wurden bei der Ermittlung der überregionalen Verbindungen der Verkehrsträger Straße und Schiene vergleichbare Kennwerte zur Einstufung herangezogen, und wie begründet die Bundesregierung im Fall eines unterschiedlichen Ansatzes die unterschiedliche Herangehensweise?

23. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Anteil an PKW-/LKW-Fahrten mit Fahrweiten über 50 km auf Bundesstraßen und Autobahnen?
24. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Anteil an Bahnfahrten mit Fahrweiten über 50 km im Fern- und Regionalverkehr?
25. Mit welcher Begründung sind beim Verkehrsträger Straße viele (kleine) Ortsumfahrungen im Bedarfsplan enthalten, obwohl diese nur eine räumlich begrenzte Wirkung aufweisen und im weit überwiegenden Maß nicht dem überregionalen Verkehr mit Fahrweiten über 50 km dienen?
26. Aus welchem Grund sieht die Bundesregierung die Verantwortung für Maßnahmen, die insbesondere dem Schienenpersonennahverkehr zugutekommen, nicht beim Bund, obwohl im neuen BVWP 2030 hingegen im Bereich Straße Bundesfernstraßenprojekte mit einer Gesamtlänge von rund 3 400 km enthalten sind, die nach BVWP-Methodik (Verbindungsfunktionsstufe weder 0 noch 1) nicht großräumig bedeutsam sind?

Berlin, den 28. September 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion