

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/9899 –**

Nicht berücksichtigte Schienenprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2030

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkungen der Bundesregierung

Ziel eines BVWP ist es, eine realistische und finanzierbare Gesamtstrategie für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aufzustellen, die geeignet ist, den im Prognosejahr erwarteten Fernverkehr aufzunehmen. Für die Bestimmung des erforderlichen Infrastrukturausbaus im fernverkehrsrelevanten Netz wird auch der in diesem Netz prognostizierte Nahverkehr berücksichtigt. Maßnahmen, die ausschließlich einen Nutzen für den Nahverkehr haben, werden im BVWP hingegen nicht berücksichtigt.

Wegen dieser Abhängigkeiten, der erforderlichen Berücksichtigung von Umweltbelangen und der Notwendigkeit, auch bei bislang noch nicht begonnenen Detailplanungen die erforderlichen Ausbaumaßnahmen zu bestimmen, um die Investitionskosten abschätzen zu können, ist die Bewertung von Projekten ein sehr komplexer Prozess, der nur von wenigen Gutachtern mit der erforderlichen Qualität geleistet werden kann.

Daraus resultiert die Notwendigkeit, einerseits bestimmte Abfolgen von Untersuchungen festzulegen und andererseits auch noch nach dem Kabinettsbeschluss zum BVWP 2030 weitere Untersuchungen fortzuführen. Die genaue Bestimmung der zur Einführung des 740m-Netzes erforderlichen Maßnahmen gehört z. B. zu den Vorhaben, deren Umfang erst aufbauend auf anderen Untersuchungsergebnissen, u. a. auf der Machbarkeitsstudie zum Deutschlandtakt, erfolgen kann.

Hinzuweisen ist auch darauf, dass ein BVWP weder ein konkreter Zeit- noch ein Finanzierungsplan ist.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den BVWP 2030 erfolgt keine Fortschreibung hinsichtlich der Kategorisierung der Projekte, des Projektumfangs oder anderer die Projekte näher beschreibenden Kriterien.

Die Bewertung der im Potentiellen Bedarf enthaltenen Schienenprojekte erfolgt derzeit sukzessive. Für ein Projekt soll die Bewertung noch vor dem Bundestagsbeschluss über das Schienenwegeausbaugesetz im Dezember 2016 vorliegen. Der Deutsche Bundestag kann dieses Projekt bei einer positiven gesamtwirtschaftlichen Bewertung (Nutzen-Kosten-Verhältnis > 1) dann in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans aufnehmen.

Aussagen zur möglichen Anzahl der Projekte des Potentiellen Bedarfs, die im Rahmen der Bewertung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis > 1 erzielen können bzw. diesen Wert verfehlen, wären ohne Vorliegen der Bewertungsergebnisse rein spekulativ.

3. Von der Realisierung wie vieler Projekte im Potentiellen Bedarf bis 2030 geht die Bundesregierung aus?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

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?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die Projektdefinition für eine Reihe von Projekten des Potentiellen Bedarfs noch nicht abgeschlossen ist können derzeit noch keine belastbaren Kosten für einzelne Projekte und Gesamtkosten angegeben werden.

6. Zu welchem Zeitpunkt erfolgte der Auftrag zur Projektdefinition und -bewertung der derzeit im sogenannten „Potentiellen Bedarf“ eingestuft 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)?

Im Frühjahr 2015 wurde der Auftrag für die umfassende makroskopische Bewertung aller Projekte, die nach der Erstbewertung Aussicht auf Aufnahme in den BVWP 2030 hatten, erteilt. Für diejenigen Projekte, für die mikroskopische Untersuchungen erforderlich sind, konnte der Auftrag erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Projekt „Deutschlandtakt“ im Frühjahr 2016 erteilt werden, weil hier inhaltliche Abhängigkeiten bestehen.

Mikroskopische Untersuchungen sind i. d. R. bei der Bewertung von Eisenbahnknoten erforderlich. Die Aufträge umfassen jeweils auch die Projekte des Potentiellen Bedarfs. Die Bewertung der Projekte des Potentiellen Bedarfs wird erst später abgeschlossen werden können.

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?

Nach derzeitigem Arbeitsstand soll die abschließende Bewertung für das Projekt Nr. 2-040-V01, ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn) noch vor der Abstimmung bzw. Beratung der Ausbaugesetze in den Gremien des Deutschen Bundestages fertiggestellt 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?

Der Entwurf eines dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes enthält auch Projekte in der Kategorie Potentieller Bedarf. Daran wird deutlich, dass die Bundesregierung nicht davon ausgeht, dass bis zur Verabschiedung des Gesetzes alle Projekte in dieser Kategorie bereits abschließend bewertet sind. Der Gesetzentwurf enthält deshalb eine Regelung zur Aufnahme dieser Projekte in den Vordringlichen Bedarf nach erfolgtem Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit.

Die Bewertung der Projekte des Potentiellen Bedarfs wird bis in das Jahr 2017 andauern. Der Deutsche Bundestag wird über die Ergebnisse unterrichtet. Im Rahmen der Haushaltsgesetzgebung entscheidet der Deutsche Bundestag letztlich abschließend über die Finanzierung und damit Realisierung der Projekte.

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?

Änderungen am BVWP 2030 sind nach dem Kabinettsbeschluss vom 3. August 2016 nicht vorgesehen.

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?

Alle im BVWP 2030 enthaltenen laufenden und fest disponierten Projekte sowie Projekte des Vordringlichen Bedarfs sollen bis 2030 fertig gestellt, im Bau oder begonnen sein. Das heißt, nicht alle Projekte werden bis 2030 im Sinne von Fertigstellung „umgesetzt“ sein. Der BVWP 2030 weist deshalb einen Teil des geplanten Investitionsvolumens als „Schleppe“ aus.

Erfahrungsgemäß ist davon auszugehen, dass nicht alle Projekte des Potentiellen Bedarfs die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit nachgewiesen werden kann.

11. Bei welchen Projekten des Potentiellen Bedarfs sieht die Bundesregierung eine Konkurrenzsituation zu Projekten, die bereits im Vordringlichen Bedarf enthalten sind?

Projekte, durch deren Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf andere, bereits im Vordringlichen Bedarf enthaltene, Projekte unwirtschaftlich werden könnten, sind im Potentiellen Bedarf nicht enthalten.

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?

Die Fragen 12a und 12b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Deutsche Bundestag hat am 28. Januar 2016 den Beschluss „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ gefasst (Bundestagsdrucksache 17/7365 vom 26. Januar 2016), wobei er beschloss, „auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Empfehlungen besonders zu berücksichtigen“ sowie „aus den jeweils dort (vor Ort) gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.“ Mit diesem Beschluss hat der Deutsche Bundestag keine generelle Handhabung für einen die gesetzlichen Maßgaben übersteigenden Lärmschutz an TEN-Kernnetz-Korridoren beschlossen. Der Deutsche Bundestag behält sich jedoch vor, bei Vorliegen besonderer regionaler Betroffenheit im Einzelfall unter Berücksichtigung der in der Zusammenarbeit vor Ort entwickelten Lösungsvorschläge und Empfehlungen konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.

Der Deutsche Bundestag hat zudem beschlossen, bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbaustrecken an Neubaustrecken sicherzustellen. Hinsichtlich des Lärmschutzes kann dies zur Folge haben, dass nach einem entsprechenden Beschluss im Einzelfall Lärmschutz auch bei einem Streckenausbau wie bei einem Neubau gewährt werden kann.

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)?

Entscheidungen über Investitionen in Aus- und Neubauvorhaben haben regelmäßig eine über mehrere Jahre laufende Finanzierung dieser Projekte zur Folge. In jedem Haushaltsjahr werden Ausgaben für in diesem Jahr fertig zu stellende, fortzuführende laufende und neu zu beginnende Investitionen veranschlagt. Die Investitionstätigkeit beginnt demzufolge nicht mit Inkrafttreten eines BVWP und endet nicht am Ende seiner Laufzeit.

Bei der Bestimmung des bis 2030 umsetzbaren Investitionsvolumens wurden bei allen Verkehrsträgern die voraussichtlichen technischen Obergrenzen für Investitionen berücksichtigt. Diese ergeben sich insbesondere daraus, dass mit Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen sowie Aus- und Neubaumaßnahmen verkehrliche Kapazitätseinschränkungen im bestehenden Netz verbunden sind.

Um die innerhalb eines BVWP-Zeitraums begonnenen, aber zum Ende seiner Laufzeit noch nicht fertig gestellten Aus- und Neubauvorhaben zu Ende zu führen, müssen auch nach Ende der Laufzeit eines BVWP entsprechende Mittel im Bundeshaushalt veranschlagt werden. Dieser Mittelbedarf wird mit der „Schleppe“ abgebildet.

Die Bemessung dieser Schleppe basiert auf langjährigen Erfahrungen in der Umsetzung von Schienenprojekten. Eine genaue Berechnung des ab 2031 erforderlichen Mittelbedarfes würde voraussetzen, dass die Reihenfolge der Umsetzung der Projekte und deren Bauablauf genau bekannt sind. Dies ist aber nicht der Fall (siehe Antwort zu Frage 14).

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)?

Der BVWP 2030 legt den Bedarf an Infrastrukturmaßnahmen fest, die erforderlich sind, um den künftigen Anforderungen gerecht zu werden. Der auf seiner Basis vom Deutschen Bundestag im Rahmen der Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes verabschiedete Bedarfsplan ist Auftrag und Grundlage für die Planungen zur Umsetzung dieser Projekte. Ein Zeitplan für die Umsetzung der Projekte ist damit nicht verbunden.

Die Umsetzung der Projekte hängt von der Erlangung des Baurechts und der Höhe der vom Deutschen Bundestag zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel ab. Insbesondere die Planung der Vorhaben und damit die Erlangung des Baurechts sind an viele Unwägbarkeiten geknüpft.

Die Abstimmungen zwischen Bund und DB Netz AG zur Umsetzung der Projekte erfolgen deshalb in zeitlichem Zusammenhang mit der Finanzplanung des Bundes jeweils für einen Mittelfristzeitraum.

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?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) ist die im Grundgesetz (GG) festgeschriebene grundsätzliche Finanzierungsverantwortung des Bundes für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes konkretisiert.

In § 8 Absatz 2 BSWAG ist festgelegt, dass 20 Prozent der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dienen, zu verwenden sind. Tatsächlich stellt der Bund deutlich mehr als 20 Prozent der verfügbaren Haushaltsmittel für Investitionen, die dem SPNV dienen, zur Verfügung.

Bei der Ermittlung des Anteils der SPNV-relevanten Investitionen sind eine Reihe von Faktoren zu berücksichtigen. Besonders wichtig ist, dass bereits durch die Realisierung der Bedarfsplanvorhaben Kapazitäten für den SPNV geschaffen werden. Vielfach stellen dabei erst SPNV-Planungen der Länder den Auslöser für die Notwendigkeit von Aus- und Neubaumaßnahmen dar, um neben den zusätzlich durch den SPNV beanspruchten Kapazitäten auch weiterhin ausreichend Trassen für den Fern- und Güterverkehr anbieten zu können.

Es kommt hinzu, dass Mittel für Bestandsnetzinvestition aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) zu erheblichen Anteilen dem SPNV zugutekommen. Weiterhin erhalten die Länder gemäß § 8 (7) der LuFV II in Fortschreibung der Gemeinsamen Erklärung des Bundes und der Bundesländer aus dem Jahr 1995 zur Auslegung des § 8 BSWAG Investitionsmittel für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen an Eisenbahnstrecken zur freien Verwendung in Abstimmung mit der DB Netz AG (1,1 Mrd. Euro im Zeitraum 2015 bis 2019). Darüber hinaus stellt der Bund den Ländern zusätzliche Mittel im Rahmen von Sonderprogrammen sowie Mittel gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und Regionalisierungsgesetz (RegG), die auch für investive Zwecke genutzt werden können, zur Verfügung.

Vor diesem Hintergrund ist die Bundesregierung nicht der Auffassung, dass sie der Verantwortung ihrer Mitfinanzierung „beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes“ nicht gerecht wird.

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)?

Alle angemeldeten Projekte, die nach der Erstbewertung keine Aussicht auf Aufnahme in den BVWP 2030 hatten, sind im Projektinformationssystem (PRINS) in der Rubrik „Sonstige Projekte, die nicht Bestandteil des BVWP 2030 sind“ unter Angabe der Projektbezeichnung und des Grundes für das Ausscheiden enthalten (siehe www.bvwp-projekte.de/kb_schiene.html).

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?

Die Fragen 18 bis 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Schienenvorhaben konnte jedermann zur Bewertung für den BVWP anmelden. Insgesamt sind über 1 000 Anmeldungen eingegangen, von denen nach Aussortierung der Dopplungen rd. 400 Projekte verblieben. Jedes dieser Projekte ist vom

BMVI einer Erstbewertung unterzogen worden. Dabei zeigte sich, dass rund 60 Projekte das Potential für eine Wirtschaftlichkeit gemäß der BVWP-Methode aufwiesen. Diese Projekte wurden im Falle schon erfolgter positiver Durchführung der Hauptbewertung in den Vordringlichen Bedarf eingestellt bzw. in Hinblick auf eine noch durchzuführende Hauptbewertung zunächst in den Potentiellen Bedarf aufgenommen.

Die anderen Vorhaben wurden nicht weiter verfolgt. Sie wurden aber nicht von vornherein als Neben- oder reine Nahverkehrsstrecken ausgeklammert, sondern weil die Erstbewertungen keine Wirtschaftlichkeit erwarten ließen bzw. für diese Projekte kein ausreichender Nutzen für den Fern- oder Güterverkehr nachzuweisen war und ihr Nutzen ausschließlich auf den SPNV beschränkt ist. Da die Zuständigkeit für den SPNV gemäß Regionalisierungsgesetz bei den Ländern liegt, wurde in diesen Fällen darauf verwiesen, dass die Länder in ihrer Zuständigkeit in diese Strecken investieren können.

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) ?

Im Fernverkehrskonzept der DB Fernverkehr AG ist kein Fernverkehr zwischen Leipzig und Chemnitz vorgesehen. Da die Strecke auch keine Bedeutung für den Güterverkehr hat, wäre das Projekt für den Bund unwirtschaftlich. Deshalb erfolgte keine Aufnahme in den Entwurf des BVWP 2030.

Im Zusammenhang mit den Arbeiten am Projekt „Deutschland-Takt“ zeichnete sich für diese Strecke aber die Möglichkeit für die Einrichtung eines Fernverkehrs ab, bei dem keine zusätzlichen Züge benötigt werden. Im Rahmen einer fahrplanfeinen Untersuchung soll dies daher weiter untersucht werden. Die Strecke wurde deshalb abweichend vom Entwurf in den Potentiellen Bedarf des BVWP 2030 aufgenommen.

Im Zuge der weiteren Bewertung muss jetzt nachgewiesen werden, dass abweichend vom bisherigen Fernverkehrskonzept eigenwirtschaftlicher Fernverkehr auf dieser Strecke möglich und die Elektrifizierung wirtschaftlich ist.

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?

Die Entscheidung, ob ein Projekt grundsätzlich in den BVWP aufgenommen werden kann, bemisst sich nicht anhand bestimmter Kennwerte. Maßgeblich sind die in den Antworten zu den Fragen 15 und 16 sowie 25 beschriebenen Zuständigkeiten.

Ein Schwerpunkt der Priorisierung beim BVWP 2030 liegt darin, den Großteil der für Aus- und Neubau verfügbaren Finanzmittel in großräumig bedeutsame Projekte zu investieren. Dazu wurden beim Verkehrsträger Straße die Projekte vorab auf ihre räumliche Verbindungsfunktion hin näher untersucht. Im Ergebnis werden 75 Prozent der Investitionsmittel für großräumig bedeutsame Projekte (Autobahnen und Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1) und

25 Prozent für sonstige Bundesstraßen eingesetzt. Die Vorhaben bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße haben in der Regel ohnehin eine hohe Güter- und Fernverkehrsrelevanz und somit eine hohe großräumige Bedeutung. In der Gesamtschau über alle Verkehrsträger fließen somit 87 Prozent der Mittel für Aus- und Neubau in großräumig bedeutsame Projekte.

23. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Anteil an PKW-/LKW-Fahrten mit Fahrweiten über 50 km auf Bundesstraßen und Autobahnen?

Der Anteil der Pkw-Fahrten mit einer Fahrtweite über 50 km an allen Pkw-Fahrten der Inländer beträgt nach der Erhebung „Mobilität in Deutschland (MiD) 2008“ rd. 5 Prozent. Erste Ergebnisse aus der aktuell stattfindenden MiD werden ab Ende des Jahres 2017 vorliegen. Der Anteil der Lkw-Fahrten mit einer Fahrtweite über 50 km an allen Lkw-Fahrten der Inländer beträgt nach der Güterkraftverkehrsstatistik 2014 rd. 40 Prozent. Der prozentuale Anteil an der Güterverkehrsleistung (in tkm) liegt darunter. Eine Differenzierung der Fahrtweiten nach Straßenkategorien ist in beiden Fällen nicht möglich.

24. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Anteil an Bahnfahrten mit Fahrweiten über 50 km im Fern- und Regionalverkehr?

Der Anteil der Bahnfahrten mit Fahrweiten über 50 km an allen Fahrten im Regional- und Fernverkehr beträgt nach Ergebnissen der MiD rd. 15 Prozent. Eine präzise Auswertung ist nicht möglich, weil die Entfernungen der anderen auf den Wegen genutzten Verkehrsmittel nicht genau bestimmt werden können. Erste Ergebnisse aus der aktuell stattfindenden MiD werden ab Ende des Jahres 2017 vorliegen.

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?

Gemäß § 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) sind „Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.“ Der Begriff Bundesfernstraßen umfasst die Bundesautobahnen und die Bundesstraßen.

Viele Ortsumfahrungen liegen im Zuge von Streckenabschnitten, die den Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 zugeordnet sind, und tragen somit zur Verbesserung weiträumiger Verbindungsqualitäten bei. Gleiches trifft in vielen Fällen für Hauptprojekte zu, deren Teilprojekte mehrere Ortsumfahrungen umfassen können und damit nicht nur einen Beitrag zur Entlastung der jeweiligen Ortsdurchfahrt leisten.

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?

Die Frage, ob Maßnahmen grundsätzlich in einen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden können, richtet sich nach den bestehenden rechtlichen Zuständigkeitsverteilungen (siehe Antwort zu den Fragen 15 und 16 – Schiene – und 25 – Straße).

