

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/1463 –**

### **Potenzieller Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat am 3. August 2016 den Bundesverkehrswegeplan 2030 als Planungsinstrument für die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes beschlossen. Zeitgleich mit dem Bundesverkehrswegeplan beschloss die Bundesregierung die drei Entwürfe der zugehörigen Ausbaugesetze mit den Bedarfsplänen der drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Nach Abschluss des parlamentarischen Verfahrens wurden die drei Ausbaugesetze mit den zugehörigen Bedarfsplänen am 2. Dezember 2016 vom Deutschen Bundestag verabschiedet.

Neben der höchsten Dringlichkeitskategorie des Vordringlichen Bedarfs wurde einzig im Bedarfsplan Schiene und im zugehörigen Schienenwegeausbaugesetz eine weitere Bedarfskategorie des Potenziellen Bedarfs angelegt, in denen sämtliche Schieneninfrastrukturprojekte aufgenommen worden sind, bei denen die Nutzen-Kosten-Untersuchungen für die Bewertung der Wirtschaftlichkeit des jeweiligen Projekts bislang nicht abgeschlossen sind.

Die Bundesregierung hat den vollständigen Abschluss aller bisher noch nicht bewerteten Schieneninfrastrukturprojekte des Potenziellen Bedarfs bis Jahresende 2017 in Aussicht gestellt (vgl. Plenarprotokoll des Deutschen Bundestages 19/6, S. 499 f.).

1. Bis wann soll die Bewertung aller Schienenprojekte des Potenziellen Bedarfs vollständig abgeschlossen sein?
2. Welche Gründe sind für die weiteren Verzögerungen beim Abschluss der Bewertung der Projekte des Potenziellen Bedarfs ursächlich?

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

Gemäß der Vereinbarung im Koalitionsvertrag soll die Bewertung der Schienenprojekte des Potenziellen Bedarfs bis zum dritten Quartal 2018 erfolgen.

Dadurch können auch die Erkenntnisse aus dem Zielfahrplan 2030plus und den Knotenausbaukonzepten in die Konfiguration und Bewertung der noch offenen Streckenvorhaben des Potenziellen Bedarfs einfließen. Damit wird das Prinzip der fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung weiter umgesetzt.

3. Für welche Projekte des Potenziellen Bedarfs ist bislang nachgewiesen, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen?
4. Für welche Projekte des Potenziellen Bedarfs ist bislang nachgewiesen, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf nicht erfüllen?
5. Für welche Projekte des Potenziellen Bedarfs ist die Prüfung, ob diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, bislang noch nicht abgeschlossen?

Die Fragen 3, 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach den bislang vorliegenden Gutachten werden die folgenden Projekte aus dem Potenziellen Bedarf aufgrund positiver gesamtwirtschaftlicher Bewertung in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen:

<b>Projekt</b>
ABS Weimar – Gera – Gößnitz
NBS Dresden – Prag
ABS Nürnberg/Regensburg – Furth i.W. – Gr. D/CZ
ABS Grenze NL/D – Kaldenkirchen – Rheydt-Odenkirchen
Programm zur Ertüchtigung des deutschen Schienennetzes für 740m lange Güterzüge

Für alle übrigen Projekte des Potenziellen Bedarfs sind die Prüfungen, ob diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, noch nicht abgeschlossen.

6. Beabsichtigt die Bundesregierung eine aktualisierte Veröffentlichung der Anlage 1 zum Bundesschienenwegeausbaugesetz, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt?

Die Anlage 1 des aktuellen Bundesschienenwegeausbaugesetzes enthält auf Festlegung des Gesetzgebers in Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 eine ausdrückliche Regelung zur automatischen Aufnahme dieser Projekte in den Vordringlichen Bedarf nach erfolgtem Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit: „Sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, werden sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.“ Der Deutsche Bundestag wird nach Abschluss der Untersuchungen über die Ergebnisse unterrichtet.

7. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Aktualisierung des Projektinformationssystems (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt?

Wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

Unmittelbar nach der in der Antwort zu Frage 6 genannten Unterrichtung des Deutschen Bundestags wird die Bundesregierung das Projektinformationssystem (PRINS) aktualisieren.

8. Sollte das Projekt Nr. 38 Knoten Frankfurt des Potenziellen Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen, beabsichtigt die Bundesregierung die Übernahme des Projektumfangs in das Projekt Nr. 25 Großknoten des Vordringlichen Bedarfs?

Wenn nicht, weshalb nicht?

9. Sollte das Projekt Nr. 39 Knoten Hamburg des Potenziellen Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen, beabsichtigt die Bundesregierung die Übernahme des Projektumfangs in das Projekt Nr. 25 Großknoten des Vordringlichen Bedarfs?

Wenn nicht, weshalb nicht?

10. Sollte das Projekt Nr. 40 Knoten Hannover des Potenziellen Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen, beabsichtigt die Bundesregierung die Übernahme des Projektumfangs in das Projekt Nr. 26 Projekte des Potenziellen Bedarfs (Weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen) des Vordringlichen Bedarfs?

Wenn nicht, weshalb nicht?

11. Sollte das Projekt Nr. 41 Knoten Köln des Potenziellen Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen, beabsichtigt die Bundesregierung die Übernahme des Projektumfangs in das Projekt Nr. 25 Großknoten des Vordringlichen Bedarfs?

Wenn nicht, weshalb nicht?

12. Sollte das Projekt Nr. 42 Knoten Mannheim des Potenziellen Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen, beabsichtigt die Bundesregierung die Übernahme des Projektumfangs in das Projekt Nr. 25 Großknoten des Vordringlichen Bedarfs?

Wenn nicht, weshalb nicht?

13. Sollte das Projekt Nr. 43 Knoten München des Potenziellen Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen, beabsichtigt die Bundesregierung die Übernahme des Projektumfangs in das Projekt Nr. 25 Großknoten des Vordringlichen Bedarfs?

Wenn nicht, weshalb nicht?

Die Fragen 8 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bewertung der Ausbaumaßnahmen für die genannten sechs großen Eisenbahnknoten (Hamburg, Hannover, Köln, Frankfurt, Mannheim, München), soll im Jahr 2018 abgeschlossen werden. Die positiv bewerteten Maßnahmen steigen in den Vordringlichen Bedarf auf.

14. Bis wann ist die Bewertung des Projekts Nr. 44 Deutschland-Takt des potenziellen Bedarfs vollständig abgeschlossen?

Die gesamtwirtschaftliche Bewertung soll zum Projekt Deutschland-Takt zum dritten Quartal 2018 erfolgen.

15. Für welchen Zeitpunkt plant die Bundesregierung die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung des Projekts Nr. 37 Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (umfasst unter anderem ein Projekt „Überholgleise für 740m-Züge“)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/1609 verwiesen.