

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/23290 –**

### **Anpassungen des Bundesverkehrswegeplans bzw. Bundesschienenwegeausbaugesetzes an die aktuellen Gegebenheiten**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Vor vier Jahren wurde der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) von der Bundesregierung verabschiedet, und im Anschluss daran haben der Deutsche Bundestag und Bundesrat die Ausbaugesetze für Bundesfernstraßen, Schienenwege des Bundes und Bundeswasserstraßen beschlossen, die seit Ende des Jahres 2016 geltendes Gesetz sind. Seitdem haben sich allerdings auf mehreren Ebenen erhebliche Veränderungen ergeben. Zum einen stellen die internationalen Verpflichtungen zum Klimaschutz und das am 12. Dezember 2019 in Kraft getretene Bundes-Klimaschutzgesetz die bisherige Investitionsstrategie erheblich in Frage. Zum anderen gibt der Deutschlandtakt im inzwischen dritten Entwurf der Ausbaustrategie für die Schiene eine neue Richtung vor, die im BVWP 2030 bislang nur teilweise berücksichtigt war. Daher sind nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller erhebliche Anpassungen am BVWP 2030 und dem Bundesschienenwegeausbaugesetz notwendig.

1. Welche veränderten Verkehrsprognosen liegen der Bundesregierung seit der Verabschiedung des BVWP 2030 vor, und in welcher Weise werden diese berücksichtigt?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) lässt jährlich gleitende Verkehrsprognosen für den Güter- und Personenverkehr mit nahem Prognosehorizont erarbeiten:

- eine Mittelfristprognose jeweils im Winter mit einer Vorausschau von vier Jahren sowie
- eine Kurzfristprognose jeweils im Sommer mit einer Vorausschau von zwei Jahren.

In der Kurz-/Mittelfristprognose wird die voraussichtliche Entwicklung des Güterverkehrs und des Personenverkehrs differenziert nach Verkehrsträgern bzw. Verkehrsarten prognostiziert. Schwerpunkt hierbei sind die Kenngrößen

„Verkehrsaufkommen“ (= transportierte Tonnen bzw. beförderte Personen) und „Verkehrsleistung“ (= Tonnenkilometer bzw. Personenkilometer).

Die Ergebnisse dieser gleitenden Verkehrsprognosen dienen der Verkehrspolitik und der Verkehrsplanung als wichtige Richtschnur für die mittelfristige verkehrspolitische Gestaltung. Zugleich sind die Kurz-/Mittelfristprognosen ein Gradmesser, ob die aktuelle Verkehrsentwicklung sich noch auf dem Prognosepfad der Langfrist-Verkehrsprognose befindet.

Aktuell wird eine neue Langfrist-Verkehrsprognose (VP) vorbereitet, welche empirische Grundlage für die Überprüfung der Bedarfspläne ist.

2. Wie ist der Zeitplan für die Überprüfung der drei Bedarfspläne vor dem Hintergrund, dass die gesetzliche Fünfjahresfrist zur Überprüfung jeweils am 23. Dezember 2021 erreicht wird?
  - a) Wann wird oder wurde jeweils mit den Vorarbeiten begonnen?
  - b) Welche Schritte beinhaltet jeweils die Bedarfsplanüberprüfung?
  - c) Wann soll diese jeweils beendet werden?

Die Fragen 2 bis 2c werden gemeinsam beantwortet.

In den jeweiligen §§ 4 ff. der drei Ende des Jahres 2016 in Kraft getretenen Ausbaugesetze für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße heißt es, dass das BMVI nach Ablauf von jeweils fünf Jahren eine Überprüfung der drei Bedarfspläne durchzuführen hat. Die hierfür notwendigen Vorbereitungen sind bereits eingeleitet. Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) wird eine neu zu erstellende VP sein. Die Vergabeunterlagen für die zu vergebenden Fachteile der neuen VP wurden im Juli und August 2020 veröffentlicht. Nach Vorlage der für die BPÜ relevanten Ergebnisse der neuen VP wird die Durchführung der BPÜ erfolgen.

Das Verfahren der nächsten BPÜ sieht einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz für Schiene, Straße und Wasserstraße mit einer gemeinsamen, weitgehend deckungsgleichen Vorgehensweise vor. Das Arbeitsprogramm besteht aus streckenscharfen (ggf. in einer anderen geeigneten Raumeinheit durchgeführten) Vergleichen der Verkehrsmengen zwischen der neuen VP und der VP 2030 sowie den Kapazitäten der Zielnetze 2030 (= „Engpassanalysen“), die um allgemein vergleichende Analysen der Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung zwischen der neuen VP und der VP 2030 ergänzt werden.

Es ist geplant, dem Deutschen Bundestag den Endbericht der BPÜ Ende des Jahres 2023 vorzulegen.

3. Bei welchen Infrastrukturprojekten im BVWP 2030 sieht die Bundesregierung Anpassungsbedarf mit Blick auf veränderte Verkehrsprognosen und/oder das Bundes-Klimaschutzgesetz (bitte begründen)?
  - a) Welche Projekte müssen aus dem BVWP 2030 gestrichen werden?
  - b) Welche Projekte müssen eine veränderte Einstufung erfahren (bitte Projekte mit neuer und alter Einstufung tabellarisch auflisten)?
  - c) Welche Projekte müssen neu aufgenommen werden (bitte die Projekte mit Einstufung tabellarisch auflisten)?

- d) Welche Projekte müssen modifiziert werden, und in welcher Weise (bitte Projekte mit neuer und alter Einstufung tabellarisch auflisten)?

Die Fragen 3 bis 3d werden gemeinsam beantwortet.

Die BPÜ ist auf die Gesamtplanebene, nicht auf einzelne Projekte, ausgerichtet. Dazu werden im Rahmen der BPÜ streckenscharfe (bzw. auf andere geeignete Raumeinheiten bezogene) Verkehrsmengenvergleiche und Engpassanalysen durchgeführt. Auf Basis dieser Ergebnisse werden dann auch Aussagen über Auswirkungen auf Einzelprojekte möglich sein.

Die möglichen Auswirkungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes und die damit verbundenen (ordnungs-)politischen Rahmenbedingungen auf den Bedarf von Verkehrsinfrastrukturprojekten werden in der neu zu erstellenden Verkehrsprognose – und somit auch in der BPÜ, deren empirische Grundlage sie ist – in geeigneter Weise berücksichtigt, u. a. über angenommene Nutzerkosten (CO<sub>2</sub>-Bepreisung).

4. Welche Anpassungen an der Einstufung von Schienenprojekten (Weiterer bzw. Potenzieller bzw. Vordringlicher Bedarf) sind seit der Verabschiedung des BVWP 2030 bereits vollzogen worden, und wie ist der Stand der 46 Projekte des potenziellen Bedarfs (bitte als tabellarische Übersicht der Projekte und der Veränderungen angeben)?
- Welche Projekte wurden mit ggf. welchen Anpassungen in den vordringlichen Bedarf aufgenommen?
  - Bei welchen Projekten wurde eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf bereits abschließend mit jeweils welcher Begründung abgelehnt?
  - Bei welchen Projekten laufen die Untersuchungen noch, und wann ist mit einem Abschluss zu rechnen?
  - Bei welchen Projekten haben die Untersuchungen noch nicht begonnen, und aus welchem Grund?

Die Fragen 4 bis 4d werden gemeinsam beantwortet.

Im November 2018 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur die Ergebnisse der Bewertung der Maßnahmen des Potenziellen Bedarfs vorgestellt. Demnach konnten 29 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/086-zusatzliche-schienenprojekte.html> veröffentlicht. Die Projektdossiers zu den einzelnen Bewertungen sind unter [www.bvwp-projekte.de](http://www.bvwp-projekte.de) veröffentlicht.

Offen geblieben ist die Bewertung des Vorhabens des Potenziellen Bedarfs mit der laufenden Nummer 44 „Deutschland-Takt“. Hierzu wurde am 30. Juni 2020 der dritte und abschließende Gutachterentwurf des Zielfahrplans vorgestellt. Derzeit wird die volkswirtschaftliche Gesamtbewertung des für den Deutschlandtakt erforderlichen Maßnahmenpakets vorbereitet. Nach erfolgtem Wirtschaftlichkeitsnachweis steigt der Planfall Deutschlandtakt gemäß BSWAG formal vom Potenziellen Bedarf in den Vordringlichen Bedarf auf.

Die im Zusammenhang mit der Bewertung des Vorhabens des Potenziellen Bedarfs mit der laufenden Nummer 2 „Korridor Mittelrhein: Zielnetz II“ angekündigte Machbarkeitsstudie ist ausgeschrieben. Die Vergabe wird voraussichtlich Anfang des Jahres 2021 erfolgen.

Die Prüfung der Vorschläge zum Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ befindet sich in der Endphase und wird voraussichtlich im Herbst 2020 abge-

geschlossen sein. Im Anschluss werden die Ergebnisse der Untersuchung und die Priorisierung der Vorhaben veröffentlicht werden.

Eigenständige Untersuchungen zu Vorhaben des Potenziellen Bedarfs mit der laufenden Nummer 45 „Weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen“ werden derzeit nicht durchgeführt, da im Zuge der Arbeiten zum Deutschlandtakt (s. o.) die für die unterschiedlichen Verkehrsarten erforderliche Infrastrukturen fahrplanbasiert abgeleitet werden. Im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung wird geprüft, ob eine erneute Bewertung von im Potenziellen Bedarf verbleibenden Vorhaben erforderlich wird.

5. Werden bei der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, wie bei der Überprüfung des Bedarfsplans 2010 nur für die Schiene, alle Projekte gesondert und einzeln betrachtet, oder werden nur allgemeine Aussagen getroffen (bitte begründen)?
6. Werden bei der erstmaligen Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundeswasserstraßen 2010 alle Projekte gesondert und einzeln betrachtet, oder werden nur allgemeine Aussagen getroffen (bitte begründen)?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 2 bis 2c verwiesen.

Der Auftrag zur Überprüfung der geltenden Bedarfspläne umfasst – analog zur Vorgehensweise bei der Erarbeitung des diesen zugrunde liegenden BVWP 2030 – auch eine möglichst einheitliche methodische Vorgehensweise.

Diesbezüglich stellt der gewählte Ansatz auch einen im Hinblick auf den Aufwand vertretbaren Mittelweg zwischen der Vorgehensweise bei den Verkehrsträgern Straße und Schiene im Rahmen der BPÜ 2010 dar: Der Aufwand ist geringer als im Jahr 2010 beim Verkehrsträger Schiene, da keine Einzelprojektbewertungen durchzuführen sind, aber höher als beim Verkehrsträger Straße, da nicht ausschließlich auf die Entwicklung der regionalisierten Verkehrsmengen in Verbindung mit den durchschnittlichen NKV der Bedarfsplanprojekte abgestellt wird, sondern streckenscharfe (ggf. in einer anderen geeigneten Raumeinheit durchgeführte) Vergleiche der Verkehrsentwicklung und Engpassanalysen vorgesehen sind.

7. Plant die Bundesregierung die Überführung des BVWP in einen Mobilitätsplan, der Mobilität verkehrsträgerübergreifend betrachtet und gestaltet?
  - a) Falls ja, welche Abteilungen im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bzw. welche externen Sachverständigen sind mit der Arbeit an einem solchen verkehrsträgerübergreifenden Konzept befasst?
  - b) Falls ja, welche Ziele hat ein von der Bundesregierung favorisierter Mobilitätsplan aus Sicht der Bundesregierung?
  - c) Falls nein, warum werden die Schritte für einen Mobilitätsplan angesichts der sich rasant verändernden Rahmenbedingungen nicht eingeleitet?

Die Fragen 7 bis 7c werden gemeinsam beantwortet.

Nein. Der BVWP 2030 richtet seinen Fokus auf diejenigen Ziele der Verkehrspolitik, die durch die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur konkret beeinflusst werden können. Eine reibungslose Mobilität im Personenverkehr und

ein leistungsfähiger Güterverkehr sind elementar von einer starken Verkehrsinfrastruktur abhängig.

8. Welche Infrastrukturprojekte im deutschen Schienennetz (sowohl im BVWP 2030 bereits enthaltene als auch neue) müssten für die Umsetzung des Deutschlandtakts (3. Gutachterentwurf, Stand: 2020) umgesetzt werden (bitte Projekte mit Zielfahrzeiten, geschätzten Kosten und geschätzter Fertigstellung tabellarisch auflisten)?

Die Planungen zum Deutschlandtakt unterstellen sämtliche Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Welche Maßnahmen darüber hinaus für die Umsetzung des Deutschlandtakts erforderlich sind, wird derzeit im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Bewertung geprüft. Da die Planungen noch nicht abgeschlossen sind, können derzeit noch keine Aussagen hinsichtlich Kosten und Fertigstellung getroffen werden. Die entsprechenden Zielfahrzeiten, die im aktuellen Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt hinterlegt sind, können aus den Netzgrafiken und begleitenden Unterlagen abgelesen werden. Diese sind im Internet unter dem nachfolgenden Link abrufbar: <https://www.deutschlandtakt.de/newsroom/berichte-und-planungsunterlagen/>.

9. Wie soll angesichts der erheblichen Bedeutung eines bundesweiten integralen Taktfahrplans die Beteiligung von Expertinnen und Experten sowie Bürgerinitiativen in Bezug auf Umsetzungsvarianten des Deutschlandtakts als Ganzem und auf die damit verbundenen Infrastrukturmaßnahmen stattfinden?

Die DB Netz AG ist als Vorhabenträgerin bei der Erarbeitung einer Vorzugsvariante rechtlich gehalten, alle mit Blick auf die verkehrlichen Ziele ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen hinsichtlich ihrer raumordnerischen Vorzugswürdigkeit sowie ihrer Eignung und möglichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Natur und Umwelt zu prüfen. Gemäß § 25 Absatz 2 VwVfG wird im Zuge der Planungen die Öffentlichkeit vom Vorhabenträger frühzeitig beteiligt. Dies schließt ebenso die Beteiligung von Fachleuten sowie Bürgerinitiativen ein und gilt auch für die Umsetzung der mit dem Deutschlandtakt verbundenen Infrastrukturmaßnahmen.

Der Deutschlandtakt wird in intensivem Dialog mit Ländern, Verbänden und Unternehmen entwickelt. Hierzu existiert seit mehreren Jahren eine Koordinierungsgruppe Deutschlandtakt (früher unter dem Namen Begleitender Arbeitskreis Deutschlandtakt und AG 1 des Zukunftsbündnis Schiene bekannt). Die Fahrplanentwürfe und Infrastrukturkonzepte wurden und werden in Regionalrunden intensiv mit den Ländern, Aufgabenträgern des SPNV und Fahrgastverbänden diskutiert.

10. Wie, und mit welchem Zeitplan sollen die Infrastrukturmaßnahmen, die im Zuge der Umsetzung des Deutschlandtakts notwendig werden, in das Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgenommen werden?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 bis 4d verwiesen. Ergebnisse der volkswirtschaftlichen Bewertung sollen voraussichtlich Anfang des Jahres 2021 vorliegen.

11. Wurde bei der Erarbeitung des Deutschlandtakts auch eine Variante untersucht, bei der es ein Fernverkehrsgesetz im Sinne des Gesetzentwurfs des Bundesrats (Bundesratsdrucksache 745/16 vom 8. Dezember 2016) gibt?
  - a) Wenn ja, mit welchem Ergebnis für die einzelnen Strecken?
  - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 11 bis 11b werden gemeinsam beantwortet.

Nein, da der Zielfahrplan Deutschlandtakt primär die Grundlage für die künftige Infrastrukturplanung des Bundes darstellt. Er legt nicht das rechtlich verbindliche Bedienangebot der Zukunft fest. Die Erbringung der Fernverkehrsleistungen obliegt nach wie vor den am Markt agierenden Fernverkehrsanbietern.

12. Wie wird in den Planungen von Schienenverkehrsprojekten gewährleistet, dass bei bereits laufenden BVWP-Projekten gegebenenfalls notwendig werdende Erweiterungen (z. B. zusätzliche Gleise) aufgrund von Mehrverkehren, u. a. im Rahmen des Ziels der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 oder der verstärkten Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene, möglich sind?

Gemäß § 4 Absatz 1 BSWAG ist nach Ablauf von jeweils fünf Jahren durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zu überprüfen, ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Für die anstehende Überprüfung hat das BMVI eine neue Verkehrsprognose ausgeschrieben. Darüber hinaus erfolgt bei laufenden Vorhaben im Zuge der regelmäßigen strategischen Planungsbegleitung ein Abgleich mit den Anforderungen aus dem Zielfahrplan Deutschlandtakt. Wo noch möglich, werden die Planungsparameter entsprechend angepasst. Je nach Planungsstand ist hier ein breites Spektrum von einer vollumfänglichen Berücksichtigung bis zu Optionen für spätere Ausbauten denkbar.

13. Welche Planungen werden aktuell für das Projekt NBS/ABS Hannover – Bielefeld verfolgt, bei dem es zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans 2030 noch keine Entscheidung über die Umsetzungsvariante gab?
  - a) Was ist der Zeitplan für die Planung und Umsetzung dieses Projekts?
  - b) Wann soll das Dialogforum zu der NBS/ABS Hannover – Bielefeld eingerichtet werden, und innerhalb welcher Rahmenbedingungen soll dort über Umsetzungsvarianten diskutiert werden?

Die Fragen 13 bis 13b werden gemeinsam beantwortet.

Für die ABS/NBS Hannover – Bielefeld lag zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans 2030 im August 2016 ein positiv bewerteter Planfall vor (siehe Projektdossier unter [https://bvwp-projekte.de/schiene\\_2018/2-016-V01/2-016-V01.html](https://bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-016-V01/2-016-V01.html)). Die in dem Planfall hinterlegten verkehrlichen Anforderungen haben sich aber vor dem Hintergrund der Fahrzeitanforderungen des Deutschlandtaktes geändert. Im dritten Gutachterentwurf für den Zielfahrplan Deutschlandtakt ist für die Verbindung Hannover Hbf – Bielefeld Hbf eine angestrebte Kantenfahrzeit von 31 Minuten vorgesehen. Damit wird auf dem Korridor Hamm – Hannover ein konsequenter Halbstundentakt mit Taktknoten in allen Haltebahnhöfen (Hannover Hbf, Bielefeld Hbf und Hamm Hbf) des Korridors ermöglicht. Das BMVI beabsichtigt, die Planung des Vorhabens

mit der DB Netz AG als Vorhabenträgerin noch in diesem Jahr vertraglich zu vereinbaren.

Die DB Netz AG ist als Vorhabenträgerin bei der Erarbeitung einer Vorzugsvariante rechtlich gehalten, alle mit Blick auf die verkehrlichen Ziele ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen hinsichtlich ihrer raumordnerischen Vorzugswürdigkeit sowie ihrer Eignung und möglichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Natur und Umwelt zu prüfen. Gemäß § 25 Absatz 2 VwVfG wird im Zuge dieser Planungen die Öffentlichkeit vom Vorhabenträger frühzeitig beteiligt. In diesem Verfahren wird es daher eine umfassende Bürgerbeteiligung unter Vorlage konkreter Planungsvarianten geben, sobald erste Planungsergebnisse vorliegen. Die Erstellung eines Grobkonzeptes für den Planungsdialog in dem Großprojekt „ABS/NBS Hannover – Bielefeld“ wurde durch die DB Netz AG bereits eingeleitet. Ziel ist es, noch im Herbst dieses Jahres hierzu einen ersten Entwurf vorliegen zu haben, der als Grundlage zur weiteren Ausarbeitung mit den Beteiligten dienen soll.

14. Wie wird beim Projekt NBS Frankfurt – Mannheim gewährleistet, dass möglicherweise notwendige zusätzliche Gleise aufgrund von Mehrverkehren im Bereich Mainz/Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe geplant werden können, ohne dass dies durch die aktuelle Planung erschwert wird?

Derzeit ist ein gegenüber den im BVWP 2030 enthaltenen Ausbauten zusätzlicher Infrastrukturbedarf zwischen Frankfurt am Main und Mannheim nicht erkennbar. Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

15. Auf welchem Stand befinden sich die Planungen für den Ausbau der Schienenstrecke Friedberg – Hanau – Babenhausen – Darmstadt zur östlichen Umfahrung von Frankfurt am Main durch Güterzüge, und ist eine Aufnahme dieses Projekts in das Bundesschienenwegeausbaugesetz geplant?
  - a) Falls nein, warum nicht?
  - b) Falls ja, mit welchem Zeitplan?

Die Fragen 15 bis 15b werden gemeinsam beantwortet.

Der Knoten Frankfurt am Main ist im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans enthalten. Im aktuellen Planfall ist zur Ermöglichung einer Umfahrung für den Güterverkehr zwischen Darmstadt und Hanau via Babenhausen der Bau einer 1-gleisigen Weichenverbindung in Darmstadt Nord zwischen den Strecken 3550 und 3557 (Relation Aschaffenburg – Heidelberg) sowie der höhenfreie 2-gleisige Ausbau der Verbindungskurve Mainaschaff in der Relation Darmstadt – Hanau enthalten.

16. Auf welchem Stand befinden sich die Planungen für den angedachten Fernbahntunnel Frankfurt am Main im Rahmen des Projekts Knoten Frankfurt und ist der Abschluss und die Vorstellung der Studie im ersten Quartal 2021 noch immer der gültige Zeitplan?
  - a) Werden unterschiedliche Umsetzungsvarianten untersucht, und sind darunter auch Varianten ohne Tunnel (bitte begründen)?
  - b) Wann soll ein Dialogforum zu diesem Projekt eingerichtet werden, und innerhalb welcher Rahmenbedingungen soll dort über Umsetzungsvarianten diskutiert werden?

- c) Warum wird die in der ursprünglichen Planung von „Frankfurt RheinMain Plus“ vorgesehene verbesserte Anbindung des Frankfurter Südbahnhofs nicht mehr weiterverfolgt?

Die Fragen 16 bis 16c werden gemeinsam beantwortet.

Die Machbarkeitsstudie für einen Fernbahntunnel in Frankfurt am Main soll nach wie vor im ersten Quartal 2021 vorliegen. Betrachtet werden dabei mehrere Trassenvarianten mit unterschiedlichen Bahnhofslagen. Varianten ohne Tunnelanteil sind jedoch nicht dabei, da diese mit Blick auf die dichte städtische Bebauung nicht sinnvoll realisierbar sind.

Im Lichte der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie ist über das weitere Vorgehen zu entscheiden. Eine Einbeziehung der Öffentlichkeit wird im Rahmen der für alle Planungsverfahren vorgesehenen frühen Bürgerbeteiligung nach § 25 VwVfG erfolgen, sobald entsprechende Planungen aufgenommen werden.

In Bezug auf den Bahnhof Frankfurt am Main Süd und dessen Anbindung haben Untersuchungen gezeigt, dass hier auch bei Realisierung eines Fernbahntunnels weiterhin Ausbaumaßnahmen zur Kapazitätssteigerung erforderlich sind. Eine verstärkte Nutzung des Südbahnhofs für den Fernverkehr stellt jedoch keine Alternative zu einem Fernbahntunnel dar.

17. Wurde die Machbarkeitsstudie zum Projekt „Korridor Mittelrhein: Zielnetz II“ inzwischen beauftragt?
- a) Falls nein, warum nicht – insbesondere in Anbetracht der Ankündigung zum Zeitpunkt der Verabschiedung des BVWP 2030, dass der „zeitnahe Beginn einer Machbarkeitsstudie zum Zeitpunkt der Verabschiedung in Betracht gezogen“ werde (bitte ausführlich begründen)?
- b) Falls ja, wer wurde mit der Erstellung dieser Studie beauftragt, und wann ist mit der Fertigstellung und Veröffentlichung oder zumindest mit Zwischenergebnissen zu rechnen?

Die Fragen 17 bis 17b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 bis 4d verwiesen. Für die Ausschreibung war u. a. eine Abstimmung der auszuschreibenden Leistungen mit den betroffenen Bundesländern erforderlich. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden damit zeitgerecht zu der gemäß § 4 Absatz 1 BSWAG vorgeschriebenen BPÜ vorliegen, um bei einer gegebenenfalls erneuten Bewertung berücksichtigt werden zu können.

18. Wo sollen zusätzliche Kombiterminals für die Umladung Straße-Schiene oder Wasserstraße-Schiene eingerichtet werden, wo sollen solche ausgebaut werden, und welche weiteren Maßnahmen zur Stärkung des kombinierten Verkehrs und des Einzelwaggonverkehrs sollen umgesetzt werden (bitte Projekte mit geplanten Kapazitäten, geschätzten Kosten und geschätzter Fertigstellung tabellarisch auflisten)?

Im Rahmen des Bedarfsplans Schiene sollen die Umschlagkapazitäten an den folgenden 15 KV-Standorten ausgebaut werden:



Standort	Investitionen in Mio. EUR (Kostenstand 2015)	geplante Kapazität im Zielzustand in Tausend Lade- einheiten (TLE)	Status
Augsburg	36,3	78	in Planung
Beiseförth	18,5	65	offen
Berlin/Großbeeren	3,0	83	in Planung
Duisburg	40,0	450	offen
Erfurt	14,0	45	in Planung
Frankfurt a.M.	5,0	118	in Planung
Hamburg-Billwerder	55,6	500	in Planung
Karlsruhe	10,0	97	im Bau (1. Baustufe)/ in Planung (2. Baustufe)
Köln	20,4	450	offen
Kornwestheim	52,3	350	in Planung
Landshut	10,0	85	in Planung
München	100,3	650	in Planung
Regensburg	54,0	360	in Planung
Ulm	60,0	250	in Planung
Weil/Basel	37,1	200	in Planung

Zur Fertigstellung der Maßnahmen können derzeit noch keine Aussagen getroffen werden.

19. Welche Neu- und Ausbauprojekte bei Bundesstraßen und Bundesautobahnen plant die Bundesregierung bis zum Jahr 2030 tatsächlich zu realisieren, und welche Kosten sind jeweils dafür vorgesehen (bitte tabellarisch auflisten)?

Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach den Festlegungen des vom Deutschen Bundestag am 2. Dezember 2016 als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz beschlossenen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ausgebaut. Die darin enthaltenen Maßnahmen der Dringlichkeitskategorien „laufende und fest disponierte Projekte“ sowie „Vordringlicher Bedarf (mit Engpassbeseitigung)“ sollen bis zum Jahr 2030 umgesetzt bzw. begonnen werden.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundestagsdrucksache 18/9523) sowie der Bundesverkehrswegeplan 2030 (Bundestagsdrucksache 18/9350) enthalten eine tabellarische Auflistung der über 900 Projekte sowie entsprechende Projektinformationen.

- a) Zu welcher Steigerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen führen die jeweils zugrunde gelegten Verkehrsprognosen (beim Status quo der Fahrzeugtechnologie)?

Auf Basis der Ergebnisse der VP 2030 haben Fachgutachter des BMVI im Rahmen der Aufstellung des BVWP erwogene Projekte einer gesamtwirtschaftlichen Maßnahmenbewertung unterzogen und die Wirkungen der Verkehrsinfrastrukturvorhaben ermittelt. Den rechnerischen Beitrag der jeweiligen Einzelprojekte zu den Gesamtemissionen für den Verkehrsträger Straße hat das BMVI im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030 veröffentlicht.

- b) Welche Verkehrsverlagerungsziele (von der Straße auf die Schiene) hat die Bundesregierung, und wie werden diese auf die jeweiligen Projekte angewendet?

- c) Für welche der Projekte werden verkehrsträgerübergreifende Alternativen geprüft, und falls bereits erfolgt, mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 19b und 19c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Um eine Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und von Treibhausgasen zu erreichen, verfolgt die Bundesregierung das Ziel, Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern. Dazu wurden im Rahmen des BVWP 2030 alternative Szenarien – Szenario 1 „Verkehrsleistung“, Szenario 2 „Status Quo“ der Mittelverteilung und Szenario 3 „Stärkung Schiene/Wasserstraße“ – und deren Wirkungen auf Gesamtebene untersucht, um daraus den erforderlichen Investitionsbedarf für die jeweiligen Verkehrsträger abzuleiten.

Nach dem Ergebnis der Szenarienbewertung wurde abweichend von den Grundszenarien eine Investitionsmittelverteilung gewählt, die – soweit nach den Ergebnissen der Projektbewertungen wirtschaftlich vertretbar und umsetzbar – eine Verschiebung der Mittel in Richtung des Szenarios 3 zur Stärkung der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene vorsieht.

Nach einer intramodalen Alternativenprüfung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 auch eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung auf Gesamtebene durchgeführt und dazu ein Abgleich der projektbedingten Verlagerungswirkungen zwischen den Verkehrsträgern vorgenommen. Demnach waren durch Verlagerungswirkungen keine maßgeblichen Veränderungen bei den Bewertungsergebnissen von Einzelmaßnahmen zu erwarten.

- d) Für welche der Projekte sind bereits ÖPP-Verträge abgeschlossen, mit wem, und in welcher Höhe?

Bedarfsplan-Maßnahme		ÖPP-Projekt		
Straße	Projektbezeichnung	ÖPP-Projektbezeichnung	Auftragnehmer	Ausgaben <sup>1)</sup> [T EUR]
A005	AS Offenburg – AS Baden-Baden	A 5, AS Offenburg – Malsch	Via Solutions Südwest GmbH & Co. KG	728.538
A006	AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg	A 6, Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg	ViA6WestGmbH & Co. KG	1.366.145
A003	AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen	A 3, AK Fürth/Erlangen – AK Biebelried	A3 NordbayernGmbH & Co. KG	2.807.100
A008	AS Augsburg-West – AD München-Allach	A 8, Augsburg/West – München/Allach	autobahnplus A8GmbH	1.049.558
A008	AS Ulm-Elchingen – AS Augsburg-West	A 8, Ulm/Elchingen – Augsburg/West	Pansuevia GmbH & Co. KG	1.350.850
A094	AS Forstinning – AS Markt	A 94, Forstinning – Markt	Isentalautobahn GmbH & Co. KG	1.163.183
A010	AD Havelland – AD Pankow	A 10/A 24, AS Neuruppin – AD Pankow	Havellandautobahn GmbH & Co. KG	1.418.533
A007	AD Hamburg/NW (A 23) – LGr. SH/HH	A 7, AD Hamburg/NW – AD Bordesholm	Via Solutions Nord GmbH & Co. KG	1.536.232
A007	LGr. SH/HH – AD Bordesholm			
A049	AS Neuental – AS Schwalmstadt	A 49, AD Ohmtal (A 5) – AS Fritzlar	A 49 Autobahngesellschaft mbH & Co. KG	1.455.844
A049	AS Schwalmstadt – AD A 5/A 49			
A001	AK Bremen – AD Buchholz	A 1, AK Bremen – AD Buchholz	A1 mobilGmbH & Co. KG	976.190

Bedarfsplan-Maßnahme		ÖPP-Projekt		
Straße	Projektbezeichnung	ÖPP-Projektbezeichnung	Auftragnehmer	Ausgaben <sup>1)</sup> [T EUR]
A007	AS Göttingen – AD Salzgitter	A 7, AS Göttingen – AS Bockenem	Via Niedersachsen GmbH & Co. KG	999.798
A004	Herleshausen – Gotha	A 4, Herleshausen (LGr. HE/TH) – Gotha	Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG	753.980
A009	AS Lederhose – LGr. TH/BY	A 9, LGr. TH/BY – AS Lederhose	Via Gateway Thüringen GmbH & Co. KG	428.440

<sup>1)</sup> geplante Gesamtausgaben (Bundeshaushalt 2021, Regierungsentwurf).

