

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden),
Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Umsetzung des Bedarfsplans Schiene und weiterer Investitionsprogramme für den Ausbau des Schienennetzes

Für die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene kommt der bedarfsgerechten Bereitstellung von Investitionsmitteln für den Bau der Vorhaben des Bedarfsplans Schiene zentrale Bedeutung zu. Insbesondere vor dem Hintergrund der verbindlichen klimapolitischen Ziele, zu deren Erreichung sich die Bundesregierung verpflichtet hat, und der Zielstellung, bis 2030 die Zahl der Reisenden im Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln, ist der rechtzeitige Aufbau zusätzlicher Kapazitäten im Schienennetz durch den Neu- und Ausbau von Eisenbahnstrecken und -knoten unabdingbar.

Mit der Neufassung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016 und dem dazugehörigen Bedarfsplan Schiene hat der Gesetzgeber den Rahmen für die Umsetzung von Neu- und Ausbauvorhaben im Schienennetz vorgegeben. Mit der am 6. November 2018 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur präsentierten Projektliste mit 29 Schienenprojekten findet der Bedarfsplan Schiene eine entsprechende Erweiterung und die Bewertung der Vorhaben im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung ihren vorläufigen Abschluss. Die Gesamtinvestitionen für die laufenden und fest disponierten Vorhaben des Bedarfsplans Schiene beliefen sich bei Verabschiedung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes 2016 auf 8,4 Mrd. Euro. Für Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs sind demnach 17,2 Mrd. Euro vorgesehen (vgl. BVWP 2030). Das Investitionsvolumen der 29 Vorhaben, die nach der nunmehr nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen können, beträgt noch einmal rund 23 Mrd. Euro (vgl. Pressemitteilung BMVI vom 6. November 2018). Hinzu treten bis 2030 weitere Schienenprojekte, die in Verbindung mit der Umsetzung des Deutschlandtakts stehen, die die Bundesregierung bisher nur auszugsweise vorgestellt hat, und für die noch keine belastbare Kostenschätzung vorliegt (vgl. Pressemitteilung des BMVI vom 9. Oktober 2018).

Nach Auffassung der Fragesteller ist daher klar, dass mit der im Haushaltsgesetz 2019 (Bundestagsdrucksache 19/3400) vorgesehenen Investitionslinie von derzeit rund 1,65 Mrd. Euro – die sich auch in der mittelfristigen Finanzplanung nur unwesentlich ändert – der erkannte Bedarf für den Neu- und Ausbau im Schienennetz nicht annähernd gedeckt werden kann.

Die Fragesteller kommen daher zu der Auffassung, dass die Investitionen für den Bedarfsplan Schiene bereits jetzt auf deutlich mehr als 2 Mrd. Euro jährlich angehoben werden müssen. Nach einem entsprechenden planerischen Vorlauf, müssen die Investitionen in den Bedarfsplan Schiene weiter verstärkt werden. Der

Aufbau zusätzlicher Planungskapazitäten bei der DB Netz AG sowie die Personalausstattung des Bereichs Planfeststellung beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) muss mit der angepassten Investitionslinie Schritt halten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Investitionen plant die Bundesregierung für die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung?
2. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene bestehen derzeit Finanzierungsvereinbarungen (bitte ggf. nach Teilprojekten aufschlüsseln), und in welchen Jahresschreibern (Zeit- und Finanzierungsplan) sollen auf Basis dieser Vereinbarungen die jeweiligen Vorhaben abfinanziert werden?
3. Welche Finanzierungsbeiträge des Bundes, der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und sonstige Finanzierungsbeiträge zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung ergeben sich bei den jeweiligen Finanzierungsvereinbarungen (bitte für jede Finanzierungsvereinbarung angeben)?
4. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene plant die Bundesregierung den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung bis zum Ende des Jahres 2018 bzw. im ersten Halbjahr 2019 (bitte genaue Projektbezeichnung mit aktualisierten Projektkosten angeben)?
5. Wie haben sich seit 2010 die investiven Eigenmittel der DB AG bei der Umsetzung der Bedarfsplanvorhaben entwickelt (bitte Gesamtsumme der Eigenmittel bei Vorhaben des Bedarfsplans Schiene für das jeweilige Jahr angeben)?
6. Wie hat sich seit 2010 die Investitionslinie bei der Umsetzung des Bedarfsplans Schiene entwickelt (bitte zwischen veranschlagten Mitteln im jeweiligen Bundeshaushalt und tatsächlichem Mittelabfluss im Haushaltsvollzug vergleichen)?
7. In welchen Haushaltsjahren konnten im Haushaltsvollzug die eingestellten Investitionsmittel für die Vorhaben des Bedarfsplans Schiene nicht vollständig abfließen, und für welche Zwecke wurden diese Mittel in den Folgejahren letztendlich eingesetzt?
8. Welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene sind nach Unterzeichnung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung am 25. Juli 2017 in eben diese neu aufgenommen worden (bitte aktualisierte Projektkosten angeben)?
9. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene ist die Finanzierung der Leistungsphasen 1 und 2 (nach HOAI) in der Sammelvereinbarung 38/2012 (FV-Nr. 763) geregelt, und welche Planungskosten entfallen auf die jeweiligen Bedarfsplanvorhaben?
10. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene ist die Finanzierung der Leistungsphasen 1 und 2 (nach HOAI) in der Sammelvereinbarung 38/2013 (FV-Nr. 764) geregelt, und welche Planungskosten entfallen auf die jeweiligen Bedarfsplanvorhaben?
11. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene ist die Finanzierung der Leistungsphasen 3 und 4 (nach HOAI) in der Sammelvereinbarung 46/2016 (FV-Nr. 1168) geregelt, und welche Planungskosten entfallen auf die jeweiligen Bedarfsplanvorhaben?
12. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene hat die Bundesregierung seit der Unterzeichnung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung neue Sammelfinanzierungsvereinbarungen für die Leistungsphasen 1 und 2 (nach HOAI) mit der DB AG abgeschlossen, und welche Planungskosten entfallen auf die jeweiligen Bedarfsplanvorhaben?

13. Für welche Vorhaben des Bedarfsplans Schiene hat die Bundesregierung seit der Unterzeichnung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung neue Sammelfinanzierungsvereinbarungen für die Leistungsphasen 3 und 4 (nach HOAI) mit der DB AG abgeschlossen, und welche Planungskosten entfallen auf die jeweiligen Bedarfsplanvorhaben?
14. Bei welchen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene, die in Planung und Bau sind, hat die DB AG der Bundesregierung einen hohen Anspannungsgrad bezüglich der Erreichung wichtiger Meilensteine im Planungsprozess oder beim Bau signalisiert, so dass sich ggf. Terminverschiebungen ergeben?
15. Bei welchen Projekten hat die DB AG ihre Terminplanung bei den Meilensteinen Beginn der Leistungsphase 3 und 4 (nach HOAI), Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und Baubeginn/Inbetriebnahme korrigiert, und welchen Terminplan verfolgt die DB AG nunmehr bei besagten Vorhaben?
16. Bei welchen Vorhaben des Bedarfsplans Schiene wurden bzw. werden Planungsleistungen durch die Länder vorfinanziert (bitte Höhe des Finanzierungsbeitrags und Leistungsphase angeben)?
17. Wie viele Personalstellen, die sich ausschließlich bzw. vorwiegend mit Planfeststellungsverfahren befassen, waren zum Stichtag 1. Januar 2018 in der Abteilung 5 (Planfeststellung, Umwelt, Fahrgastrechte) bzw. im Referat 51 (Planfeststellung) des Eisenbahn-Bundesamtes nach dem Stellenplan vorgesehen bzw. besetzt?
18. Wie viele Personalstellen im Bereich Planfeststellung waren zum Stichtag 1. Januar 2018 in den Außenstellen des Eisenbahn-Bundesamtes nach dem Stellenplan vorgesehen bzw. besetzt (bitte für jede EBA-Außenstelle angeben)?
19. Wie hat sich der Personalbestand im Bereich Planfeststellung beim EBA seit 1. Januar 2005 in der Abteilung 5, dem Referat 51 und den einzelnen EBA-Außenstellen entwickelt (bitte für alle Gliederungen in Jahresscheiben angeben)?
20. Hat die Bundesregierung Kenntnis über den Personalaufwand in den Anhörungsbehörden der Länder, der auf Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) bzw. Vorhaben der DB Netz AG zurückgeht?
Wenn ja, welcher Personalaufwand entsteht bisher den Anhörungsbehörden der Länder durch Anhörungsverfahren bei Vorhaben nach dem AEG?
21. Wie will die Bundesregierung die mit dem Planungsbeschleunigungsgesetz beschlossene Zusammenführung der Funktionen „Planfeststellungsbehörde“ und „Anhörungsbehörde“ beim Eisenbahn-Bundesamt in der Praxis umsetzen?
22. Bis wann will die Bundesregierung die Zusammenführung der Funktionen „Planfeststellungsbehörde“ und „Anhörungsbehörde“ beim Eisenbahn-Bundesamt abschließen, und welche qualifizierten Zwischenschritte sind bei diesem Prozess ggf. geplant?
23. Plant die Bundesregierung mit den Anhörungsbehörden der Länder den Abschluss von Vereinbarungen, mit denen die Übernahme des fachkundigen Personals der bisherigen Anhörungsbehörden zum EBA geregelt wird?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, wie soll der Übergang des Personals organisiert werden?
24. Wie soll sich die Zahl der Personalstellen in der Abteilung 5, dem Referat 51 des EBA und den EBA-Außenstellen im Bereich Planfeststellung auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung entwickeln?

25. Wie viele zusätzliche Planstellen will die Bundesregierung im Bereich Planfeststellung in der Zentrale des EBA sowie in den EBA-Außenstellen auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung schaffen (bitte für jede EBA-Außenstelle angeben)?
26. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene, die noch nicht im Bau sind, liegen nach Kenntnis der Bundesregierung rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vor (bitte den Planfeststellungsabschnitt mit aktualisierten Baukosten konkret benennen)?
27. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene liegen nach Kenntnis der Bundesregierung Planfeststellungsbeschlüsse vor, die allerdings wegen anhängiger Klagen nicht vollziehbar sind?
28. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene erwartet die Bundesregierung einen Planfeststellungsbeschluss bis Ende 2018 bzw. im ersten Halbjahr 2019?
29. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit Planfeststellungsverfahren im Verfahrensgang (bitte jeweiligen Verfahrensstand sowie Beginn des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens angeben)?
30. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene plant nach Kenntnis der Bundesregierung die DB Netz AG die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen bis Mitte des Jahres 2019?
31. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene hat der Vorstand der DB Netz AG seit dem 1. Januar 2014 eine interne Freigabe erteilt, so dass der Planungsauftrag erfolgen konnte (bitte Datum der internen Projektfreigabe und aktuellen Planungsstand angeben)?
32. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene wurden seit dem 1. Januar 2014 die Leistungsphasen 1 und 2 abgeschlossen, so dass der Vorstand der DB Netz AG den Planungsauftrag für die Leistungsphasen 3 und 4 erteilen konnte?
33. Bei welchen Vorhaben bzw. Teilprojekten des Bedarfsplans Schiene wird nach dem in der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung festgelegten neuen Verfahren vorgegangen („Erreichen des Meilensteins Einreichung des Planungshefts Vorplanung“ – „Meilenstein 1“)?
34. Nach welchen Kriterien priorisiert die Bundesregierung bei der Schiene die neuen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs, wenn es darum geht, den Planungsauftrag für die Leistungsphasen 1 und 2 zu erteilen?
35. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene (einschließlich der Vorhaben, die nach der Präsentation am 6. November 2018 in den Vordringlichen Bedarf aufrücken können) beabsichtigt die Bundesregierung bzw. die DB Netz AG bis Ende 2019/2020 den Planungsauftrag zu erteilen?
36. Für welche Vorhaben bzw. Teilprojekte des Bedarfsplans Schiene sieht die Bundesregierung künftig eine Kofinanzierung durch die Länder vor, die über die bisherigen Projektzuschüsse (z. B. Finanzierung der S 4 im Knoten Hamburg über GVFG-Bundesprogramm) hinausgeht?
37. Bei welchen Knotenprojekten geht die Bundesregierung von einer Kofinanzierung durch die Länder in welcher Höhe aus?
38. Welcher Anteil (in Prozent) soll bei welchen Vorhaben von den Ländern getragen werden, und soll sich die Beteiligung grundsätzlich auf die Knotenprojekte beschränken?

39. Bis wann plant die Bundesregierung die Vorlage der Förderkonzeption für ein Elektrifizierungsprogramm, und welche Grundzüge der Förderung zeichnen sich bereits ab?
40. Bis wann plant die Bundesregierung die Präsentation einer konsolidierten Liste (einschließlich Kostenschätzung) mit den Neu- und Ausbauvorhaben, die für den Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtakts notwendig sind?
41. Welches Prozedere zur Aufnahme der Deutschlandtakt-Projekte beabsichtigt die Bundesregierung, um dieses Schienenprojekt im Bundesschienenwegebauausgesetz zu verankern, und welchen Zeitplan verfolgt die Bundesregierung dabei?
42. Nach welchen Kriterien wird die Bundesregierung ein Netz von Umleiter- und Ausweichstrecken als Redundanz bei Betriebsstörungen bzw. Betriebsunterbrechungen auf Hauptabfuhrstrecken definieren, und bis wann soll dieser Prozess abgeschlossen werden?
43. Legt die Bundesregierung bei der Definition eines entsprechenden redundanten Netzes bestimmte Mindestkriterien für die Streckenleistungsfähigkeit bzw. Streckenkapazität zugrunde?
Wenn ja, welche Kriterien sollen für Umleiter- und Ausweichstrecken mindestens erfüllt werden?
44. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung konkret aus dem Vorfall der mehrwöchigen Betriebsunterbrechung der Oberrheinstrecke bei Rastatt in Spätsommer/Herbst 2017 mit Blick auf die notwendige grenzüberschreitende Kooperation der deutschen, französischen und schweizerischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen?
45. Steht die Bundesregierung bzw. die DB Netz AG in diesem Zusammenhang mit dem französischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen SNCF Réseau in Kontakt, um die linksrheinische Ausweichstrecke Strasbourg–Lauterbourg–Wörth für entsprechende Verkehre auszubauen?
Wenn nein, warum nicht, und wie soll die Redundanz im Bereich der Oberrheinstrecke stattdessen verbessert werden?
46. Welche Rolle soll die Gäubahn als Alternativ- und Ausweichroute zur Oberrheinstrecke künftig spielen, und welche Investitionen in den (zweigleisigen) Ausbau der Gäubahn hält die Bundesregierung in diesem Zusammenhang für geboten (einschließlich Verbindungskurve bei Singen)?
47. Welche weiteren Vorkehrungen und Absprachen wurden zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz auf Regierungsebene und auf Ebene der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bisher getroffen, um eine Betriebsunterbrechung wie bei Rastatt künftig besser bewältigen zu können, und sind dazu weitere Gespräche und Absprachen geplant, und wenn ja, welche?
48. Welche Vorhaben des Seehafenhinterlandprogramms I (SHHV I) sind noch nicht vollständig umgesetzt, und bis wann sollen die Vorhaben fertiggestellt sein?
49. Wie ist der Stand bei der Umsetzung der Vorhaben des Seehafenhinterlandprogramms II (SHHV II; bitte projektbezogen den jeweiligen Planungs- und Umsetzungsstand angeben)?
50. Bei welchen Vorhaben des Programms Barrierefreiheit an Verkehrsstationen und Maßnahmen zum SHHV II drohen die Planungen zu veralten, so dass die Bundesregierung bei besagten Vorhaben schnell mit dem Bau beginnen will, und in welcher Höhe müssen dafür Investitionsmittel bereitgestellt werden (bitte nach Einzelprojekten aufschlüsseln)?

51. Trifft es zu, dass die Bundesregierung bei diesen Projekten den so genannten Finanzierungskreislauf 3.0 anwenden will, und ist dieses Vorgehen mit dem Bundesministerium der Finanzen soweit abgestimmt, dass es tatsächlich zum Tragen kommen kann?

Wenn nein, welche alternativen Finanzierungsinstrumente will die Bundesregierung anwenden, damit die Planungen nicht zu veralten drohen?

52. Welche Infrastrukturmaßnahmen nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) wurden bisher gefördert und welcher Planungs- und Umsetzungsstand ergibt sich aktuell bei den laufenden Vorhaben (bitte Höhe der Förderung, Gesamtkosten und Förderbetrag des jeweiligen Landes je Maßnahme angeben)?

Berlin, den 27. November 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

