

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs
Dr. Andreas Scheuer
vom 15. Juli 2010**

Zurzeit beginnen die Vorarbeiten (z. B. Vorbereitung einer neuen Verkehrsprognose, Überprüfung der Bewertungsmethodik usw.) für einen voraussichtlich in der kommenden Legislaturperiode in Kraft tretenden neuen Bundesverkehrswegeplan. Über den Zeitpunkt und das Verfahren der Anmeldungen neuer Projekte ist bisher noch nicht entschieden worden.

82. Abgeordneter
**Ulrich
Kelber**
(SPD)
- Welche Entwicklung der Zugtaktung erwartet die Bundesregierung mit der Einrichtung des Güterverkehrskorridors Rotterdam–Mailand durch die europäische Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, und wie wird sich die mengenmäßige Verteilung von Güter- und Personenzügen von heute bis 2020 jeweils auf der links- und rechtsrheinischen Strecke entwickeln?
83. Abgeordneter
**Ulrich
Kelber**
(SPD)
- Welche Auswirkungen auf Taktung und Länge der Personenzüge erwartet die Bundesregierung auf dem Korridor „Rotterdam–Mailand“, und welche Maßnahmen gedenkt sie zu unternehmen, um den Personenschienennahverkehr auf dieser Strecke auf hohem Niveau zu erhalten?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann
vom 15. Juli 2010**

Deutschland ist verpflichtet, sich unter anderem an dem innerhalb von drei Jahren nach dem Inkrafttreten der Verordnung einzurichtenden Güterverkehrskorridor N 1 Zeebrugge–Antwerpen/Rotterdam–Duisburg–(Basel)–Mailand–Genua zu beteiligen.

Die Leitung der Korridore obliegt nach Artikel 8 des Verordnungsvorschlags, dem der Rat noch in zweiter Lesung zustimmen muss, einem Exekutivrat aus den beteiligten Mitgliedstaaten und einem aus den beteiligten Infrastrukturmanagern – für Deutschland die DB Netz AG – gebildeten Verwaltungsrat. Dem Verwaltungsrat obliegt die Zuweisung der Fahrwegkapazität unter Anerkennung des Kapazitätsbedarfs anderer Verkehrsarten einschließlich des vertakteten Personenverkehrs. Aussagen zur Zugtaktung sowie zur Verteilung von Güter- und Personenzügen bis 2020 sind daher zurzeit nicht möglich.

84. Abgeordneter
**Ulrich
Kelber**
(SPD)
- Prüft die Bundesregierung rechtliche Schritte (Klageverfahren) gegen die Bevorrechtigung des Güterverkehrs bei Einrichtung des Güterverkehrskorridors, und welche Maßnahmen bereitet die Bundesregierung vor, um die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner an den Rheinstrecken vor den damit verbundenen Auswirkungen wie Lärm, schlechte Queungsmöglichkeiten, Abgase zu schützen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 15. Juli 2010

Nein. Am 15. Juni 2010 hat das Europäische Parlament (EP) in zweiter Lesung mit deutlicher Mehrheit dem Kompromissvorschlag zu dem Verordnungsvorschlag zugestimmt.

Es ist – insbesondere aufgrund deutscher Forderungen – gelungen, praktikable Lösungen zu finden, um die mit der Verordnung angestrebten Ziele in Einklang mit den Interessen des Personenverkehrs zu bringen. In den Verhandlungen konnte das EP zur Aufgabe von wesentlichen Forderungen gebracht werden, einschließlich des Verzichts auf explizite Prioritätsregelungen zugunsten des Güterverkehrs.

Unmittelbare Umweltauswirkungen des Verordnungsvorschlags sind zurzeit nicht zu erkennen.

Die im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genannten Maßnahmen, insbesondere die Umrüstung des Güterwagenbestandes auf Verbundstoff-Klotzbremsen durch die Eisenbahnunternehmen werden dazu beitragen, dass Schienengüterverkehr und abnehmende Lärmbelastung keinen Widerspruch darstellen.

85. Abgeordneter
**Ulrich
Kelber**
(SPD)
- Plant die Bundesregierung eine feste Finanzierungszusage für den Ausbau der von der Deutschen Bahn AG vorgeschlagenen Entlastungsstrecke Hagen–Gießen, und wann sollen diese Mittel zur Verfügung stehen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 15. Juli 2010

Zurzeit führt das BMVBS die gesetzlich vorgeschriebene Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Schienenwege des Bundes durch. In diesem Zusammenhang wird auch die Strecke Hagen–Gießen nach der Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung bewertet. Ergebnisse werden noch im Sommer 2010 vorliegen.