

(A) Seit dem 1. November 2010 hat das BMVBS 15 Beschäftigte des Ministeriums und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, WSV, für die Untersuchungen und die Vorbereitung der Berichte an den Deutschen Bundestag eingesetzt. Weitere circa 50 Beschäftigte des Außenbereichs, der Ämter und der Wasser- und Schifffahrdirektionen, WSDen, wurden mit der Aufgabenerfassung und -bewertung (Aktualisierung des Kernaufgabengutachtens) beauftragt.

Seit dem 7. September 2012 sind 39 Beschäftigte des BMVBS und der WSDen zu Mitgliedern der Arbeitsgruppe „Umsetzung der WSV-Reform“ bestellt worden.

Zu Frage 87:

Das Rechtsbereinigungsgesetz soll dem Deutschen Bundestag noch im Jahr 2012 vorgelegt werden.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Bundesländer die aufgrund der begrenzten Ressourcen notwendige Kategorisierung der Bundeswasserstraßen akzeptieren, nachdem die Ergebnisse des gemeinsam mit den Ländern beauftragten Gutachtens bei der Netzstruktur und der Priorisierung berücksichtigt wurden. Bei der Organisation der WSV handelt es sich um eine reine Bundesaufgabe. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Bundesländer bei entsprechenden Bewertungen die verfassungsrechtliche Kompetenzordnung beachten.

#### Anlage 69

(B) **Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Jan Mücke auf die Frage des Abgeordneten **Ulrich Kelber** (SPD) (Drucksache 17/10736, Frage 91):

Mit welcher Auslastung rechnen Bundesregierung und EU-Kommission auf den Güterverkehrskorridoren 2 (Rhein) und 1 (Ostfrankreich) in den kommenden fünf Jahren, und für welche Langfristprognose werden die Strecken ausgerichtet?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, BMVBS, verfügt über Verkehrsprognosen für die Jahre 2015 und 2025. Da es sich um Punktprognosen handelt, kann über das Jahr 2017/18 keine Auskunft zur Auslastung der Schienenstrecken gegeben werden. Über entsprechende Prognosen der EU-Kommission ist dem BMVBS nichts bekannt. Über Informationen zum prognostizierten Grad der Auslastung der ostfranzösischen Parallelstrecke zur Rheintalbahn verfügt das BMVBS nicht. Nach den Erkenntnissen aus der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege im Jahre 2010 rechnet das BMVBS im Prognosejahr 2025 für den deutschen Teil des Schienengüterverkehrskorridors Rotterdam–Genua mit zahlreichen überlasteten Streckenabschnitten, sofern der weitere Ausbau dieses Korridors nicht fortgesetzt würde. Nach Umsetzung der in der Bedarfsplanüberprüfung untersuchten Schienenaus- und -neubauprojekte werden die meisten Engpässe aufgelöst. Es verbleiben allerdings einige Engpässe zwischen Köln und Karlsruhe, die mit aktuellen Bedarfsplanmaßnahmen nicht vollständig beseitigt werden können.

Genauer zu den Engpassanalysen des Prognosejahres 2025 kann dem Gutachterlichen Abschlussbericht der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege vom November 2010 (Engpassanalyse im Bezugsfall: Kap. 5.8, insbesondere Seiten 5-47, 5-48; Engpassanalyse im Zielnetz: Kap. 7.7, Seiten 7-38 bis 7-41) entnommen werden. (C)

#### Anlage 70

##### Antwort

des Parl. Staatssekretärs Jan Mücke auf die Frage des Abgeordneten **Dr. Anton Hofreiter** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) (Drucksache 17/10736, Frage 92):

Welche Streckenabschnitte von Bundesfernstraßen – geordnet nach Bundesländern – sind nach aktuellem Stand von der Alkali-Kieselsäure-Reaktion betroffen, und welche Streckenabschnitte – ebenfalls nach Bundesländern geordnet – konnten bereits saniert werden?

Meldungen über gutachterlich nachgewiesene Schadensfälle bedingt durch eine schädigende Alkali-Kieselsäure-Reaktion, AKR, sowie visuell festgestellte Verdachtsfälle, die auf eine mögliche AKR schließen lassen, liegen dem BMVBS aus Sachsen-Anhalt, ST, Brandenburg, BB, Hessen, HE, Sachsen, SN, und Berlin, BE, vor.

Die nachfolgend aufgeführten Angaben beinhalten Strecken mit ersten charakteristischen Anzeichen einer möglichen AKR, laufenden gutachterlichen Untersuchungen sowie bestätigten AKR-Schäden. (D)

Im Bereich der Bundesfernstraßen sind in ST insgesamt 220 Kilometer Richtungsfahrbahn betroffen. Davon sind bis Ende 2012 auf 160 Kilometern erhaltende oder instand setzende Maßnahmen durchgeführt worden.

In BB wurden insgesamt 172 Kilometer Richtungsfahrbahn gemeldet, bis 2010 wurden davon 58 Kilometer saniert.

In HE wurden 66 Kilometer Richtungsfahrbahn gemeldet, es ist beabsichtigt, in 2013 die letzten Abschnitte instand zu setzen.

Der in Sachsen gutachterlich bestätigte Schaden auf der A 14 zwischen den AS Mutzschen und AS Leisnig wurde in 2011 instand gesetzt.

Der Verdachtsfall auf der A113 in Berlin zwischen den Anschlussstellen Späthstraße und Adlershof muss noch weiterführend untersucht werden.

Es sei hier nochmals darauf hingewiesen, dass der Nachweis einer schädigenden Reaktion an Betonfahrbahndecken durch AKR durch spezielle, zeitlich aufwändige Untersuchungen erbracht werden muss, da das charakteristische Rissbild einer AKR auch durch andere Schädigungsprozesse verursacht werden kann. Im Ergebnis haben sich in den letzten Jahren die Informationen über Streckenabschnitte, für die Verdacht auf Schädigung durch AKR besteht, für die diese Schadensursache nachgewiesen wurde und an denen Erhaltungsmaßnahmen