

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Rainer Brüderle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 15/2522 –**

### **Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für die Fußballweltmeisterschaft 2006**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

In der Bewerbung der Bundesrepublik Deutschland für die Fußballweltmeisterschaft 2006 wurde im „Pflichtenheft“ unter anderem erklärt:

„Die Besucher der Fußball-WM 2006 in Deutschland sollen in jeglicher Hinsicht ein effizientes, leistungsfähiges, innovatives und umweltfreundliches Verkehrssystem antreffen. Es wird eine Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Organisation und Abwicklung des Turniers sowie ein durch Vorfreude und stressfreie Mobilität geprägtes Aufenthaltsgefühl der Gäste in Deutschland sein.“

Die verkehrlichen Anforderungen im Zusammenhang mit der Ausrichtung der Fußballweltmeisterschaft 2006 sind hoch. Die ohnehin bestehenden Defizite bei Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland werden durch diese besondere Herausforderung nochmals verstärkt. Das gilt vor allem angesichts der verzögerten Einführung der LKW-Maut. Nicht zuletzt deshalb kommt der Stärkung des öffentlichen Verkehrs, der nach den Vorgaben der FIFA mindestens 50 Prozent betragen soll, besondere Bedeutung zu. Dies gilt besonders für den Schienenpersonenfernverkehr mit den jeweiligen Hauptbahnhöfen in dem Bereich der jeweiligen zwölf WM-Städte sowie die Qualität und Leistungsfähigkeit der S-Bahnstationen der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Auch die Verkehrsministerkonferenz der Bundesländer (VMK) hat sich mehrfach mit den verkehrlichen Anforderungen bei der Fußballweltmeisterschaft 2006 beschäftigt. Als wesentliche Punkte wurden dabei die besondere Bedeutung des Schienenverkehrs, die Einführung eines 3-Tages-Kombitickets im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Verbindung mit einer Eintrittskarte, ein einheitliches bundesweites Verkehrsleit- und Informationssystem, die verkehrsträgerübergreifende Installation des WM-Logos an wichtigen Verkehrsanlagen sowie die Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel durch die Bundesregierung für Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege gefordert.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Mit ihrer großräumigen Verkehrsinfrastruktur ist die Bundesrepublik Deutschland in verkehrlicher Hinsicht einem Großereignis – wie der Fußballweltmeisterschaft 2006 (WM 2006) – grundsätzlich gewachsen. Das gilt sowohl für den öffentlichen wie auch für den Individualverkehr. So werden zum Beispiel Woche für Woche Spiele der Fußballbundesliga ausgetragen, ohne dass deshalb wesentliche Verkehrsstörungen eintreten. Bei Spielen der Fußballweltmeisterschaft steht zudem ein um 15 bis 20 % reduziertes Fassungsvermögen der Stadien zur Verfügung, weil dafür nach den Regeln der FIFA Sitzplätze zwingend vorgeschrieben sind.

Mit Schreiben vom 17. Mai 1999 an den Präsidenten des Deutschen Fußballbundes (DFB) hat der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erklärt, das Bundesautobahnnetz werde im Rahmen der planmäßigen Bau- und Modernisierungsmaßnahmen komplettiert und punktuell erweitert. Diese planmäßige Komplettierung findet statt und dient auch der besseren Erreichbarkeit der Städte und Stadien, in denen Spiele der Fußballweltmeisterschaft stattfinden.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat die Hauptbahnhöfe in den Städten Leipzig, Nürnberg, Köln, Hannover und Berlin-Ostbahnhof modernisiert. Bis 2006 sollen der Hauptbahnhof in Kaiserslautern umgebaut und der Hauptbahnhof Lehrter Bahnhof in Berlin in Betrieb genommen sein.

Die Fahrzeiten der DB AG wurden in den letzten Jahren deutlich verkürzt. Bis zur Fußballweltmeisterschaft werden weitere Verbesserungen eintreten.

Strecke	Fahrzeitangabe	Verbesserung ab
Köln – Frankfurt	70 Minuten	Dezember 2002
Leipzig – Berlin	ca. eine Stunde	2006
München – Nürnberg	ca. 64 Minuten	Vorlaufbetrieb ab Juni 2006
Hannover – Berlin	96 Minuten	September 1998
Hamburg – Berlin	ca. 95 Minuten	Dezember 2004
Berlin – Rostock	ca. 130 Minuten	2006
Berlin – Frankfurt/Oder	ca. 43 Minuten	2006
Leipzig – Dresden	ca. eine Stunde	2006

Die Transferzeiten von den Fernbahnhöfen und den Flughäfen zu den Stadien liegen in allen Austragungsorten in einem akzeptablen Rahmen. Nur Kaiserslautern besitzt keinen eigenen Verkehrsflughafen, ist jedoch vom Flughafen Frankfurt in 90 Minuten mit dem ICE und vom Flughafen Saarbrücken in einer knappen Stunde zu erreichen. Die Flughäfen in Berlin-Schönefeld, Leipzig, Düsseldorf, Köln/Bonn (ab 2004) und Frankfurt haben einen direkten Anschluss an das Fernverkehrsnetz der DB AG. Die Flughäfen Hannover, Stuttgart und München verfügen über S-Bahnanschlüsse; der Flughafen Nürnberg hat einen U-Bahnanschluss. Nur die Flughäfen Berlin-Tegel und Hamburg sind nicht an die Schnellbahnsysteme angeschlossen.

1. Welche konkreten Neu- und Ausbauprojekte zur Verbesserung der großräumigen Verkehrserschließung der zwölf WM-Städte müssen nach Ansicht der Bundesregierung bis 2006 realisiert werden, um einen reibungslosen und angemessenen Ablauf der Fußball-Weltmeisterschaft in verkehrlicher Hinsicht zu gewährleisten?

Nach Auffassung der Bundesregierung müssen folgende Maßnahmen für die WM 2006 noch fertig gestellt werden:

- Lehrter Bahnhof-Hauptbahnhof in Berlin,
- Ausbau der Schienenstrecke Leipzig – Berlin,
- Schließung des Autobahnringes um Leipzig,
- Erweiterung der Bundesautobahn A 9 von München-Neufahrn bis München – Frankfurter Ring,
- Lückenschluss zwischen der Bundesautobahn A 6 und der Bundesautobahn A 63 durch den Neubau der Bundesautobahn A 63 von der Anschlussstelle Kaiserslautern-Ost bis zur Anschlussstelle Sembach.

2. Wie ist der Planungsstand der vorgenannten Projekte, und ist jeweils sichergestellt, dass es zu einer Fertigstellung bis zum Beginn der Fußballweltmeisterschaft kommt?

Nach derzeitiger Kenntnis der Bundesregierung werden diese Maßnahmen bis zur WM 2006 fertiggestellt sein.

Mit dem Bau der Maßnahmen ist begonnen. Für die Erweiterungsmaßnahmen der Bundesautobahn A 9 sind die Planfeststellungsbeschlüsse vorhanden bzw. werden in Kürze vorliegen.

3. Welche der vorgenannten Projekte fallen in die Zuständigkeit, insbesondere in die Finanzierungsverantwortung des Bundes?

Die Schienenbauprojekte fallen in die Finanzierungszuständigkeit des Bundes; die DB AG ist als Vorhabenträger zuständig. Die Maßnahmen auf Bundesfernstraßen werden aus Bundesmitteln finanziert, wobei die Planung und Ausführung im Rahmen der gesetzlichen Aufgabenverteilung (Auftragsverwaltung) den Länderstraßenbauverwaltungen obliegt.

4. Welche der vorgenannten Projekte sind unabhängig von der WM in den Bedarfsplänen für den Bundesfernstraßen- bzw. den Bundesschienenwegeausbau sowie in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes zur Realisierung bis 2005 vorgesehen?

Welche der Projekte sind nach Ansicht der Bundesregierung hingegen erst infolge der WM erforderlich geworden, und beabsichtigt die Bundesregierung für diese – nicht im laufenden Finanzierungsprogramm des Bundes enthaltenen – Projekte zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung zu stellen?

Alle in der Antwort auf Frage 1 genannten Projekte sind in den Bedarfsplänen für den Bundesfernstraßen- bzw. Bundesschienenwegeausbau enthalten.

5. Trifft es zu, dass die Bundesregierung in Erwägung zieht, den von der WM betroffenen Bundesländern in den Jahren 2004 bis 2007 „Verstärkungsbeträge“ im Rahmen eines Vorwegabzuges aus dem Bundesfernstraßenhaushalt zur Verfügung zu stellen?

Wenn ja, welche Größenordnung sollen diese „Verstärkungsbeträge“ enthalten?

Die Bundesregierung finanziert einige dem Verkehr während der Fußballweltmeisterschaft dienliche Projekte im Rahmen der jeweiligen Haushalte durch Vorwegabzug. Der Vorwegbetrag wird sich auf ca. 500 Mio. Euro belaufen.

6. In welchem Umfang sind laufende Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprojekte in den WM-Städten gleichzeitig „WM-Projekte“?

Um welche WM-Projekte handelt es sich dabei konkret?

Im Bundesprogramm gemäß § 6 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) werden keine Projekte ausschließlich für die WM 2006 gefördert. Die darin finanzierten Vorhaben sind mit einem langfristig zu erwartenden Verkehrsaufkommen begründet. Als Maßnahmen in den Städten, in denen Spiele der WM 2006 stattfinden und bis 2006 fertig gestellt werden sollen, sind insbesondere zu erwähnen:

- Köln, Verlängerung Stadtbahnlinie 1 und S-Bahnhaltepunkt Bonnstraße
- Stadtbahnausbau Leipzig
- Umsteigeanlage Hannover-Linden.

Des Weiteren ist für das Bundesprogramm noch die S-Bahnverlängerung von Kaiserslautern nach Homburg angedacht.

In den Länderprogrammen gemäß § 6 Abs. 2 GVFG sind die Bundesländer selbst verantwortlich für Auswahl und Realisierung der Vorhaben.

7. Hält die Bundesregierung den Einsatz von dynamischen Netzbeeinflussungsanlagen im Bereich des Autobahnnetzes für die WM 2006 für erforderlich?

Wenn ja, welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Sicherung eines solchen Einsatzes dynamischer Netzbeeinflussungsanlagen?

Die auf hochbelasteten Autobahnabschnitten bereits vorhandenen dynamischen Verkehrsleitsysteme (Verkehrsbeeinflussungsanlagen) werden auch während der WM 2006 für weniger Unfälle und weniger Staus sorgen. Die bisher dafür verausgabten Bundesmittel betragen ca. 550 Mio. Euro.

An wichtigen Entscheidungspunkten im Autobahnnetz, an denen eine technisch und finanziell aufwändige dynamische Steuerung – über das temporäre Großereignis WM 2006 hinaus – zu nachhaltig positiven Effekten führt, werden bis zur WM 2006 neuartige und hochmoderne dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen (dWiSta) hinzukommen.

Die Bundesregierung wird die zum Aufbau dieser innovativen Netzbeeinflussungssysteme notwendigen Mittel im Rahmen des laufenden Verkehrsbeeinflussungsprogrammes 2002 bis 2007 bereitstellen.

Unter Einbeziehung der laufenden Verkehrsführungsüberlegungen im Umfeld der WM-Austragungsorte wurden entsprechende aktualisierte Verkehrsbeeinflussungsprioritäten mit den Ländern bereits verabredet. Demnach ist u. a. das zeitliche Vorziehen von Maßnahmen mit unmittelbarem WM-Bezug vorgesehen.

8. Gibt es Überlegungen der Bundesregierung zu einem bundesweiten integrierten Verkehrsleitkonzept im Bereich des Bundesfernstraßennetzes, und wenn ja, welche Eckpunkte besitzt dieses?

Wie hoch sind die Kosten?

Das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) bereits im Juni 2003 vorgestellte bundeseinheitliche Verkehrsleitkonzept sieht die veranstaltungsbezogene temporäre Anpassung der wegwei-

senden statischen Beschilderung unter Einbeziehung dynamischer Verkehrsbeeinflussungsanlagen vor.

Eckpunkte sind dabei u. a.:

- Die einheitliche Verwendung des offiziellen Logos der FIFA für die WM 2006 als Zielführungssymbol;
- Bundesautobahn (BAB)-Grenzübergänge: Willkommenstafeln als erster Hinweis auf temporäre Wegweisungssymbolik;
- BAB-Fernzielwegweisung: Führung in Richtung WM-Austragungsort durch vorhandene Fernzielbeschilderung (blaue Autobahn-Wegweisung);
- BAB-Netz im unmittelbaren Umfeld der WM-Städte: auf bestehenden Wegweisertafeln wird eine weiße temporäre Zusatzbeschilderung mit offiziellem WM-Logo, grafischen Symbolen (Piktogrammen) und ggf. farblicher Routen- bzw. Fantrennung (optional) integriert;
- Stadionumfeld/„letzte“ BAB-Anschlussstelle: schlüssige (integrierte) Weiterführung an der Schnittstelle zum nachgeordneten Netz (innerstädtische Verkehrsführung);
- Nutzung und ggf. Anpassung (nicht Auswechslung) vorhandener und bis 2006 geplanter dynamischer Wechselwegweiser in geeigneter Weise;
- Vernetzung benachbarter Verkehrsrechnerzentralen, wenn dies zur länderübergreifenden Steuerung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen erforderlich ist.

Die Erarbeitung und Umsetzung örtlicher Verkehrsführungskonzepte gemäß o. g. bundeseinheitlicher Eckpunkte ist Aufgabe der zuständigen Bundesländer und Kommunen.

Die Finanzierung statischer und dynamischer Wegweisungs- und Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen auf Bundesfernstraßen liegt in der Baulast des Bundes und erfolgt aus dem Bundeshaushalt. Angaben zu den Kosten können derzeit noch nicht gemacht werden.

9. Hält die Bundesregierung insbesondere Willkommenstafeln an den Grenzübergängen, WM-Informationen an grenznahen Raststättenanlagen, besondere Ausschilderungen der WM-Städte in der vorhandenen Fernzielbeschilderung, die Einrichtung dynamischer Verkehrslenkungstafeln im Einzugsbereich der WM-Städte, die Aufbringung des WM-Logos in der wegweisenden Straßenbeschilderung, eine Hinweisbeschilderung zu den Park- und Ride-Plätzen der WM-Städte und die Vernetzung benachbarter Verkehrsrechnerzentralen bundesweit für erforderlich?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

10. Hält die Bundesregierung ein Wegeleitsystem auch für den öffentlichen Verkehr und für Fußgänger im Bereich der WM-Städte und vor allem im Nahbereich der Stadien für erforderlich?

Wenn ja, welche Eckpunkte und Merkmale müsste ein solches Verkehrsleitsystem nach Auffassung der Bundesregierung besitzen, mit welchen Kosten ist zu rechnen und wer ist Planungs- und Kostenträger der Maßnahmen?

Die Bundesregierung ist gemeinsam mit dem Sprecher und Koordinator der Bundesländer für den Bereich Verkehr, WM 2006 der Auffassung, dass ein Wegeleitsystem für den öffentlichen Verkehr und für Fußgänger vor allem im

Nahbereich der Stadien erforderlich ist. Die Bundesregierung unterstützt daher aktiv die Bemühungen des Länderbeauftragten, die Städte, in denen Spiele der WM 2006 stattfinden, zu einem koordinierten Verhalten zu veranlassen.

11. In welcher Weise hat die Bundesregierung bei der Konzeption von Informationssystemen berücksichtigt, dass ein hoher Anteil nicht deutschsprachender Besucher die WM-Spiele besuchen wird?

Durch die durchgängige Verwendung allgemeinverständlicher Piktogramme und Symbole (WM-Logo, Stadion-, farbliche Routendifferenzierung etc.) in der straßenseitigen Wegweisung ist deren Verständlichkeit auch für ausländische und ortsfremde Besucher gewährleistet.

12. In welcher Weise plant die Bundesregierung, Mobilfunk und Internet als Kommunikationsplattformen bei der Verkehrsleitung einzusetzen?

Ist ein besonderes bundesweites Informationssystem für die WM 2006 geplant, und wenn ja, wer ist Träger und wer trägt die Kosten?

Die Verkehrslenkung über Mobilfunk und Internet ist nicht Aufgabe der Bundesregierung. Nach einer im Jahre 1995 getroffenen Absprache im Wirtschaftsforum Verkehrstelematik ist es eine Angelegenheit privater Unternehmen, derartige Dienste zu entwickeln und anzubieten. Die Bundesregierung ist allerdings daran interessiert, dass ein Verkehrsinformationsdienst zur WM 2006 zur Verfügung steht, und sie ist deshalb bereit, Verhandlungen möglicher Betreiber mit den Ländern und Städten zu moderieren.

13. Geht die Bundesregierung davon aus, dass bis zur WM 2006 das Digitalfunksystem für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) einsatzfähig ist?

Auf der Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefs der Länder am 18. Dezember 2003 haben sich die Länder bereit gefunden, den schon seit längerem verhandelten Entwurf einer Dachvereinbarung über die Einführung eines Digitalfunksystems zu unterzeichnen. Damit ist der Weg für eine Ausschreibung eröffnet worden, die gegenwärtig durch eine beim Bundesministerium des Innern angesiedelte gemeinsame Projektorganisation von Bund und Ländern vorbereitet wird. Der weitere zeitliche Rahmen für die Einführung des Digitalfunks hängt maßgeblich davon ab, dass sowohl die Länder als auch die Industrie im Rahmen des Vergabe- und Verhandlungsverfahrens sowie während der anschließenden Realisierungsphase konstruktiv mitwirken. Aus Sicht der Bundesregierung haben die WM-Standorte unter zeitlichen Gesichtspunkten Priorität. Sämtliche Planungs- und Realisierungsmaßnahmen müssen sich dabei dem Ziel unterordnen, ein Digitalfunknetz zu errichten, das zweifelsfrei die sicherheitsmäßigen Anforderungen der Bedarfsträger erfüllt.

14. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der DB AG vor dem Hintergrund der von der FIFA betonten besonderen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs eine Schlüsselrolle bei der Bewältigung des WM-Verkehrs zukommt?

Welche konkreten Maßnahmen sind nach Ansicht der Bundesregierung seitens der DB AG erforderlich, um einen qualitativ hochwertigen und leistungsfähigen Schienenverkehr für die WM zu erbringen?

Die Bundesregierung teilt die in der Frage dargelegte Auffassung von der Schlüsselrolle der DB AG.

Es ist Aufgabe der DB AG zu entscheiden, welche konkreten Maßnahmen sie für erforderlich hält, um einen qualitativ hochwertigen und leistungsfähigen Schienenverkehr anzubieten. Die Bundesregierung greift in die unternehmerischen Entscheidungen der DB AG nicht ein. Sie erwartet, dass die DB AG ein angemessenes Beförderungsangebot bereitstellen wird.

15. Hat die DB AG für den Ausbau der vorgenannten Verkehrsinfrastruktur für die WM 2006 besondere Mittel in ihrer Finanzplanung ausgewiesen?

In welcher Größenordnung sind konkret je Maßnahme Komplementärmittel der DB AG für diese Infrastrukturmaßnahmen erforderlich und ist die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung bereit und in der Lage, diese Komplementärmittel zeitgerecht zur Verfügung zu stellen?

Nach Kenntnis der Bundesregierung weist die mittelfristige Wirtschaftsplanung den Mittelbedarf für Maßnahmen anlässlich der WM 2006 nicht speziell aus.

„16.“ Wer wird nach Ansicht der Bundesregierung Fußballweltmeister?

Die Bundesregierung wagt keine Prognose für den Ausgang des Endspiels. Sie wünscht aber, dass wir uns danach zu Recht als Weltmeister fühlen dürfen, weil wir unsere Besucher mit einer von Herzlichkeit und Freundlichkeit geprägten Gastgeberrolle überzeugt haben.

