

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Harald Ebner, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Ausgestaltung der transeuropäischen Verkehrsnetze**

Die Europäische Kommission hat am 19. Oktober 2011 ihre Vorschläge für die zukünftige Ausrichtung der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) vorgestellt. Alle vorhandenen Wasserstraßen wurden im TEN-V dem Kernnetz zugeordnet. Dies widerspricht der Absicht der Bundesregierung, die Wasserstraßen in unterschiedliche Kategorien einzuordnen und die Mittel bevorzugt in das Hauptnetz fließen zu lassen.

Problematisch bleibt auch, dass vielfach Größe statt Effizienz das entscheidende Kriterium für die Projektauswahl bildet. Umso wichtiger ist daher, dass sich die Bundesregierung jetzt dafür einsetzt, dass nur die Projekte mit dem größten verkehrs- und klimapolitischen Mehrwert ausgewählt werden. Das bedeutet aber auch, dass die entsprechenden Projekte von den Einzelstaaten finanziell abgesichert werden müssen. Denn EU-Gelder werden nur bei Vorliegen von verbindlichen nationalen Finanzierungsplänen freigegeben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie verhält sich die Bundesregierung zu dem Ziel des TEN-V-Programms, ein funktionsfähiges EU-weites multimodales TEN-V-Kernnetz zu schaffen?
2. Unterstützt die Bundesregierung die Europäische Kommission bei dem Vorschlag, das TEN-V-Programm und das Weißbuch Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem der Europäischen Kommission stärker miteinander zu verknüpfen?  
Wenn ja, mit welchen konkreten Schritten?
3. Welche grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte mit unseren Nachbarländern sind aus Sicht der Bundesregierung als TEN-V-Prioritäten zu betrachten, und in welcher Zeitperspektive sollen sie realisiert werden?
4. Welche der von der Europäischen Kommission genannten Strecken auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland sind bereits im Investitionsrahmenplan berücksichtigt bzw. müssten aufgenommen werden (bitte getrennt angeben)?
5. Welche der von der Europäischen Kommission genannten Strecken sind bereits im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt bzw. müssten im nächsten Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden (bitte getrennt angeben)?

6. Für welche grenzüberschreitenden Projekte sind Staatsverträge mit unseren Nachbarn (mit Datum und geplantem Fertigstellungsdatum) geschlossen worden (mit der Bitte um tabellarische Übersicht)?
7. Wie hoch ist bei den einzelnen Projekten das Delta zwischen voraussichtlichen Gesamtkosten und geschlossenen Finanzierungsvereinbarungen?
8. Wie hoch ist bei den einzelnen Projekten das Delta zwischen voraussichtlichen Fertigstellungsterminen und geschlossenen Vereinbarungen?
9. Was sind aus Sicht der Bundesregierung die Gründe dafür, dass das gesamte deutsche Wasserstraßennetz dem Kernnetz zugeordnet wurde?
10. Inwiefern wird die derzeit erfolgende Priorisierung der Wasserstraßen bei der Ausrichtung der TEN-V berücksichtigt?
11. Wie sollen die Ergebnisse des Gutachtens „Vernetzung von Wirtschaftsräumen“ in die Entwicklung der TEN-V eingebracht werden?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die neuen Kofinanzierungssätze für TEN-V-Vorhaben?
13. Wird die Bundesregierung die neuen Kofinanzierungssätze bis zu 50 Prozent im Bereich intelligenter Verkehrssysteme für die Einführung von ETCS (Europäisches Zugsteuerungssystem) im Korridor A beantragen?
14. Für welche weiteren Streckenabschnitte wird die Bundesregierung EU-Mittel nach den neuen Kofinanzierungssätzen für die Ausrüstung mit ETCS L1 LS, ETCS L1 FS, ETCS L2 LS, ETCS L2 FS beantragen?
15. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Investitionsbedarf für die einzelnen mit ETCS auszurüstenden Streckenabschnitte nach dem neuen Kofinanzierungssatz ein?
16. Hält die Bundesregierung vor diesem Hintergrund an der Aussage des Staatssekretärs beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Prof. Klaus-Dieter Scheurle auf dem Parlamentarischen Abend des Deutschen Verkehrsforums e. V. und des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland e. V. fest, dass zur Sicherstellung der Interoperabilität auf den europäischen Korridoren von deutscher Seite zunächst ausschließlich Specific Transmission Modules (STM) in Lokomotiven eingesetzt werden sollen, für die der Bund die Mittel bereitstellen werde?

Berlin, den 2. Dezember 2011

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**