

Vizepräsidentin Petra Pau

- (A) Ich rufe den Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auf. Zur Beantwortung steht bereit der Parlamentarische Staatssekretär Steffen Bilger.

Wir kommen zur Frage 1 des Abgeordneten Matthias Gastel:

Wann wird das Ergebnis der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der Infrastrukturmaßnahmen für den Deutschlandtakt (Bundesschienebaugesetz, Potenzieller Bedarf „Deutschlandtakt“) vorliegen, und hat die Bundesregierung bereits Kenntnisse über das Ergebnis (vergleiche die vorläufige Verkündung bei der Untersuchung des Gäubahntunnels, www.neckar-chronik.de/Nachrichten/Hermann-warnt-Das-ist-nicht-serioes-488764.html)?

Bevor Sie beginnen, Herr Staatssekretär, bitte ich Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen, die notwendige Aufmerksamkeit herzustellen und notwendige Gespräche entweder außerhalb des Plenarsaals zu führen oder so, dass sie den weiteren Verlauf nicht stören. – Bitte, Herr Staatssekretär.

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Vielen Dank, Frau Präsidentin. – Herr Kollege Gastel, die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sollen bis Mitte 2021 vorliegen. Die Bewertung des Bedarfsplanvorhabens Gäubahn liegt ja bereits vor und wurde in unserem Projektinformationssystem PRINS veröffentlicht. Ich möchte noch hinzufügen, dass die Gäubahn bereits im geltenden Bedarfsplan für die Bundesschienebaugesetz enthalten ist. Die Bewertung der Gäubahn erfolgte aufgrund neuer Erkenntnisse zum Betriebskonzept unabhängig von der Bewertung des Deutschlandtaktes, um möglichst schnell die notwendigen Voraussetzungen für die Aufnahme der weiteren Planung zu ermöglichen; das Land Baden-Württemberg hatte auch darum gebeten.

Im Übrigen geht dieses Vorgehen auch aus der Fußnote der Netzgrafik des Fernverkehrs zum dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans hervor. Da steht: Das Konzept für die Fernzüge auf der Gäubahn basiert auf einem Betriebs- und Angebotskonzept, das zwischen Land und der DB AG im Rahmen des Deutschlandtaktes weiterentwickelt wurde. Die hinterlegte Infrastruktur gilt vorbehaltlich einer positiven gesamtwirtschaftlichen Bewertung im Kontext des Bedarfsplanvorhabens.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Sie haben das Wort zur ersten Nachfrage.

Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Vielen Dank, Frau Präsidentin. – Herr Staatssekretär Bilger, ich würde mir natürlich wünschen, es würde bei allen Schienenprojekten so schnell gehen wie bei dem einen, das Ihnen persönlich ganz offensichtlich so wichtig ist, dass jetzt schon, obwohl später mit der Planung und Untersuchung begonnen worden ist, Ergebnisse über die Wirtschaftlichkeit vorliegen – zehn Tage vor der Landtagswahl in Baden-Württemberg: Ein Schelm, wer dabei irgendeinen Zusammenhang vermutet.

Fakt ist jedenfalls, dass bei den Straßenprojekten aus dem Bedarfsplan die Planungsmaschinerie und auch die Baumaschinen längst ins Rollen gekommen sind, während die Schienenwegeprojekte im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt noch auf eine Bewertung warten, ob sie sozusagen überhaupt umgesetzt werden sollen und seitens der Bundesregierung gewünscht sind. Da gibt es also eine krasse Schieflage zwischen Straßen und Schienenwegen. Vielleicht machen Sie auch die anderen Schienenprojekte zu Ihrer persönlichen Sache; damit es da schneller vorangeht.

Meine Frage ist zunächst einmal: Werden denn die Projekte des Deutschlandtaktes einzeln bewertet, oder gibt es eine Gesamtbewertung des Deutschlandtaktes? Die Frage ist natürlich von großer Relevanz; denn die Projekte hängen ja zusammen. Der Deutschlandtakt ist natürlich ein Projekt für sich, funktioniert aber nur, wenn jedes Infrastrukturprojekt tatsächlich realisiert wird; sonst lässt sich der Deutschlandtakt nicht fahren.

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Kollege Gastel, ich habe mir vorhin den kleinen Spaß erlaubt, in die Suchfunktion der Bundestagsseite die Begriffe „Gäubahn“ und „Gastel“ einzugeben: 64 Treffer! Die Gäubahn scheint also unser gemeinsames Hobby zu sein.

(Heiterkeit und Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Ich freue mich jedenfalls, wenn wir jetzt in der Umsetzung weiterkommen. Ich würde mich auch freuen, wenn Sie es konstruktiv begleiten.

Dass hier kein falscher Eindruck entsteht: Der Deutschlandtakt ist wichtig, hat für uns höchste Priorität, ist aber nicht das Einzige, womit wir die Schieneninfrastruktur in Deutschland voranbringen wollen. Vielmehr gibt es den Bundesverkehrswegeplan mit den vielen verschiedenen Projekten aus den Bereichen Straße, Wasserstraße, aber eben auch Schiene. Und bereits jetzt werden viele Schienenprojekte in Deutschland umgesetzt, und zwar gefördert mit immer höheren Summen. Wir haben ab dem nächsten Jahr sogar mehr Geld für die Schiene als für die Straße zur Verfügung. Der Bund stellt auch mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz große Mittel zur Förderung regionaler Schienenprojekte zur Verfügung; auch diese dienen dazu, den Deutschlandtakt umzusetzen.

Zu Ihrer am Schluss genannten Frage: Es gibt zuerst die Bewertung des Gesamtfahrplans Deutschlandtakt, dann werden Projektbündel bewertet. Also, wir haben schon immer einen Blick auf regionale Zusammenhänge. Am Ende wollen wir mit dem Deutschlandtakt aber ein großes Konstrukt umsetzen.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Bevor wir zur zweiten Nachfrage kommen, komme ich zurück zu Tagesordnungspunkt 1 a. Die Zeit für die namentliche Abstimmung über den Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ist abgelaufen. Ist noch ein Mitglied des Hauses anwesend, das seine Stim-

Vizepräsidentin Petra Pau

- (A) me nicht abgegeben hat? – Das ist nicht der Fall. Ich schließe die Abstimmung und bitte die Schriftführerinnen und Schriftführer, mit der Auszählung zu beginnen. Das Ergebnis der Abstimmung wird Ihnen später bekannt gegeben.¹⁾

Sie haben das Wort zur zweiten Nachfrage.

Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Danke noch mal, Frau Präsidentin. – Meine zweite Frage ist: Ist denn, Herr Bilger, für all das, worüber wir jetzt sprechen, eine Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes notwendig? Denn darin stehen die Projekte ja häufig nicht so konkret, wie sie später, etwa aufgrund von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen verändert, realisiert werden sollen. Auch beim angesprochenen Ausbau der Gäubahn beispielsweise kommt es ja, wenn hinsichtlich Lage und Projektumfang tatsächlich das zur Realisierung geführt werden soll, was Sie da jetzt vorhaben, zu deutlichen Änderungen gegenüber der Beschreibung im Bundesschienenwegeausbaugesetz.

Also: Wird das Gesetz noch mal geändert? Oder gehen Sie davon aus, dass alle Projekte, die sich als wirtschaftlich erweisen, automatisch in den Vordringlichen Bedarf gemäß des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufsteigen, auch dann, wenn sich der Projektumfang und der Projektinhalt verändern?

- (B) **Steffen Bilger**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Ja, Herr Kollege Gastel, in der Tat kann es Veränderungen der Umsetzungskonzeption geben, die dazu führen, dass aus einer Ausbaustrecke – Sie kennen das ja aus dem Bundesverkehrswegeplan – eine Ausbaustrecke/Neubaustrecke wird. Das prüfen wir jeweils. Wir werden ja dann, wie ich es Ihnen gesagt habe, Mitte des Jahres auch die Ergebnisse der Deutschlandtakt-Bewertung vorliegen haben. Dann werden wir natürlich auch den Deutschen Bundestag darüber informieren, wo aus unserer Sicht gegebenenfalls Änderungen erforderlich sind.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Der Kollege Dr. Jung hat das Wort zu einer Nachfrage.

Dr. Christian Jung (FDP):

Herr Staatssekretär Bilger, die Frage betraf ja den Deutschlandtakt. Wir haben immer wieder Probleme bei der Schiene durch Streckensperrungen. Wir haben aktuell die Probleme in Rheinland-Pfalz – Mittelrheintal, Loreley-Felsen bei Kestert –, und ich würde mal die Hypothese aufstellen: Der wirtschaftliche Schaden ist bereits genauso groß wie nach dem Vorfall bei Rastatt 2017. Deswegen ist meine Frage: Wie sieht es die Bundesregierung? Ab wann kann diese Strecke wieder in Betrieb gehen?

- Steffen Bilger**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur: (C)

Herr Kollege Jung, vielen Dank für die Frage. Nachdem wir Sie vor einigen Tagen eigentlich schon verabschiedet hatten: Schön, dass Sie immer noch hier sind und sich weiter an der verkehrspolitischen Debatte beteiligen.

(Beifall bei Abgeordneten der FDP)

Ich kann leider jetzt aus dem Stegreif keine wasserdichte Aussage dazu machen; das werde ich Ihnen gerne schriftlich nachreichen. Aber Sie sprechen ja damit auch an, wie wichtig es ist, dass wir in unserem Schienennetz Ausweichstrecken haben. Es hat für uns auch eine ganz hohe Priorität, dass immer gewährleistet sein muss, dass wir auf den wichtigen Güterverkehrsstrecken Ausweichmöglichkeiten haben; denn Vorfälle, wie die beiden von Ihnen angesprochenen, wird es immer wieder geben, auch wenn wir alles tun, um das zu verhindern. Dafür brauchen wir dann auch wirklich Ausweichmöglichkeiten.

(Dr. Christian Jung [FDP]: Ich kontrolliere Sie bis zum letzten Tag, bis zum 30. April! Vielen Dank!)

– Ich freue mich.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Die nächste Nachfrage stellt die Kollegin Esdar.

Dr. Wiebke Esdar (SPD):

Herzlichen Dank, Frau Präsidentin. – Herr Staatssekretär Bilger, Sie haben vom Deutschlandtakt gesprochen und sehr deutlich gemacht, wie groß und umfassend dieses Projekt ist. Wir als Parlamentarier, als diejenigen, die den Haushalt beschließen, befassen uns natürlich auch aus haushalterischer Sicht damit. Darum meine Nachfrage an Sie: Ist geplant, dass wir über den Deutschlandtakt auch als Parlamentarier hier im Hause abstimmen, und halten Sie es für angemessen, dass wir darüber abstimmen? (D)

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Der Deutschlandtakt, Frau Kollegin, bezieht sich ja, wenn es um die Realisierung von Projekten geht, auf die ohnehin bestehenden Planungen, zum einen auf den Bundesverkehrswegeplan, in dem Projekte stehen, die auch für den Deutschlandtakt erforderlich sind, und zum anderen dort, wo es eine Nahverkehrsrelevanz gibt, auf das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, wo wir die Mittel auch aufgestockt haben, sowohl die Summe insgesamt als auch die Anteile, die vom Bund dafür zur Verfügung gestellt werden.

Im Bundesverkehrswegeplan sind die Projekte enthalten, die der Deutsche Bundestag bereits beschlossen hat. Da gibt es den Umsetzungsauftrag, den auch unser Haus zu erfüllen hat. Bei den Projekten des Nahverkehrs ist es eine Entscheidung der Länder, welche Projekte diese bei uns anmelden. Es wird natürlich bei uns geprüft, ob alle Kriterien erfüllt sind. Aber ich halte es nicht für erforderlich, neben den Beschlüssen, die ohnehin für diese

¹⁾ Ergebnis Seite 28258 C

Parl. Staatssekretär Steffen Bilger

- (A) Schienenausbaumöglichkeiten nötig sind, eine zusätzliche Abstimmung über einzelne Maßnahmen des Deutschlandtaktes vorzunehmen.

(Dr. Wiebke Esdar [SPD]: Herzlichen Dank!)

Vizepräsidentin Petra Pau:

Zu einer weiteren Nachfrage hat der Kollege Gelbhaar das Wort.

Stefan Gelbhaar (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Bilger, ich möchte Ihnen folgende Frage stellen. Deutschland hat sich zum Beispiel gegenüber den Niederlanden und der Schweiz verpflichtet, seine eigenen Bahnstrecken auszubauen, um den Transport schneller zu machen. Wir können beobachten, dass die Niederlande und die Schweiz ihre vertraglichen Verpflichtungen eingehalten haben, Deutschland aber nicht.

Deswegen die Frage an die Bundesregierung und jetzt an Sie: Was tut Deutschland, um seinen Vertragsverpflichtungen nachzukommen und endlich auch diese Bahnstrecken auszubauen, um dort schneller zu werden? Gibt es da Gespräche mit der Bahn? Überlegen Sie, eine eigene Infrastrukturgesellschaft einzurichten? Was tun Sie, damit wir über dieses Thema nicht noch nächstes, übernächstes und überübernächstes Jahr reden?

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

- (B) Herr Kollege Gelbhaar, Sie sprechen ein wichtiges Thema an. In der Tat ist Deutschland ganz viele internationale Verpflichtungen eingegangen. Wahrscheinlich war es vor vielen, vielen Jahren zu viel im Vergleich zu dem, was realisierbar war. In einer Situation, in der es zur deutschen Einheit und zum Ende des Kalten Krieges kam, standen nicht die nötigen Haushaltsmittel dafür zur Verfügung. Leider reden wir im Bereich der Schiene oft über Realisierungszeiträume von Jahrzehnten.

Wir haben aber vor einigen Jahren unseren Investitionshochlauf gestartet. Dieser gilt insbesondere auch für die Schiene. Deswegen kommen wir jetzt auch wirklich voran. Da Sie die Schweiz angesprochen haben, nenne ich hier das Stichwort „Rheintalbahn“ mit Milliardeninvestitionen. Hier sagen wir: Wir werden den Verkehr, der auf die Rheintalbahn geht, sei es von der Schweiz in unsere Richtung oder umgekehrt, dann auch tatsächlich bewältigen können.

Zu nennen ist auch ein Projekt wie die vorhin schon angesprochene Gäubahn. Es dient der Erfüllung von Vereinbarungen, die wir vor vielen, vielen Jahren – in dem Fall 1996 im Vertrag von Lugano – eingegangen sind. So gibt es im Verhältnis zu all unseren Nachbarländern Aufgaben, die wir noch zu erledigen haben, bis hin zum Aachener Vertrag mit deutsch-französischen Projekten.

Wie schaffen wir das alles? Eindeutig durch mehr Haushaltsmittel, die zur Verfügung stehen. Ich habe vorhin schon kurz erwähnt, dass wir ab dem nächsten Jahr zum ersten Mal mehr Geld für die Schiene zur Verfügung haben als für die Straße. Das unterstreicht auch, dass wir als Bundesregierung wirklich alles tun, um beim Ausbau

der Schiene aus Klimaschutzgründen, aber natürlich auch, um solche internationalen Vereinbarungen zu erfüllen, jetzt richtig Gas zu geben. (C)

Vizepräsidentin Petra Pau:

Die letzte Nachfrage zur Frage 1 stellt der Abgeordnete Spaniel.

Dr. Dirk Spaniel (AfD):

Vielen Dank, Frau Präsidentin. – Herr Staatssekretär, die Frage, die ich mir zum Thema Deutschlandtakt stelle, ist ganz einfach. Wir haben ja hier gelernt, dass es ein Infrastrukturprojekt ist, das auch eine Netzplanung nach sich zieht. Jetzt haben wir gelernt, dass die Infrastrukturmaßnahmen in Deutschland nicht unbedingt so weit fortgeschritten sind, wie sich das manche wünschen. Können Sie ausschließen, dass sich durch die Einführung des Deutschlandtaktes wesentliche Fernverkehrsverbindungen verlangsamen, oder ist das ein Risiko, das man hier eingehen muss?

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Herr Kollege Spaniel, der Deutschlandtakt wird helfen, dass es für alle Bahnreisenden spürbar besser wird. Wir wollen damit bessere Verbindungen realisieren, natürlich auch schnellere Verbindungen. Er führt dazu, dass dann die Anbindung an den Knoten auch tatsächlich funktioniert. Wir kommen aber auch ein Stück weit weg von der rein streckenbezogenen Betrachtung. Wenn Sie eine Reise von Berlin nach Stuttgart antreten, kommt es für Sie ja darauf an, wie schnell Sie zum Ziel kommen, und nicht unbedingt auf die Länge oder die Dauer der jeweiligen Streckenabschnitte. Also: Das ist wirklich eine Betrachtung, die im Interesse der Bahnreisenden ist. Und: Ich will auch nicht unerwähnt lassen, dass der Deutschlandtakt auch dazu dient, dass der Schienengüterverkehr besser und schneller werden kann, damit wir es schaffen, dass mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene kommt. (D)

Vizepräsidentin Petra Pau:

Ich rufe die Frage 2 des Abgeordneten Matthias Gastel auf:

Welche Änderungen plant die Bundesregierung bei den Bewertungsmethodiken (Methodik des Bundesverkehrswegeplans und der standardisierten Bewertung) zur Elektrifizierung von Bahnstrecken des Bundes, und sind weitere Änderungen der Bewertungsmethodiken zur Stärkung von beispielsweise Resilienz oder Betriebsqualität geplant?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Vielen Dank. – Meine Antwort lautet wie folgt: Die Methodik der Bundesverkehrswegeplanung wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fortlaufend im Rahmen von Forschungsvorhaben im Hinblick auf internationale Standards, wissenschaftlichen Erkenntnisgewinn sowie Effizienz der Anwendungen an den aktuellen Stand von Forschung und Technik

Parl. Staatssekretär Steffen Bilger

- (A) angepasst. Unter anderem werden auch Aspekte der Resilienz und Zuverlässigkeit betrachtet und geprüft, ob bzw. wie diese zukünftig belastbar und mit vertretbarem Aufwand in der Bewertungsmethodik berücksichtigt bzw. optimiert werden könnten.

Zurzeit läuft ebenfalls die Überarbeitung des Berechnungsverfahrens zur standardisierten Bewertung für Vorhaben des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. In diesem Rahmen werden alle Wertansätze einschließlich jener für CO₂-Emissionen aktualisiert. Die Faktoren Klima und Umweltschutz sollen eine stärkere Gewichtung erfahren. Des Weiteren sind Ansätze zur Implementierung weiterer Nutzenkomponenten zu entwickeln, wobei unter anderem auch Aspekte der Resilienz und Zuverlässigkeit in der Methodik berücksichtigt werden sollen. Die Gestaltung eines spezifischen Verfahrens für die Bewertung von Elektrifizierungsvorhaben ist ebenfalls Gegenstand der Überarbeitung der standardisierten Bewertung.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Sie haben das Wort zur ersten Nachfrage.

Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Vielen Dank, Frau Präsidentin. – Herr Staatssekretär, meine erste Frage bezieht sich auf das standardisierte Verfahren. Wir stellen immer wieder fest, dass nur eine auf Kante genähte Infrastruktur förderfähig ist. Das heißt, der Aufgabenträger legt ein Betriebsprogramm vor und nur die dafür unmittelbar zwingend erforderliche Infrastruktur wird durch den Bund gefördert. Wenn es leichte Abweichungen gibt, wenn beispielsweise der Fahrgastwechsel oder das Kuppeln von Fahrzeugen etwas länger dauert, dann lässt sich das Betriebsprogramm mit dieser auf Kante genähten Infrastruktur nicht mehr fahren; es funktioniert dann nicht.

(B)

Deswegen meine Frage: Welchen Wert legen Sie mit der künftigen Bewertungsmethodik zum Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens und damit der Förderfähigkeit durch den Bund auf den Gesichtspunkt der Betriebsqualität? Wird das Ganze auf eine größere Redundanz, auf eine größere Belastbarkeit, auf einen größeren Stress, den es aushalten kann, ausgelegt?

Dasselbe gilt auch für die Interessen des Schienengüterverkehrs, die bisher leider viel zu wenig berücksichtigt werden. Wie sollen diese hier Berücksichtigung finden?

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Herr Kollege Gastel, zunächst zur standardisierten Bewertung der Maßnahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Zurzeit sind wir noch innerhalb der Bundesregierung in der Abstimmung. Wir wissen, dass viele darauf warten, dass diese standardisierte Bewertung jetzt vorgelegt wird. Es wird nicht mehr lange dauern. Damit wollen wir genau das erreichen, was Sie ansprechen, nämlich dass es möglich wird, mehr Projekte, die knapp an der Wirtschaftlichkeit scheitern, in die Realisierung zu bringen. Oft ist auch die Erfahrung, dass solche neuen Schienenprojekte im Nahverkehr sehr gut angenommen werden und dass immer mehr Fahrgäste diese Angebote nutzen. Es wäre also sinnvoll, wenn wir mehr

dieser Projekte realisieren könnten, um mehr Fahrgäste auf die Schiene zu bringen. Deswegen ist für uns das Ziel, das sich mit dieser neuen standardisierten Bewertung verbindet, dass wir mehr Projekte in die Wirtschaftlichkeit bringen. Dazu gehören auch neue Faktoren, die wir zurzeit aber noch in der Bundesregierung abstimmen. (C)

Vizepräsidentin Petra Pau:

Sie haben das Wort zur zweiten Nachfrage.

Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Staatssekretär, Sie sind sich hoffentlich bewusst, dass viele Projekte, die nach dem GVFG, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, gefördert werden sollen, gerade hängen, weil es dieses neue standardisierte Verfahren nicht gibt. Viele warten darauf, und deswegen wird nicht weitergeplant. Durch die Verzögerung des neuen standardisierten Verfahrens verzögern Sie den Ausbau der Schienenwege. Dessen sollten Sie sich bewusst sein.

Meine Frage bezieht sich sowohl auf die standardisierte Bewertung als auch auf die Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans. Sie hatten in der ersten Antwort das Thema Elektrifizierung angesprochen. Wir haben in Deutschland erst etwa 60 Prozent des Schienennetzes elektrifiziert. Sie haben aktuell 173 Strecken untersucht, ob sie mit einer Oberleitung elektrifiziert werden sollen – 173. Gerade einmal 8 haben Ihre Prüfung bestanden und sollen elektrifiziert werden, wobei das meistens gar keine Strecken, sondern eher Anschlüsse an das Schienennetz sind. Das bedeutet, man erhöht –

(D)

Vizepräsidentin Petra Pau:

Kollege Gastel.

Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

– gerade einmal um 0,7 Prozentpunkte. Wie wollen Sie da vorankommen? Es ist doch erbärmlich und traurig, was die Elektrifizierung des deutschen Schienennetzes angeht.

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Herr Kollege Gastel, ich weise zurück, dass wir für eine Verzögerung bei GVFG-Projekten verantwortlich wären. Wenn ich bei den entsprechenden Antragstellern vor Ort bin, dann sage ich immer ganz klar: Macht eure Bewertung. Wenn ihr die Wirtschaftlichkeit erreicht, dann ist alles gut und wenn nicht, dann habt ihr immer noch die Möglichkeit, sobald die neue standardisierte Bewertung vorliegt, nach diesen Kriterien noch einmal zu überprüfen. Also bitte sagen Sie nicht vor Ort: Wartet noch, weil der Bund so lange für die neue standardisierte Bewertung braucht. Sagen Sie den Antragstellern lieber, sie sollen wirklich dranbleiben. Sollte das Ergebnis negativ sein, dann gibt es immer noch die Möglichkeit, diese neue standardisierte Bewertung zeitnah anzuwenden. Das kann sicher dazu führen, dass manche Projekte, die knapp gescheitert sind, dann über die 1,0 kommen.

Parl. Staatssekretär Steffen Bilger

- (A) Zur Elektrifizierung. Wir haben uns im Koalitionsvertrag vorgenommen, bei der Elektrifizierung auf 70 Prozent der Schienenstrecken zu kommen. Jetzt kann man natürlich sagen: Das ist immer noch viel zu wenig, wenn wir in Richtung unserer schweizerischen Nachbarn schauen. Wir wollen natürlich im Lauf der nächsten Jahrzehnte auch auf die 100 Prozent kommen, aber es ist schon eine große Herausforderung. Wie können wir das erreichen? Zum einen durch Bundesverkehrswegeplanprojekte, die schon zum massiven Ausbau elektrifizierter Strecken beitragen, zum anderen durch die Möglichkeiten über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, über die angesprochene elektrische Güterbahn. Auch da sind die Länder immer mitgefordert, diese Projekte anzutreiben. Ich will nicht unerwähnt lassen, dass nicht jede Strecke zwingend elektrifiziert werden muss, weil es auch andere umweltfreundliche Möglichkeiten gibt, zum Beispiel Wasserstoffzüge oder Hybridzüge.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Ich mache darauf aufmerksam, dass wir noch exakt acht Minuten für die Fragestunde haben. Ich bitte wirklich um Disziplin bei Fragen und Antworten.

Die nächste Nachfrage stellt der Kollege Gelbhaar.

Stefan Gelbhaar (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

- (B) Herr Bilger, Ihre Antworten haben bei mir Nachfragen provoziert. Zum einen haben Sie gesagt, dass die standardisierte Bewertung in nächster Zeit kommen soll. „In nächster Zeit“ – das ist immer so ein Larifaribegriff. Deswegen konkret nachgefragt: Haben wir die Bewertung im zweiten Quartal zu erwarten oder was bedeutet für Sie „nächste Zeit“?

Im Koalitionsvertrag steht, dass die Koalition erreichen will, 70 Prozent der Strecken zu elektrifizieren. Daher meine zweite Frage: Wo sind wir denn jetzt? Die Koalition endet in ein paar Monaten, und dann müssen wir erst einmal Bilanz ziehen. Damit können wir jetzt anfangen. Wie weit sind wir denn von den 70 Prozent entfernt?

Die dritte Frage: Mit welchen Maßnahmen wollen Sie die Elektrifizierung von Strecken tatsächlich beschleunigen? Herr Gastel hat gerade ausgeführt, dass von über 170 Strecken nur 8 elektrifiziert werden sollen. Hier fehlt mir ein bisschen die Fantasie, wie Sie auf die 70 Prozent kommen wollen und wo Sie überhaupt Ihren Tätigkeitsanteil nachgewiesen haben.

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Herr Kollege Gelbhaar, die Bundesregierung ist bei der Abstimmung über die standardisierte Bewertung in den letzten Zügen. Dabei geht es natürlich auch um Geld, das mit diesen Projekten zusammenhängt. Deswegen können wir das auch nicht alleine entscheiden, sondern wir müssen uns in der Bundesregierung dazu abstimmen. Aber wir wissen, dass viele auf diese neue standardisierte Bewertung warten und dass wir sie deswegen auch wirklich zeitnah vorlegen müssen.

- (C) Zur Elektrifizierung. Wir sind zurzeit bei 61 Prozent. Die Koalition hat sich ihr Ziel bis 2025 gesetzt. Ich weiß, es klingt immer noch wenig, von 60 auf 70 Prozent zu steigern. Aber wenn man sich dann einmal die Projekte konkret anschaut, dann erkennt man, welcher Planungsaufwand damit verbunden ist. Wir haben immer ein bisschen das Problem: Wenn wir Planungsbeschleunigung sagen, dann kommt von Ihrer Fraktion immer eher ein Nein, oder es kommen viele Vorbehalte. Auch das gehört dazu. Wir müssen auch bei der Elektrifizierung einfach schneller vorankommen. Dann geht es natürlich um Geld, das für diese entsprechenden Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden muss. Aber da haben wir – wie ich es vorhin dargestellt habe – im Haushalt wirklich alle Möglichkeiten. Deswegen bin ich mir sehr sicher, dass wir die Ziele im Bereich der Schiene, gerade auch in Bezug auf den Klimaschutz, erreichen werden.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Die nächste Nachfrage stellt der Abgeordnete Dr. Jung.

Dr. Christian Jung (FDP):

Herr Staatssekretär Bilger, ich habe mich ein bisschen amüsiert über Ihre Antworten an die Grünen. Sie wollen in Baden-Württemberg wieder koalieren. Da sieht man einmal, wie gut die Zusammenarbeit bei Ihnen insgesamt ist.

- (D) Aber eine wichtige Sache schmerzt mich doch noch: Der Kollege Gastel hat in den Punkten zur Elektrifizierung vollkommen recht. Wir setzen uns auch für diese Elektrifizierungsmaßnahmen ein. Wir hatten vorhin das Mittelrheintal. Ich kann bis zum heutigen Tag nicht nachvollziehen, dass wir zum Beispiel die Ausweichstrecke von der Rheintalbahn auf die Gäubahn immer noch nicht elektrifiziert haben. Es gibt gar keine Möglichkeiten, wenn wieder einmal irgendetwas passiert ist, Umleitungsstrecken auch für Güterzüge schnell einzurichten. Es herrscht dann ein vollkommenes Verkehrschaos im Containerbereich, im Güterzugbereich. Was machen Sie jetzt dagegen? Wird die Kurve Horb jetzt endlich elektrifiziert, 12 Kilometer?

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Vielen Dank, Herr Kollege Dr. Jung. – Zuerst zu Koalitionskonstellationen: Wenn ich Ihre letzte Rede richtig in Erinnerung habe, war das eher ein bisschen die Bitte an die Grünen, sich doch für eine Ampelkoalition in Baden-Württemberg zu erwärmen. Das habe ich zumindest so interpretiert. Jetzt läuft es ja in eine andere Richtung.

Aber wenn man sich einmal anschaut, welche Projekte von Baden-Württemberg, aber auch von anderen Ländern im Bereich der Schiene vorangebracht werden, dann erkennt man, dass wir doch eine gute Zusammenarbeit zwischen Ländern und Bund haben, weil alle wissen, dass es eine große gemeinsame Aufgabe ist. Also: Wir stehen zu allen Schienenprojekten, für die wir aus dem Bundesverkehrswegeplan den Auftrag haben, wie bei der Gäubahn. Wir stehen dazu, dass wir Ausweichstrecken benötigen, und deswegen sind wir da, wo die Zuständigkeit beim Land liegt, jederzeit dazu bereit, voll zu unter-