

- (A) tigen Stuttgarter Tiefbahnhof, welche sich aus der sechsfachen Überschreitung der zulässigen Regelneigung ergeben, zu begegnen und damit einen für die Fahrgäste sicheren und gesetzeskonformen Bau und späteren Betrieb sicherzustellen?

Das genannte Gutachten wurde in das Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 des Projekts Stuttgart 21 eingebracht. Da das Anhörungsverfahren hierzu noch nicht abgeschlossen ist, kann der Bund der noch ausstehenden Bewertung durch die zuständige Anhörungsbehörde des Landes Baden-Württemberg hier nicht vorgreifen.

Anlage 19

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Enak Ferlemann auf die Frage des Abgeordneten **Cem Özdemir** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) (Drucksache 18/2831, Frage 33):

Von welchen Kostenrisiken geht die Bundesregierung aus, wenn die DB AG Planungen im Planfeststellungsabschnitt 1.3 ändern muss, um Zuggattungen zu trennen – „Antragstrasse plus“ –?

Für den Bund entstehen keine Kostenrisiken. Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes, sondern um ein eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG, DB AG. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr.

- (B) Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH beteiligen sich als Aufgabenträger an der Finanzierung.

Der Bund übernimmt mit einem Festbetrag in Höhe von 563,8 Millionen Euro – inklusive TEN-Fördermittel – für das Projekt Stuttgart 21 den Anteil, der für die Einbindung der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von Stuttgart 21 erforderlich gewesen wäre.

Anlage 20

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Enak Ferlemann auf die Frage des Abgeordneten **Dr. André Hahn** (DIE LINKE) (Drucksache 18/2831, Frage 37):

- (C) Wie viele Fernbuslinien gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland, und wie viele davon bieten Verbindungen parallel bzw. ergänzend zum vorhandenen Angebot auf der Schiene an?

Zum Stichtag 30. Juni 2014 gab es in Deutschland insgesamt 271 Fernbuslinien. Der Bundesregierung ist im Einzelnen nicht bekannt, welche Fernbuslinien parallel oder ergänzend zu Schienenangeboten durchgeführt werden.

Anlage 21

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Enak Ferlemann auf die Frage des Abgeordneten **Dr. André Hahn** (DIE LINKE) (Drucksache 18/2831, Frage 38):

Wie viele der derzeitigen Fernbuslinien bieten nach Kenntnis der Bundesregierung Rollstuhlfahrern im Sinne der Ausrüstungspflicht nach § 42 b des Personenbeförderungsgesetzes die Möglichkeit der Mitreise an – bitte, wenn möglich, Anbieter und Strecke nennen –, und in welcher Weise begleitet und unterstützt die Bundesregierung die Schaffung von Barrierefreiheit im nationalen sowie im grenzüberschreitenden Fernbuslinienverkehr auch mit dem Ziel, die vorgegebenen Fristen nach § 62 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes zu erfüllen und in diesem Kontext bestehende Bedenken und Hemmnisse auszuräumen?

Die Ausrüstungspflicht nach § 42 b Personenbeförderungsgesetz gilt ab dem 1. Januar 2016 für Kraftomnibusse, die erstmals zum Verkehr zugelassen werden und ab dem 1. Januar 2020 für alle Kraftomnibusse. Die Bundesregierung verfügt über keine Informationen, welche Fernbuslinien schon heute barrierefrei nutzbar sind. Interessierte Fahrgäste können diese Angaben von dem jeweiligen Busunternehmen erfragen.

(D) Der Deutsche Bundestag hat in seiner Entschließung zu der Gesetzesnovelle (Drucksache 17/10859) die Bundesregierung um mehrere Maßnahmen gebeten, die auf eine Verbesserung der Barrierefreiheit im nationalen und internationalen Fernbusverkehr abzielen. Die Bundesregierung wird in dem anstehenden Zwischenbericht den Sachstand darstellen.