

- (A) Für den 11. Dezember 2013 ist eine mündliche Verhandlung in dem Klageverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht anberaumt. Die Entscheidung des Gerichts bleibt abzuwarten.

Das Bauvorhaben Urbaner Ballungsraum befindet sich derzeit in der Realisierung.

Anlage 42

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Jan Mücke auf die Fragen des Abgeordneten **Dr. André Hahn** (DIE LINKE) (Drucksache 18/87, Fragen 61 und 62):

Wie unterstützt die Bundesregierung mit Blick auf die derzeitige und absehbar künftige Belastung der Bahnstrecke im Oberen Elbtal das Vorhaben, zwischen Heidenau und Ústí nad Labem eine neue hochgeschwindigkeitstaugliche Bahnstrecke zu errichten?

Welche Ergebnisse brachte die Nutzen-Kosten-Untersuchung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, und inwieweit sind neben den wirtschaftlichen auch die ökologischen Wirkungen des Vorhabens untersucht worden?

Zu Frage 61:

Die Bundesregierung hat im Jahre 2010 auf Wunsch der Tschechischen Republik sowie des Freistaats Sachsen eine gemeinsame Untersuchung für einen weitergehenden Ausbau der Verbindung Dresden–Prag durchgeführt. Für eine Neubaustrecke Heidenau–deutschtsochechische Grenze–Lovosice durch das Erzgebirge konnte die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit knapp nachgewiesen werden. Der Bedarf dieser allein auf deutschem Gebiet circa 1,1 Milliarden Euro teuren Strecke ist allenfalls langfristig (nach 2025) vorstellbar. Dies ist allen Beteiligten der Untersuchung klar.

- (B)

Im Jahre 2012 haben der Freistaat Sachsen und das tschechische Infrastrukturministerium eine neue Streckenführung auf tschechischem Gebiet mit einer Anknüpfung an die bestehende Strecke in Ústí nad Labem statt in Lovosice vorgeschlagen. Dies hätte auf die Länge und die Kosten des deutschen Abschnitts keine maßgeblichen Auswirkungen.

Die Bundesregierung wird die Maßnahme bei der derzeit laufenden Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans, BVWP, erneut untersuchen. Soweit die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit bestehen bleibt, wird die Maßnahme in den neuen BVWP aufgenommen. Anschließend hat der Deutsche Bundestag die Möglichkeit, mit einem Beschluss über einen neuen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege diese Maßnahme in den Bedarfsplan aufzunehmen.

Zu Frage 62:

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der gesamtwirtschaftlichen Untersuchung betrug 1,3. Das bedeutet, der gesamtwirtschaftliche Nutzen übersteigt die Investition in diese Maßnahme nur knapp. Die gesamtwirtschaftliche Untersuchung als allererster Schritt für die Entscheidung, ob eine Schienenwegeneu- oder -ausbaumaß-

nahme aus volkswirtschaftlicher Sicht grundsätzlich mit Bundesmitteln finanziert werden kann, umfasst noch keine tieferen Untersuchungen zu Auswirkungen auf die Umwelt. Allerdings enthält die Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung Nutzenkomponenten, die ökologische Wirkungen, wie CO₂-Emissionen, oder auch Unfallfolgekosten berücksichtigen. Auch Lärmemissionen werden berücksichtigt, soweit durch eine Maßnahme eine Änderung eintritt.

Anlage 43

Antwort

der Parl. Staatssekretärin Katherina Reiche auf die Fragen der Abgeordneten **Bärbel Höhn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) (Drucksache 18/87, Fragen 63 und 64):

Ist die Herabstufung Deutschlands im Klimaschutz-Index von Germanwatch von Platz 8 auf Platz 19 (www.tageschau.de/ausland/klimaindex102.html) für die geschäftsführende Bundesregierung nachvollziehbar, und wie beurteilt sie die Situation, dass Deutschland in 2013 erneut seinen CO₂-Ausstoß steigert (vergleiche www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wirtschaftspolitik/treibhausgas-deutsche-co2-emissionen-steigen-auch-2013-12655296.html)?

Wie wird die geschäftsführende Bundesregierung angesichts des auch nach der Entscheidung über Backloading stabil niedrig liegenden CO₂-Preises die Mittel für ihre Zusagen im Rahmen des Grünen Klimafonds aufbringen, und welche Auswirkungen haben die Einnahmeausfälle auf weitere finanzielle Zusagen Deutschlands, welche auf dem Weg zu einem Abkommen in Paris erbracht werden müssten?

Zu Frage 63:

Die Bewertung verschiedener Länder durch den Klimaschutz-Index von Germanwatch basiert auf Daten zu den Treibhausgasemissionen, der jüngsten Entwicklung der Treibhausgasemissionen, Energieeffizienz, erneuerbaren Energien und Expertenbewertungen zur nationalen und internationalen Klimaschutzpolitik des betreffenden Landes.

Deutschland ist im Vergleich zu anderen Industriestaaten führend bei der Minderung von Treibhausgasemissionen. Das Kioto-Ziel einer Minderung um 21 Prozent im Zeitraum 2008 bis 2012 gegenüber 1990 wurde nach den vorliegenden Berechnungen mit durchschnittlich etwa 25 Prozent Minderung im gleichen Zeitraum deutlich übererfüllt. Darüber hinaus hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent und bis 2050 um 80 bis 95 Prozent gegenüber 1990 zu senken.

Der Bundesregierung liegen noch keine Hochrechnungen für die Treibhausgasemissionen des Jahres 2013 vor. Erste Schätzungen zur Entwicklung der Emissionen in 2013 werden im Februar 2014 erwartet.

Zu Frage 64:

Die geschäftsführende Bundesregierung bekennt sich zur Verantwortung Deutschlands im Zusammenhang mit den im UN-Prozess beschlossenen Zusagen. Deutschland ist seit langem einer der größten Geber für den Klimaschutz in Entwicklungs- und Schwellenländern und