Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

**Dorothee Bär, MdB**
Parlamentarische Staatssekretärin
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2300
FAX +49 (0)30 18-300-2319

psts-b@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Datum: Berlin, 11.03.2016


Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
**„Ankündigungen und Maßnahmen im Ressort Verkehr und Infrastruktur“**
- Drucksache 18/7631

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dorothee Bär

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Anlage
zum Schreiben
vom 11.03.2016

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
betreffend
**„Ankündigungen und Maßnahmen im Ressort Verkehr und Infrastruktur"**
- Drucksache 18/7631

**Frage 1:** *Welchen Zeitplan hat die Bundesregierung bezüglich der zehn verkündeten Projekte des ÖPP "neuer Generation" (bitte für jedes Projekt den Zeitplan bis zur Umsetzung, jeweils beabsichtigtes Ende des Betreibervertrags sowie den jeweils aktuellen Stand der Verhandlungen mit Betreibern nennen) (Vgl. http://www.bundesfinanzministerium .de/Content/DE/Pressemitteilungen/Finanzpolitik/2015/04/2015-04-30-PM17.html)?*

**Antwort:**
Die „Neue Generation" ÖPP umfasst 11 Projekte mit einem Volumen von insgesamt 15 Mrd. Euro.
Das ÖPP-Vergabeverfahren für das Projekt A 10/A 24 (sechsstreifiger Ausbau der A 10 und grundhafte Erneuerung der A 24 zwischen Neuruppin und Pankow) wurde im Mai 2015 gestartet. Nach derzeitigem Stand kann von einem Vertragsbeginn im Jahr 2018 ausgegangen werden.

Sofern der nach der Bundeshaushaltsordnung notwendige Nachweis der Wirtschaftlichkeit erfolgt ist und die notwendigen haushälterischen Voraussetzungen vorliegen, sollen im Jahr 2016 die ÖPP-Vergabeverfahren für die Projekte A 3 (AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen) und A 49 (AK Kassel West – Anschluss A 5) gestartet werden.

Die übrigen Projekte beziehen auch die mittel- bis langfristige Perspektive mit ein.

Die Realisierung von Projekten als ÖPP steht generell unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit, d. h. sie muss mindestens so wirtschaftlich sein wie die konventionelle Umsetzung. Dies ist vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) projektspezifisch jeweils in einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nachzuweisen. Es ist angestrebt, dass bis 2019 pro Jahr für jeweils zwei bis drei Projekte der „Neuen Generation" unter den vorgenannten Prämissen die jeweiligen ÖPP-Vergabeverfahren gestartet werden. Die genaue Reihenfolge steht noch nicht abschließend fest.

**Frage 2:** *Was ist der aktuelle Stand bei der Einführung von elektronischen „Geisterfahrer"-Warnsystemen (siehe http://www.augsburger-allgemeine.de/bayern/Geisterfahrer-Warnsystem-wird-bald-im-Raum-Muenchen-getestet-id33135112.html), welche Kosten sind hier bereits entstanden und plant die Bundesregierung eine Ausweitung der Installation solcher „Geisterfahrer"-Warnanlagen? Wenn ja, warum und wenn nein, warum nicht?*

**Frage 3:** *Welche Gründe gibt es für die zeitliche Verzögerung bei der Umsetzung der Installation solcher „Geisterfahrer"-Warnsysteme (laut Berichterstattung plant die Bundesregierung bereits seit 08/2014, ein solches System zu installieren: http://www.sueddeutsche.de/news/wirtschaft/verkehr-dobrindt-prueft-warnsystem-gegen-geisterfahrer-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-140818-99-01022*

**Antwort:**
Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Vorbereitung des Starts des Digitalen Testfelds Autobahn (DTA) hat das BMVI zusammen mit dem Freistaat Bayern im Herbst 2014 Pilotanlagen errichten lassen, die mit Hilfe moderner Erfassungssysteme Falschfahrten im Bereich der Anschlussstellen erkennen sollen und entsprechende Warnungen an den Verkehrsteilnehmer geben können. Dabei ist es von besonderer Bedeutung, dass diese Erfassungssysteme eine Falschfahrt zuverlässig erkennen und Fehlalarme sicher vermieden werden.

Die Systeme sind nach einer erforderlichen Kalibrierung im Sommer 2015 in den Probebetrieb gegangen. Die dabei erhobenen Daten werden anschließend ausgewertet und die Wirkung der Systeme bewertet. Nach Vorliegen dieser Bewertung kann entschieden werden, ob und wie eine Ausweitung derartiger Systeme vorgenommen werden soll.

Die Kosten für die Pilotanlagen und die Bewertung werden voraussichtlich rd. 150.000 Euro betragen.

**Frage 4:** *Wie beabsichtigt die Bundesregierung, das Mautsystem für LKWs, das aktuell durch Toll Collect betrieben wird, nach Vertragsablauf 2018 zu organisieren (bitte einzeln angeben, welche Betreibermodelle nach Auffassung der Bundesregierung möglich sind und welche sie nach 2018 anstrebt) und welche Rolle wird dabei die sogenannte "Call Option" spielen?*

**Antwort:**
Die „Call Option" wird in die Überlegungen der Bundesregierung zur Sicherstellung der Mauterhebung für Lkw nach dem Ende des derzeitigen Betreibervertrages zum 31.08.2018 einbezogen. Grundsätzlich bestehen die Möglichkeiten, die Lkw-Maut nach Ausübung der „Call Option" durch Toll Collect als dann bundeseigene GmbH erheben zu lassen oder die Geschäftsanteile der Toll Collect GmbH inklusive der Mauterhebung für Lkw neu auszuschreiben.

**Frage 5:** *Aus welchen Mitgliedern (bitte unter Nennung der Anzahl, Abteilungen und Ausgabenbereichen aus den Ministerien) besteht die Arbeitsgruppe zur Elektromobilität (s. http://www.rp-online.de/politik/grosse-koalition-plant-kaufanreize-fuer-den-umstieg-auf-elektro-autos-aid-1.5671518) und wie oft und zu welchen Themen hat die Arbeitsgruppe bisher getagt?*

**Frage 6:** *Aus welchen Gründen verzögert sich die Veröffentlichung von Ergebnissen der Arbeitsgruppe Elektromobilität, die eigentlich für Ende 2015 vorgesehen waren (s. Energate-Meldung vom 6.1.2016 ‚Bund zögert Kaufprämien-Entscheid hinaus') und wann ist nach heutigem Stand mit einem (Zwischen-) Bericht der Arbeitsgruppe zu rechnen?*

**Antwort:**
Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung erarbeitet momentan ein neues Programm, um die Elektromobilität über die zahlreichen schon ergriffenen Maßnahmen hinaus weiter zu fördern. Die Diskussionen hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

**Frage 7:** *Welche Ergebnisse und Fortschritte bei der Umsetzung des von der Bundesregierung angekündigten, flächendeckenden Ladeinfrastrukturnetzes für Elektroautos, welches bis 2017 fertig gestellt werden soll, liegen der Bundesregierung vor? (siehe http://www.welt.de/wirtschaft/article146366232/Alle-30-Kilometer-wartet-eine-Strom-Tankstelle.html)*

**Frage 8:** *Wo befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die bisherigen Ladesäulen (bitte nach Landkreis, Bundesland und Bundesfernstraße aufschlüsseln und den Standort so genau wie möglich umschreiben)?*

**Frage 9:** *Geht die Bundesregierung davon aus, dass bis 2017 „im Schnitt alle 30 km" eine E-Ladesäule entlang deutscher Autobahnen zur Verfügung stehen wird und falls nein, bis wann soll diese Infrastruktur vorhanden sein (siehe http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/089-dobrindt-tankstellenprogramm.html)?*

**Frage 10:** *Wie viele neue Ladesäulen wurden seit September 2015 aufgrund des E-Tankstellenprogramms der Bundesregierung bisher errichtet (http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/089-dobrindt-tankstellenprogramm.html)?*

**Antwort:**
Die Fragen 7 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fortschritte bei der Umsetzung der von der Bundesregierung initiierten flächendeckenden Ausrüstung der bewirtschafteten Rastanlagen auf Bundesautobahnen mit Schnellladesäulen im Rahmen der bestehenden Konzessionsverträge stellen sich wie folgt dar:

Aktuell sind im Rahmen der Initiative des BMVI Schnellladesäulen an zehn von der Autobahn Tank & Rast GmbH (Tank & Rast) bewirtschafteten Autobahnrastanlagen in Betrieb genommen worden. Dabei handelt es sich um die Standorte:

- Buddikate Ost (Kreis Stormarn, Schleswig-Holstein, A 1),
- Buddikate West (Kreis Stormarn, Schleswig-Holstein, A 1),
- Edenbergen (Kreis Augsburg, Bayern, A 8),
- Grunewald (Berlin, A 115),
- Haidt Nord (Kreis Kitzingen, Bayern, A 3),
- Köckern West (Kreis Anhalt-Bitterfeld, Sachsen-Anhalt, A 9),
- Köschinger Forst Ost (Kreis Eichstädt, Bayern, A 9),
- Lechwiesen Nord (Kreis Landsberg, Bayern, A 96),
- Lechwiesen Süd (Kreis Landsberg, Bayern, A 96),

- Riedener Wald West (Kreis Würzburg, Bayern, A 7).

An diesen Standorten wurden bislang insgesamt zwölf Schnellladesäulen errichtet. An zahlreichen Standorten befinden sich weitere Schnellladesäulen im Aufbau oder kurz vor Inbetriebnahme. Die Bundesregierung geht davon aus, dass Tank & Rast die erste Ausbaustufe mit 50 Raststätten bis Ende Mai 2016 abschließen wird.

An insgesamt zehn weiteren Standorten der Tank & Rast befinden sich bereits seit 2011 Schnellladesäulen. Dies sind die folgenden Standorte:

- Brockbachtal Nord (Kreis Steinfurt, Nordrhein-Westfalen, A 31),
- Brockbachtal Süd (Kreis Steinfurt, Nordrhein-Westfalen, A 31),
- Grundbergsee Nord (Kreis Rotenburg, Niedersachsen, A 1),
- Grundbergsee Süd (Kreis Rotenburg, Niedersachsen, A 1),
- Lichtendorf Süd (Dortmund, Nordrhein-Westfalen, A 1),
- Resser Mark (Gelsenkirchen, Nordrhein-Westfalen, A 2),
- Tecklenburger Land Ost (Kreis Steinfurt, Nordrhein-Westfalen, A 1),
- Tecklenburger Land West (Kreis Steinfurt, Nordrhein-Westfalen, A 1),
- Wildeshausen Nord (Kreis Oldenburg, Niedersachsen, A 1),
- Wildeshausen Süd (Kreis Oldenburg, Niedersachsen, A 1).

Das BMVI plant bis zum Ende der Legislaturperiode möglichst alle bewirtschafteten Rastanlagen auf den Bundesautobahnen (rund 430) mit Schnellladesäulen auszustatten und damit eine flächendeckende und ausreichende Versorgung mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf Autobahnen zur Verfügung zu stellen. Hierfür stellt das BMVI für drei Jahre (2015 bis 2017) insgesamt ca. 9 Mio. Euro Haushaltsmittel bereit.

**Frage 11:** *Welchen konkreten Inhalt soll das von Bundesverkehrsminister Dobrindt angekündigte Gesetz für Alkohol- und Drogentests bei Piloten besitzen und wann soll dieses Gesetz in das Parlament eingebracht werden? (Siehe u.a. http://www.br.de/nachrichten/dobrindt-alkohol-piloten-100.html)*

**Antwort:**
Die angekündigte Regelung ist Gegenstand eines Änderungsantrages der Fraktionen CDU/CSU und SPD, der für die 60. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 16.03.2016 (vgl. Ausschussdrucksache 18(15)303) zum Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Fünfzehntes Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (BT-Drucksache 18/6988) vorgelegt wurde.

Im Luftverkehrsgesetz soll hiernach ein neuer § 23d eingefügt werden, mit dem Luftfahrtunternehmen verpflichtet werden, in Verdachtsfällen vor Dienstbeginn entsprechende Kontrollen beim Luftfahrtpersonal durchzuführen. Darüber hinaus werden Luftfahrtunternehmen auch zu präventiven Zufallskontrollen verpflichtet.

**Frage 12:** *Welche Maßnahmen soll das angekündigte Paket von „Aufklärungs-, Präventions- und Hilfemaßnahmen" (https://www.tagesschau.de/inland/dobrindt-167.html) konkret enthalten und wann soll es wie umgesetzt werden?*

**Antwort:**
Im parlamentarischen Verfahren zum 15. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes erfolgen erste Umsetzungsmaßnahmen.

**Frage 13:** *Was hat die Bundesregierung bisher konkret unternommen, um Präventionsmaßnahmen in Anlehnung an Frage 11 auf europäischer Ebene anzustoßen?*

**Antwort:**
Die Thematik wurde auf Staatssekretärs-Ebene in Gesprächen mit dem Exekutivdirektor der EASA und einem Gespräch mit der Europäischen Kommission erörtert.

**Frage 14:** *Weshalb hat die Bundesregierung den im Koalitionsvertrag vereinbarten und bereits mehrfach angekündigten Gesetzentwurf zum Verbot lauter Güterwagen ab 2020 noch nicht vorgelegt und wann wird die Bundesregierung den Gesetzentwurf, an dem das Bundesverkehrsministerium seit 2014 arbeitet und der dem Bahnsektor aus Sicht der Fragesteller die dringend notwendige Planungssicherheit für zukünftige Investitionen geben würde, vorlegen (vgl. BT-Drucksache 18/3010)?*

**Antwort:**
Ein Gesetzentwurf für ein Verbot lauter Wagen auf dem deutschen Schienennetz wird noch in der laufenden Legislaturperiode in den Deutschen Bundestag eingebracht und verabschiedet werden.

**Frage 15:** *Inwieweit hält die Bundesregierung die Absenkung der LKW-Maut per 1. Januar 2015 und die nicht vorgesehene Begrenzung der Trassenentgelte im Schienengüterverkehr für geeignet, um wie im Koalitionsvertrag vereinbart mehr Verkehr auf den Verkehrsträger Schiene zu verlagern?*

**Antwort:**
Das Bundeskabinett hat am 13.01.2016 den Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich mit dem Kernstück Eisenbahnregulierungsgesetz beschlossen. Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung der europäischen Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und stärkt den Wettbewerb auf der Schiene weiter. Kernstück ist die Entgeltregulierung, insbesondere für die Nutzung von Schienenwegen. Der Gesetzentwurf sieht vor, dass dem Betreiber der Schienenwege Anreize zur Senkung der Infrastrukturkosten und der Trassenentgelte gegeben werden. Ziel ist es, den Wettbewerb und die Effizienz im Eisenbahnsektor weiter zu verbessern, wodurch auch eine zusätzliche Verkehrsverlagerung auf die Schiene gefördert wird.

Die Absenkung der Lkw-Mautsätze zum 01.01.2015 ist hiervon unabhängig zu betrachten, da diese Absenkung aufgrund der Ergebnisse des Wegekostengutachtens und beeinflusst durch das derzeit niedrige Zinsniveau rechtlich erforderlich war.

**Frage 16:** *Weshalb hat die Bundesregierung den seit langem angekündigten und sich seit Anfang 2015 in Vorbereitung befindenden Carsharing-Gesetzentwurf, durch den die Ausweisung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge bundeseinheitlich geregelt werden soll, noch nicht vorgelegt und wann wird die Bundesregierung den Gesetzentwurf vorlegen (vgl. BT-Drucksache 18/4356)?*

**Antwort:**
Das BMVI hat einen Gesetzentwurf erarbeitet, der sich aktuell in der Abstimmung zwischen den Ressorts befindet.

**Frage 17:** *Wann wird die Bundesregierung die StVO wie im Juli 2015 angekündigt dahingehend ändern, dass Radwege durch ein Zusatzzeichen für E-Bikes freigegeben werden können und Aufsichtsperson mit dem Fahrrad junge radfahrende Kinder auf dem Gehweg begleiten dürfen, und welche konkreten Schritte hat das BMVI seit Juli 2015 unternommen, um eine dementsprechende Änderung der StVO zu erreichen (vgl. BT-Drucksache 18/5438)?*

**Antwort:**
Ein Entwurf zur Änderung der StVO befindet sich bereits in der Länder- und Verbändeanhörung.

**Frage 18:** *Wann wird die Bundesregierung ihre Ankündigung, einen Rechtsrahmen zu schaffen, damit die Straßenverkehrsbehörden ohne größere bürokratische Hürden Tempo 30 vor Schulen und Kindergärten auch an Hauptverkehrsstraßen anordnen können, umsetzen (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/vor-schulen-und-kindergaerten-mehr-tempo-30-auf-hauptverkehrsstrassen.html) und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des parl. Staatssekretärs im BMVI, Norbert Barthle, im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur am 13. Januar 2016, wonach der Bund eine Erleichterung der Ausweisung von "Tempo 30-Zonen" plane, worunter eine flächenhafte Geschwindigkeitsregulierung verstanden wird?*

**Antwort:**
Die Änderungsvorschläge zur Vereinfachung der Anordnung von Tempo 30 vor Schulen und Kindergärten auch an Hauptverkehrsstraßen, die keine Ausweitung der Tempo 30-Zonen-Regelung enthalten, sind ebenfalls Gegenstand der bereits in der Anhörung befindlichen StVO-Novelle (vgl. Antwort zu Frage 17).

**Frage 19:** *Welche Maßnahmen zum von Minister Dobrindt angekündigten Breitbandausbau (siehe http://www.focus.de/digital/internet/foerderung-des-netzausbaus-erste-antraege-bewilligt-ganz-deutschland-soll-bis-2018-breitband-internet-haben_id_5179056.html) hat die Bundesregierung bisher ergriffen und wird die Bundesregierung ihr Ziel, bis 2018 eine flächendeckende Grundversorgung von mind. 50 Mbit/s zu sichern, einhalten (bitte begründen)?*

**Antwort:**
Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, bis 2018 eine flächendeckende Breitbandversorgung mit mindestens 50Mbit/s zu erreichen. Zur erfolgreichen Umsetzung dieses Ziels setzt das BMVI auf verschiedene Maßnahmen:

Die von Bundesminister Alexander Dobrindt MdB gegründete „Netzallianz Digitales Deutschland“ hat gegenüber der Bundesregierung konkrete Investitionszusagen für den Breitbandausbau gemacht. Im Jahr 2016 wollen die Telekommunikationsunternehmen 8 Mrd. Euro in den Ausbau der digitalen Netze investieren. Bereits 2015 haben diese 8 Mrd. Euro in den Breitbandausbau und weitere 4 Mrd. Euro in neue Mobilfunkfrequenzen investiert.

Außerdem hat die Bundesregierung ein Milliardeninvestitionspaket geschnürt, mit dem durch zusätzliche Investitionsanreize, unterversorgte Regionen mit schnellem Breitband versorgt werden. Die Bundesregierung stellt hierfür insgesamt rd. 2,7 Mrd. Euro zur Verfügung.

Mit dem Bundesförderprogramm zum Breitbandausbau werden zusätzlich diejenigen Projekte gefördert, bei denen ein wirtschaftlich getriebener Ausbau mit einer Bandbreite von mindestens 50 MBit/s trotz der zahlreichen übrigen flankierenden Maßnahmen nicht von alleine stattfinden würde. Das Programm ist Mitte November 2015 angelaufen. Bereits der erste Förderaufruf, der Ende Januar 2016 endete, erwies sich als sehr erfolgreich. Es wurden Fördermittel in Höhe von rd. 460 Mio. Euro beantragt. Insgesamt wurden bereits deutlich über 300 Anträge insbesondere auf Förderung von Beratungsleistungen gestellt, von denen 227 Anträge bereits bewilligt wurden.

Auch hat der Bund die Länder an den Erlösen der sog. „Digitalen Dividende II“ beteiligt. Diese setzen die Mittel vereinbarungsgemäß für die Verbesserung der Breitbandversorgung und zur Digitalisierung ein.

Mit dem vom Bundeskabinett am 27.01.2016 beschlossenen Entwurf für ein Gesetz zur Erleichterung des Ausbaus digitaler Hochgeschwindigkeitsnetze (DigiNetz-Gesetz) schafft die Bundesregierung Rahmenbedingungen, um den Netzausbau in Zukunft kostengünstiger gestalten zu können.

**Frage 20:** *Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass nach Einschätzung von Experten und Bundesrechnungshof 50 Mbit/s in absehbarer Zeit für die Versorgung mit schnellem Internet nicht mehr ausreichend sein werden (siehe http://www.welt.de/print/wams/politik/article151090067/Der-Geisterfahrer.html)?*

**Antwort:**
Es gilt, die zur Verfügung stehenden Fördergelder mit möglichst hoher Breitenwirkung einzusetzen und gleichzeitig eine deutlich gesteigerte Versorgungsgeschwindigkeit zu erreichen. Dies wird durch die Maßnahmen der Bundesregierung sichergestellt, indem der Ausbau von besonders leistungsfähigen Glasfasernetzen bei der Bewertung der Förderprojekte wie auch beim Ausbau von Gewerbegebieten mit Breitbandanschlüssen von einem Gbit/s symmetrisch begünstigt werden. Schließlich zielt auch das DigiNetz-Gesetz darauf ab, die Grundlagen zur Deckung eines zukünftig größeren Bandbreitenbedarfs sicherzustellen.

**Frage 21:** *Inwiefern wurden bisher die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen, um die Potentiale lokaler Funknetze (WLAN) sowie leistungsfähiger drahtloser TK-Infrastruktur stärker auszuschöpfen? (siehe Kursbuch Netzausbau vom 7. Oktober 2014 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/kursbuch-netzausbau.pdf?__blob=publicationFile)*

**Antwort:**
Die Bundesregierung beabsichtigt, die Rechtssicherheit im Hinblick auf Haftungsfragen der Betreiber von WLAN-Zugängen für Rechtsverletzungen ihrer Nutzer zu erhöhen. Hierfür sollen die in § 8 Telemediengesetz bestehenden Haftungsregelungen ergänzt und präzisiert werden.

Ein entsprechender Gesetzentwurf der Bundesregierung wurde am 16.09.2015 vom Kabinett verabschiedet (Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Telemediengesetzes, BT-Drucksache 18/6745). Im Rahmen der Bundestagssitzung vom 03.12.2015 wurde der Gesetzentwurf an die Ausschüsse verwiesen, wo er seitdem beraten wird.

**Frage 22:** *Welche Anstrengungen wurden von Seiten der Bundesregierung unternommen, um das „zentrale Ziel der Netzallianz Digitales Deutschland" zu erreichen, nämlich „durch Verbesserung der Rahmenbedingungen zusätzliche Potenziale für Netzinvestitionen durch den Markt zu schaffen"? (siehe Kursbuch Netzausbau, S. 8)*

**Antwort:**
Das zentrale Ziel der Netzallianz Digitales Deutschland ist eine flächendeckende Versorgung der bundesdeutschen Haushalte mit Breitbandanschlüssen von mindestens 50 Mbit/s bis zum Jahr 2018. Auf dem gemeinsamen Weg dorthin konnten bereits zahlreiche Erfolge und Verbesserungen der Rahmenbedingungen erzielt werden:

- Deutschland hat als erstes europäisches Land die Frequenzen aus dem 700- und 1500-MHz-Bereich versteigert. Damit stellt Deutschland EU-weit das größte Frequenzspektrum für den Mobilfunk bereit.
- Der Bund engagiert sich finanziell in Milliardenhöhe beim Breitbandausbau. Durch die Mittel aus der Vergabe der 700- und 1500-MHz-Frequenzen sowie weiterer Mittel aus dem Bundeshaushalt stellt der Bund insgesamt 2,7 Mrd. Euro bereit.
- Das Förderprogramm des Bundes, ausgestattet mit gut 2 Mrd. Euro, ist am 21.10.2015 vom Kabinett gebilligt worden und seit 17.11.2015 in der Umsetzung. Mit der Genehmigung der NGA-Rahmenregelung durch die Europäische Kommission wurden rechtzeitig die beihilfenrechtlichen Voraussetzungen geschaffen.
- Mit dem am 27.01.2016 vom Bundeskabinett beschlossenen Entwurf des DigiNetz-Gesetzes sollen die Kosten des Netzausbaus signifikant gesenkt und ein nachhaltiger glasfaserbasierter Netzausbau vorangetrieben werden. Hierfür sollen bestehende und geplante Infrastrukturen öffentlicher Versorgungsnetze transparenter gemacht und ihre Mitnutzung erleichtert werden. So sollen bei öffentlich finanzierten Baumaßnahmen an Verkehrswegen Glasfaserkabel bedarfsgerecht mitverlegt werden. In Neubaugebieten sollen sogar stets Glasfaserkabel mitverlegt werden.
- Für die weitere Entwicklung der 5G-Technologie wurden entscheidende Maßnahmen angestoßen, u. a. beim Aufbau des Digitalen Testfeldes auf der A9, der Plattform Digitaler Netze und Mobilität des nationalen IT-Gipfels sowie auf der Weltfunkkonferenz im November 2015.
- Die Datenbasis und Nutzung des Infrastrukturatlas wurden deutlich verstärkt.
- Die Telekommunikationskreuzungsrichtlinie DB 879 wurde von den Fachverbänden und der Deutschen Bahn AG am 16.02.2016 gezeichnet und tritt rückwirkend zum 01.01.2016 in Kraft.
- Auf europäischer Ebene wurde eine Regelung zur Netzneutralität verabschiedet, die unter bestimmten Voraussetzungen auch Spezialdienste zusätzlich zum offenen Internet ermöglicht.

**Frage 23:** *Welche konkreten Maßnahmen zur Vorbereitung der verbindlichen Einführung von Building Information Modeling (BIM) 2020, entlang des Stufenplans Digitales Planen und Bauen (siehe http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/152-dobrindt-stufenplan-bim.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2F Pressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%3Fgtp%3D36166_list %25253D2%23id172378), sind seitens der Bundesregierung bereits in Planung (bitte einzeln nach Art der Maßnahme, Umsetzungszeitraum und geplanten Ausgaben aufschlüsseln)?*

**Antwort:**
Zur Umsetzung des Stufenplans Digitales Planen und Bauen hat das BMVI vier Pilotprojekte angestoßen. Im Einzelnen sind dies:

- Brücke im Zuge der B 107n in Sachsen,
- Petersdorfer Brücke im Zuge der A 19 in Mecklenburg-Vorpommern,
- Eisenbahntunnel Rastatt im Rahmen der Ausbau-/Neubaustrecke Karlsruhe – Basel,
- Eisenbahnüberführung Filstal im Rahmen der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm.

Ergebnisse der seit Juni 2015 laufenden Forschungsbegleitung dieser Pilotprojekte (Umfang 390.246,75 Euro) werden 2017 erwartet und sollen in den Prozess zur Vorbereitung der Einführung von BIM einfließen.

Diese Pilotierung soll in den Jahren 2017 bis 2020 deutlich ausgeweitet werden. Dazu werden Pilotprojekte aus den Bereichen Schiene, Straße und Wasserstraße ausgewählt.

Im Bereich der Standardisierung hat das BMVI eine wissenschaftliche Begleitung des derzeit laufenden internationalen Standardisierungsprozesses der „Industry Foundation Classes" (IFC) im Bereich der Straße und Schiene beauftragt (Umsetzungszeitraum Oktober 2015 bis Dezember 2017, Umfang 205.143,40 Euro).