

(A) **Dr. Maria Flachsbarth**, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Ernährung und Landwirtschaft:

Herr Kollege Ebner, die Begleitung des ökologischen Landbaus stellt bereits bislang einen Schwerpunkt des Handelns des Bundesministeriums dar. Von daher war in diesem Bereich jetzt keine weitere Stärkung erforderlich. Aber der Bereich des Klimaschutzplanes, in dem der ökologische Landbau einen großen Anteil hat, zeigt, wie wichtig die Vernetzung und die Verzahnung dieser beiden Themenbereiche in der Zukunft für das Ministerium sind.

Vizepräsidentin Dr. h. c. Edelgard Bulmahn:

Herr Ebner.

Harald Ebner (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Die Zukunftsstrategie Ökologischer Landbau, Frau Staatssekretärin, soll dem Vernehmen nach erst im Februar 2017 auf der BIOFACH vorgestellt werden, nachdem man vorher drei Jahre lang beraten hat. Sie haben also noch knapp ein halbes Jahr, um sozusagen in die Gänge zu kommen. Insoweit ist es schon gerechtfertigt, da noch einmal zu fragen – wenn es bisher schon Schwerpunkt war und noch nicht einmal eine Zukunftsstrategie dabei herausgekommen ist –: Wie soll das künftig eigentlich umgesetzt werden? Wie wollen Sie die formulierten Ziele überhaupt erreichen?

Ich möchte auch etwas zum Thema „Aussaat 2017“ fragen. Der ländliche Raum ist hier ein ganz zentraler Punkt. Mit wie vielen Referaten, mit wie vielen Stellen wird die neue Abteilung „Ländliche Entwicklung“ im BMEL geplant? Wie genau soll das aussehen?

(B)

Dr. Maria Flachsbarth, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Ernährung und Landwirtschaft:

Herr Kollege Ebner, ich hatte eben schon ausgeführt, dass der Haushaltsgesetzgeber in der vergangenen Woche dankenswerterweise im Rahmen von GAK, also der Gemeinschaftsaufgabe Agrar- und Küstenschutz, und im Rahmen von BULE, also dem Bundesprogramm „Ländliche Entwicklung“, erheblich mehr Mittel zur Verfügung gestellt hat, als das in den letzten Etats der Fall war. Letztendlich stellt sich die kreative Verwendung, die zukunftsweisende Verwendung der Mittel auch in der Umorganisation unseres Hauses dar.

(Steffi Lemke [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Was ist denn eine kreative Verwendung?)

In wie vielen Referaten sich das niederschlagen wird, das würde ich Ihnen sehr gerne schriftlich zukommen lassen; ich kann es Ihnen im Moment nicht sagen, aber nicht, weil wir es nicht wissen, sondern weil ich es jetzt nicht weiß.

(Steffi Lemke [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Kreativ schriftlich!)

Vizepräsidentin Dr. h. c. Edelgard Bulmahn:

Vielen Dank. – Dann wird die Antwort nachgereicht.

Wir kommen jetzt zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Familien, Senioren, Frauen und Jugend. Die Frage 31 der Kollegin Beate Walter-Rosenheimer wird schriftlich beantwortet ebenso wie die Frage 32 der Kollegin Sabine Zimmermann zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Gesundheit.

Damit kommen wir zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Zur Beantwortung steht der Parlamentarische Staatssekretär Norbert Barthle zur Verfügung.

Die Fragen 33 und 34 des Kollegen Stephan Kühn werden schriftlich beantwortet, die Fragen 35 und 36 des Kollegen Herbert Behrens werden entsprechend unserer Geschäftsordnung ebenfalls schriftlich beantwortet, da er nicht anwesend ist, und auch die Fragen 37 und 38 des Kollegen Oliver Krischer werden schriftlich beantwortet.

Ich rufe Frage 39 des Abgeordneten Matthias Gastel auf:

Welche Tunnel, die durch Anhydritschichten führen, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bislang nach dem von Prof. Walter Wittke entwickelten Bauverfahren, das bei Stuttgart 21 Anwendung findet, in Betrieb genommen (vergleiche *Stuttgarter Zeitung* vom 3. Dezember 2016), und welche Erkenntnisse gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bezüglich der Resistenz dieser Tunnelanlagen gegen die Risiken aufquellender Anhydritschichten?

Herr Staatssekretär, Sie haben das Wort.

Norbert Barthle, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Vielen Dank, Frau Präsidentin. – Sehr geehrter Herr Kollege Gastel, für Schienenwegeprojekte sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG Vorhabenträger und Bauherr. Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG betrifft das im Projekt Stuttgart 21 für Anhydritbereiche geänderte Bauverfahren die Tunnel Feuerbach und Bad Cannstatt. Das neue Bauverfahren erfüllt nach Angaben der Deutschen Bahn AG zum heutigen Tag die gestellten Erwartungen.

Vizepräsidentin Dr. h. c. Edelgard Bulmahn:
Herr Gastel.

Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Staatssekretär, ich vermisste die Antwort auf die Frage. Die Frage ist schlicht und ergreifend gewesen, ob der Bundesregierung bekannt ist, welche bereits fertiggestellten Tunnelstrecken, die im Anhydrit liegen, nach der Methodik von Herrn Professor Wittke gebaut wurden. Wenn Sie diese Frage nicht beantworten, muss ich daraus schlussfolgern, dass es solche Strecken nicht gibt. Das bedeutet, dass die Deutsche Bahn erstmals eine Technologie anwendet, die sich in der Praxis noch nicht hat bewähren können. Anders kann ich Ihre Nichtantwort nicht interpretieren.

Ich versuche es mit einer Nachfrage. Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn hat ein Gutachten in Auftrag gegeben, in dem unter anderem festgestellt wurde, das Bauen im Anhydrit sei kritisch und dass nicht zweifelsfrei nachgewiesen worden sei, dass diese Methodik nicht

(C)

(D)

Matthias Gastel

(A) nachträglich zu Problemen mit aufquellendem Gestein führen könne. Professor Wittke, der die Deutsche Bahn in Sachen „Bauen im Anhydrit“ berät, hat gegenüber verschiedenen Zeitungen geäußert, er kenne dieses Gutachten nicht. Ich möchte gerne wissen, wie die Bundesregierung es beurteilt, dass die Deutsche Bahn ein Gutachten in Auftrag gibt, das zu einem kritischen Ergebnis kommt, dieses Gutachten aber dem Berater der Deutschen Bahn überhaupt nicht zur Verfügung gestellt wird.

Vizepräsidentin Dr. h. c. Edelgard Bulmahn:

Herr Staatssekretär.

Norbert Barthle, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Vielen Dank. – Herr Kollege Gastel, ich will zunächst einmal betonen, dass sich Ihre erste Frage explizit auf das bei Stuttgart 21 zur Anwendung gekommene Bauverfahren bezieht. Darauf habe ich Ihnen geantwortet, dass dieses Verfahren bei den Tunneln Feuerbach und Bad Cannstatt zur Anwendung kommt. Das zu Ihrer ersten Frage.

Zu Ihrer Zusatzfrage will ich Ihnen sagen, dass es durchaus Erfahrungen mit Tunneln in Anhydritschichten gibt, und zwar beim Engelbergbasistunnel. Dieser Tunnel, der bereits 1995 gebaut wurde und im August 1999 vollständig für den Verkehr freigegeben wurde, wurde zumindest in Teilen durch anhydritführende und unausgelaugte Gipskeuperstrecken geführt, auf insgesamt 430 Metern. Daraus resultieren Erfahrungen, die man bei weiteren Bauvorhaben berücksichtigen kann.

(B)

Vizepräsidentin Dr. h. c. Edelgard Bulmahn:

Herr Gastel.

Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Staatssekretär, ich weise darauf hin, dass in der vorab schriftlich eingereichten Frage ausdrücklich Bezug genommen wird auf bereits in Betrieb genommene Tunnel, also können Sie nicht auf Tunnel von Stuttgart 21 verweisen; denn die sind definitiv und nachweislich noch nicht in Betrieb. Die Frage hat sich auf Erfahrungen in der Praxis mit bereits in Betrieb genommenen Tunneln bezogen, weil es nicht nur darum geht, ob man mit der Methodik von Professor Wittke gute Tunnel bauen kann, sondern vielmehr darum, wie sich diese Tunnel nach einigen Betriebsjahren bewähren. Die Frage ist also: Gibt es dann Probleme, oder sind Probleme durch die Bautechnik abgewendet worden?

Ich versuche es jetzt trotzdem noch einmal mit einer anderen Frage, die sich aber auch auf das Gutachten bezieht. Das KPMG-Gutachten kam zu dem Ergebnis, Stuttgart 21 würde ein, vielleicht auch drei Jahre später fertig werden. Es handelt sich – ich sage es noch einmal – um ein Gutachten, das von der Deutschen Bahn in Auftrag gegeben wurde. Die Bundesregierung sagt auf Nachfrage immer wieder, sie geht nach wie vor davon aus, dass Stuttgart 21 pünktlich fertig wird. Mit „pünktlich“ bezieht sie sich auf das Jahr 2021. Die Gutachter der Bahn gehen von 2022, 2023 oder sogar später aus. Ich möchte gerne wissen: Woher haben Sie Ihre Erkennt-

nisse? Warum gehen Sie von einer früheren Fertigstellung aus als der Gutachter der Deutschen Bahn?

Vizepräsidentin Dr. h. c. Edelgard Bulmahn:

Herr Staatssekretär.

Norbert Barthle, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Die Bundesregierung verlässt sich in diesem Zusammenhang immer auf die Aussagen der Deutschen Bahn. Dieses Gutachten, das vom Aufsichtsrat der Deutschen Bahn in Auftrag gegeben wurde, ist uns inhaltlich nicht bekannt.

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Ich stelle es Ihnen gerne zur Verfügung!)

Insofern verlassen wir uns auf die Aussagen der Bahn.

Ich kann es nochmals wiederholen: Es gibt Erfahrungen mit Tunnelbauten in anhydritführenden Schichten, und zwar beim Engelbergbasistunnel. Ich will aber darauf hinweisen, dass die Erfahrungen mit dem Engelbergstunnel nicht auf Schientunnel übertragbar sind; denn Straßentunnel haben einen wesentlich größeren Querschnitt als ein Schientunnel. Insofern kann man davon ausgehen, dass die Verhältnisse durchaus unterschiedlich sind.

Beim Engelbergbasistunnel wurde nach zwei Verfahren vorgegangen, nach dem sogenannten Widerstandsprinzip und dem sogenannten Ausweichprinzip. Beim Widerstandsprinzip geht man so vor, dass man die Gewölbeschichten deutlich verstärkt, um die entstehenden Drücke auffangen zu können. Beim Ausweichprinzip geht man so vor, dass man in die entsprechenden Gewölbe- oder Soleschichten eine komprimierbare Masse einfügt, die dann den entstehenden Druck auffangen kann. Das sind die beiden Verfahren, die beim Engelbergbasistunnel zur Anwendung gekommen sind und sich insofern auch bewährt haben.

(D)

Vizepräsidentin Dr. h. c. Edelgard Bulmahn:

Ich rufe die Frage 40 des Kollegen Gastel auf:

Anhand welcher Kennzahl möchte die Bundesregierung das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD festgeschriebene Zwischenziel zur Umrüstung von lauten Güterwagen (mindestens 50 Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterwagen bis 2020) kontrollieren, und auf welcher Datenbasis wird diese Kennzahl von der Bundesregierung ermittelt?

Herr Staatssekretär, Sie haben wieder das Wort.

Norbert Barthle, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Vielen Dank. – Zu der Frage 40 darf ich sagen, dass wir die Evaluierung des Umrüstungsstandes bis Ende 2016 derzeit vorbereiten. Dazu ist die Auswertung verschiedener Datenquellen erforderlich. Das nehmen wir mit großer Ernsthaftigkeit in Angriff, weil – das wissen Sie, Herr Gastel – uns die Minderung des Schienenlärms ein großes Anliegen ist und wir klar zum Ausdruck gebracht