

Kleine Anfrage

**des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Finanzierung der geplanten ICE-Strecke München – Ingolstadt – Nürnberg – Erfurt sowie Finanzierung des viergleisigen Ausbaus der Strecke München – Augsburg

Am 15. Juli 1994 wurde in Nürnberg der erste Spatenstich für den Bau der geplanten ICE-Neubautrasse Ingolstadt – Nürnberg getan. Seither laufen die erforderlichen Planungsverfahren für die Realisierung dieser Strecke offenbar unverändert weiter. Es ist bisher jedoch keinerlei Finanzierungskonzept für die Strecke München – Nürnberg vorgelegt worden. Mit dem Begriff der „Privatfinanzierung“ wurde bisher lediglich eine vage Perspektive in den Raum gestellt. Auch für die Realisierung der umstrittenen Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt wurde bisher kein schlüssiges Gesamtkonzept zur Finanzierung vorgelegt. Gleichzeitig wurde offenbar der bisher immer als vordringlich eingestufte viergleisige Ausbau der Strecke München – Augsburg wegen fehlender Haushaltsmittel auf Eis gelegt. Es finden dort keine weiteren Verhandlungen mit Grundstückseigentümern mehr statt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Weshalb und auf welchen Zeitraum wurde der längstens geplante viergleisige Ausbau der Bahnstrecke München – Augsburg verschoben?
2. Welche Haushaltsmittel wurden für die Realisierung dieses Projektes (Planung, Grundstücksankauf) bereits ausgegeben?
3. Welche Beträge aus Haushaltsmitteln wurden bereits zur Realisierung der Neubaustrecke Ingolstadt – München für Planung, Grundstücksankäufe und Baukosten ausgegeben?
4. Welche Beträge aus welchen Haushaltsposten sollen für die gleichen Zwecke in 1995 ausgegeben werden?
5. Wie hoch werden derzeit die Gesamtkosten für die Ausbau-/ Neubaustrecke München – Ingolstadt – Nürnberg angesetzt?
6. Nach welchem Finanzierungsplan sollen die Gesamtkosten für diese Strecke aufgebracht werden (private Anteile, öffentliche Gelder)?

7. Mit welchen Kostensteigerungen ist bei der Realisierung der Neubaustrecke über Ingolstadt durch die sogenannte Privatfinanzierung (Refinanzierung) zu rechnen?
8. Nach welchem Finanzierungsplan soll die ICE-Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt realisiert werden?
9. Welche Kosten würde im Vergleich zu den beiden ICE-Neubautrassen der Einsatz von Neigetechnikzügen auf dementsprechend ausgebauten Strecken verursachen?
10. Welcher Fahrzeitgewinn auf den genannten Streckenabschnitten (München – Ingolstadt – Nürnberg – Erfurt) würde durch den Einsatz von Neigetechnikzügen im Vergleich zum Einsatz von ICE-Zügen erreicht werden?
11. In welchem Zeitrahmen ließe sich ein Ausbau der bestehenden Strecken auf den genannten Relationen zum Ausbau von Neigetechnik-Fahrzeugen gegenüber den bisher beabsichtigten ICE-Neubau-Varianten realisieren?
12. Wie würde sich der Zeitvorteil eines Ausbaus gegenüber dem langwierigen Neubaufverfahren im Vergleich der Kosten-Nutzen-Verhältnisse auswirken?

Bonn, den 12. Januar 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion