

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen)
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/256 —**

**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-Neubaustrasse 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.

1. Weshalb und auf welchen Zeitraum wurde der längstens geplante viergleisige Ausbau der Bahnstrecke München – Augsburg verschoben?

Konkrete Entscheidungen zur zeitlichen Realisierung des Projektes liegen bisher nicht vor; insofern gibt es auch keine Verschiebungen. Die Planungen werden durch die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) ohne Verzögerungen durchgeführt.

2. Welche Haushaltsmittel wurden für die Realisierung dieses Projektes (Planung, Grundstücksankauf) bereits ausgegeben?

Für die Planung der Ausbaustrecke Augsburg – München sind bis Ende 1994 nach Angaben der DB AG rd. 6,4 Mio. DM ausgegeben

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 2. Februar 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

worden. Für Grunderwerb wurden bisher keine Mittel ausgegeben.

3. Welche Beträge aus Haushaltsmitteln wurden bereits zur Realisierung der Neubaustrecke Ingolstadt – München für Planung, Grundstücksankäufe und Baukosten ausgegeben?

Für Planung, Grunderwerb und Bau der Ausbaustrecke Ingolstadt – München sind bis Ende 1994 nach Angaben der DB AG rd. 22 Mio. DM ausgegeben worden.

4. Welche Beträge aus welchen Haushaltsposten sollen für die gleichen Zwecke in 1995 ausgegeben werden?

Die Planungsansätze der DB AG sehen im Jahr 1995 für die Neubau-/Ausbaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München Ausgaben in Höhe von rd. 160 Mio. DM vor. Hiervon entfallen jeweils rd. 80 Mio. DM auf Grunderwerb und auf Planung bzw. bauvorbereitende Maßnahmen. Der Entwurf zum Bundeshaushalt 1995 sieht entsprechende Mittel in Kapitel 12 22 Titel 86 101 bzw. 89 101 vor.

5. Wie hoch werden derzeit die Gesamtkosten für die Ausbau-/Neubaustrecke München – Ingolstadt – Nürnberg angesetzt?

Die Investitionskosten werden von der DB AG zur Zeit auf der Basis Preisstand 1. Januar 1993 mit rd. 4 Mrd. DM angesetzt. Sie entsprechen den 3,1 Mrd. DM im Preisstand 1. Januar 1989.

6. Nach welchem Finanzierungsplan sollen die Gesamtkosten für diese Strecke aufgebracht werden (private Anteile, öffentliche Gelder)?

Die Finanzierung der ab 1996 anfallenden Baukosten soll privatwirtschaftlich (Konzessionsmodell) erfolgen.

7. Mit welchen Kostensteigerungen ist bei der Realisierung der Neubaustrecke über Ingolstadt durch die sogenannte Privatfinanzierung (Refinanzierung) zu rechnen?

Die DB AG kann voraussichtlich ähnliche Zinskonditionen erwarten wie im Falle einer Kreditaufnahme durch den Bund. Aus der Privatfinanzierung resultieren insofern keine wesentlichen Kostensteigerungen.

8. Nach welchem Finanzierungsplan soll die ICE-Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt realisiert werden?

Es ist eine Finanzierung aus dem Bundeshaushalt vorgesehen: Einzelheiten über den Finanzierungsplan werden in der Finanzierungsvereinbarung festgelegt. Ein Antrag der DB AG hierfür liegt dem Bundesministerium für Verkehr bisher nicht vor. Für dieses prioritäre Vorhaben, das vom EU-Rat in Essen am 9./10. Dezember 1994 bestätigt wurde, könnte gegebenenfalls zusätzlich ein „Antrag auf Fördermittel aus der Verordnung (EWG) über Gemeinschaftszuschüsse für Transeuropäische Netze“ in Betracht kommen.

9. Welche Kosten würde im Vergleich zu den beiden ICE-Neubautrasse-
sen der Einsatz von Neigetechnikzügen auf dementsprechend aus-
gebauten Strecken verursachen?

Unmittelbar nach der Grenzöffnung zur damaligen DDR ließ die Bundesregierung die verkehrlichen Folgen der politischen Veränderungen durch externe Gutachter untersuchen. Die Prognosen ergaben einen starken Anstieg des Ost-West-Verkehrs. Die Untersuchungen ergaben, daß die vorhandenen bzw. mit dem Lückenschlußprogramm geschlossenen bzw. verbesserten Schienenwege zwischen Thüringen/Sachsen und Bayern in quantitativer und qualitativer Hinsicht nicht ausreichen, um ein nachfragegerechtes Angebot zu schaffen. Der Einsatz von Neigetechnikzügen würde zwar die qualitativen Probleme mildern, dabei aber die Leistungsfähigkeit der Strecken reduzieren und damit die Kapazitätsprobleme noch verschärfen.

Bei der mit der Fragestellung unterstellten Alternative handelt es sich damit um eine Fiktivbetrachtung, für die ein Kostenvergleich nicht durchgeführt wurde.

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?

Aus den in der Antwort zu Frage 9 genannten Gründen wurde ein Fahrzeitvergleich nicht durchgeführt.

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?

Aus den in der Antwort zu Frage 9 genannten Gründen wurde ein Vergleich zum Einsatzzeitpunkt nicht durchgeführt.

12. Wie würde sich der Zeitvorteil eines Ausbaus gegenüber dem langwierigen Neubaufahren im Vergleich der Kosten-Nutzen-Verhältnisse auswirken?

Aus den in der Antwort zu Frage 9 genannten Gründen wurde eine Untersuchung dieser Fragestellung nicht durchgeführt.

