

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Rainder Steenblock
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Finanzierung von Schienenprojekten und des Kombinierten Ladungsverkehrs

Der Haushaltsplan 1996 sieht drastische Kürzungen bei den Finanzmitteln für Verkehrsinvestitionen vor. Während die Straßenbaumittel mehr oder weniger ungebremsst weiterwachsen, ist bei der Schiene eine Kürzung um 2,256 Mrd. DM vorgesehen. Die zu erwartenden katastrophalen Auswirkungen dieser Kürzungen werden bislang vom Bundesministerium für Verkehr bestritten; man hofft, die Schieneninvestitionsmittel u. a. aufgrund von Verkaufserlösen im Immobilienbereich doch noch aufstocken zu können. Derart hochgesteckte Erwartungen hat der Bundesrechnungshof bereits im Sommer 1995 als illusionär kritisiert.

Der Dreijahresplan Schiene basiert zunehmend auf einer ungewissen finanziellen Basis.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Welche Finanzmittel waren bei den folgenden Projekten des Dreijahresplans Schiene

- Nr. 8 Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1 Nürnberg–Erfurt,
- Nr. 9 Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.2 Erfurt–Halle/Leipzig,
- Nr. 11 Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 9 Leipzig–Dresden,
- Nr. 13 Neubaustrecke Köln–Rhein/Main,
- Nr. 25 Ausbaustrecke Augsburg–München,
- Nr. 32 Ausbaustrecke Pinneberg–Elmshorn,
- Nr. 40 Ausbaustrecke Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze Deutschland/Polen

ursprünglich für vor 1995, für 1996, 1997 und für nach 1997 vorgesehen?

2. Über welche Finanzmittel kann nun aufgrund der jetzt deutlich verschlechterten Finanzlage bei den in Frage 1 genannten

Projekten in den Jahren 1996, 1997, 1998, 1999, 2000 und ggf. in den Folgejahren sicher verfügt werden (Jahresbeträge für die einzelnen Projekte)?

3. Für wann ist die jeweilige Fertigstellung der in Frage 1 genannten Projekte vorgesehen?
4. Wie hoch sind die jeweiligen voraussichtlichen Gesamtkosten der einzelnen in Frage 1 genannten Projekte?
5. Welche im Dreijahresplan Schiene genannten Projekte werden zeitlich gestreckt?

Um welche Zeiträume?

6. Welche im Dreijahresplan Schiene genannten Projekte werden bis nach 1997 zurückgestellt?

In welchen Zeiträumen sollen sie dann realisiert werden?

7. Ist es richtig, daß für das Projekt Nr. 21 Ausbaustrecke München–Mühlendorf–Freilassing im geltenden Dreijahresplan Schiene Gesamtkosten von 1,613 Mrd. DM (35 Mio. DM vor 1995, 47 Mio. DM in den Jahren 1995 bis 1997, 1,531 Mrd. DM nach 1997) vorgesehen sind, daß aber die Deutsche Bahn AG nach internen Planungen nur noch 47 Mio. DM ab 1995 vorsieht?

Ist darüber hinaus richtig, daß diese Strecke aus Mitteln finanziert werden soll, welche der Freistaat Bayern als Regionalisierungsmittel erhält, so daß sich der Bund hier aus seiner Infrastrukturverantwortung zurückzieht?

8. Welche Finanzmittel sollen aufgrund der aktuellen Planungen in den Jahren 1996 bis 2012 – getrennt nach einzelnen Jahren – für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV, Projekt Nr. 58 des Dreijahresplans) ausgegeben werden?

Wird damit der ursprünglich im Dreijahresplan vorgesehene Mittelansatz erreicht, und wenn nein, warum nicht?

9. Wie hoch ist der gesamte Finanzbedarf für die Realisierung des KLV laut zweitem Masterplan, und welcher Anteil entfällt dabei auf den Bund?

In welcher Höhe ist die Finanzierung durch den Bund kurz-, mittel- und langfristig sichergestellt?

10. Welche Investitionsmittel für den Dreijahresplan Schiene stehen nach dem Haushaltsplan 1996 nun eigentlich zur Verfügung?

Bonn, den 30. Oktober 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Rainer Steenblock

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