

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen),
Rainer Steenblock und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/2960 —**

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 ungebremst 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.

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?

Der Dreijahresplan für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes in den Jahren 1995 bis 1997 enthält für die Mittelbereitstellung bei den genannten Projekten folgende Angaben:

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 22. November 1995 übermittelt.

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

Lfd. Nr.	Strecke/Projekt	Investitionen (Mio. DM)		
		vor 1995	1995 bis 1997	nach 1997
8	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1 Nürnberg–Erfurt	235	560	7 731
9	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.2 Erfurt–Leipzig/Halle	215	250	4 701
11	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 9 Leipzig–Dresden	158	494	1 593
13	Neubaustrecke Köln–Rhein/Main	231	3 504	4 790
25	Ausbaustrecke Augsburg–München	7	56	1 066
32	Ausbaustrecke Pinneberg–Elmshorn		23	360
40	Ausbaustrecke Berlin–Frankfurt/Oder– Grenze Deutschland/Polen		37	581

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)?

Der im Juni 1995 vom Bundesministerium für Verkehr gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) aufgestellte und mit den Bundesländern abgestimmte Dreijahresplan stellt mit den dort genannten Mittelansätzen nach wie vor die Grundlage für die Schienenwegeausbauplanung des Bundes dar.

Die Finanzierung erfolgt durch Haushaltsmittel und durch Erlöse aus dem Verkauf nicht bahnnotwendiger Immobilien sowie aus Erträgen und Einsparungen im Bereich der Telekommunikations- und Bahnstrominfrastruktur der Deutschen Bahn AG. Außerdem erwartet die Bundesregierung durch eine Optimierung der Projekte Einsparungen.

Für den Zeitraum, der über den Dreijahresplan hinausgeht, wird die Bundesregierung entsprechend § 5 Bundesschienenwegeausbaugesetz Ende 1996 ihre Investitionsplanungen für die Schiene mit einem Fünfjahresplan für die Jahre 1998 bis 2002 fort-schreiben.

3. Für wann ist die jeweilige Fertigstellung der in Frage 1 genannten Projekte vorgesehen?

Bei allen Projekten handelt es sich um mehrjährige größere Eisenbahnvorhaben, deren Bau und Finanzierung nicht im Zeitraum des geltenden Dreijahresplans abgeschlossen ist. Die Fortschreibung der Mittelansätze wird in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG unter Berücksichtigung der aktuellen Bauabläufe im nächsten Fünfjahresplan dargestellt.

Konkrete Fertigstellungstermine können daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht genannt werden.

4. Wie hoch sind die jeweiligen voraussichtlichen Gesamtkosten der einzelnen in Frage 1 genannten Projekte?

Die jeweiligen Gesamtkosten für die in Frage 1 genannten Projekte stellen sich auf Basis Preisstand 1. Januar 1993 wie folgt dar:

Lfd. Nr.	Strecke/Projekt	Gesamtinvestitionen (Mio. DM)
8	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1 Nürnberg–Erfurt	8 526
9	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.2 Erfurt–Leipzig/Halle	5 166
11	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 9 Leipzig–Dresden	2 245
13	Neubaustrecke Köln–Rhein/Main	8 525
25	Ausbaustrecke Augsburg–München	1 129
32	Ausbaustrecke Pinneberg–Elmshorn	383
40	Ausbaustrecke Berlin–Frankfurt/Oder– Grenze Deutschland/Polen	618

Die Kostenangaben basieren auf dem Planungsstand bei Aufstellung des Dreijahresplans; sie können sich im Zuge des Planungsfortschritts verändern.

5. Welche im Dreijahresplan Schiene genannten Projekte werden zeitlich gestreckt?
Um welche Zeiträume?

Die Umsetzung der im Dreijahresplan vorgesehenen Maßnahmen ist im wesentlichen sichergestellt. Nicht auszuschließen ist, daß es bei einzelnen Projekten zu zeitlichen Streckungen kommen wird. Welche Maßnahmen im einzelnen davon berührt sein werden, bedarf noch eingehender Abstimmungen mit den unternehmerischen Zielsetzungen der Deutschen Bahn AG.

6. Welche im Dreijahresplan Schiene genannten Projekte werden bis nach 1997 zurückgestellt?
In welchen Zeiträumen sollen sie dann realisiert werden?

Für die Bundesregierung gelten unverändert die mit dem Dreijahresplan gesetzten Prioritäten.

Daß es im Rahmen der möglicherweise notwendig werdenden zeitlichen Streckungen bei einzelnen Vorhaben nicht mehr zu einem Baubeginn innerhalb des Dreijahreszeitraumes kommt, kann nicht völlig ausgeschlossen werden und muß den weiteren Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG vorbehalten bleiben.

7. Ist es richtig, daß für das Projekt Nr. 21 Ausbaustrecke München–Mühldorf–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?

Hinsichtlich der Prioritätensetzung gilt nach wie vor der Dreijahresplan für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes mit den dort genannten Zahlen.

Der Bundesregierung sind Überlegungen des Freistaates Bayern bekannt, für den Ausbau der Strecke München–Mühldorf–Freilassing Finanzmittel des Bundes gemäß § 8 (2) Bundesschienenwegeausbaugesetz, die nicht zu den Regionalisierungsmitteln zu zählen sind, einzusetzen. Von einem Rückzug des Bundes kann also nicht die Rede sein. Eine Entscheidung hierüber ist noch nicht gefallen.

Auf der Verkehrsministerkonferenz am 18./19. Mai 1995 ist in einer gemeinsamen Erklärung festgelegt worden, daß die Länder gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG die gemäß § 8 (2) Bundesschienenwegeausbaugesetz zu finanzierenden Maßnahmen auf Basis entsprechender Untersuchungen abstimmen. Der Bundesminister für Verkehr ist sodann im Rahmen der abzuschließenden Finanzierungsvereinbarung eingebunden.

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?

In Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG sind im Dreijahresplan Schiene für den Kombinierten Ladungsverkehr bis zum Jahr 2012 Gesamtinvestitionen in Höhe von 2 543 Mio. DM vorgesehen, davon 422 Mio. DM für den Zeitraum 1995 bis 1997 und 1 530 Mio. DM für den Zeitraum nach 1997.

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?

Mit dem „Masterplan-Güterverkehrszentren (GVZ) Deutschland“ aus dem Jahr 1992 haben die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn einen Beitrag zu den Diskussionen über die Entwicklung von Güterverkehrszentren vorgelegt.

Der Masterplan II ist eine Fortschreibung des Masterplans aus dem Jahr 1992 und enthält lediglich eine redaktionelle Erfassung aktueller Planungen und Einschätzungen der Verkehrsströme.

Der Masterplan II ist nicht Grundlage von Investitionsplanungen und enthält keinerlei Investitionsvorgaben.

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

Im Jahr 1996 werden für den Dreijahresplan Schiene mit den Ansätzen im Bundeshaushalt und unter Berücksichtigung der in der Antwort zu Frage 2 beschriebenen Effekte im Bereich der Deutschen Bahn AG Investitionsmittel in einer Größenordnung von etwa 9 Mrd. DM zur Verfügung stehen.

