

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Oswald Metzger, Rezzo Schlauch, Gila Altmann (Aurich), Rainer Steenblock und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Finanzierung des geplanten Projektes „Stuttgart 21“ und Verwendung von Erlösen aus dem Grundstücksverkauf

Laut Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, ist die Verlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs unter die Erde „eine kühne Vision, die realisierbar sein kann“ (FAZ, 18. Januar 1995). Ungereimtheiten bei Finanzierungsfragen werfen eher die Frage auf, ob dieses Projekt zunächst „rechenbar“ gemacht werden muß. Statt die Erlöse aus dem Verkauf nicht bahnnotwendiger Liegenschaften dem Bundeseisenbahnvermögen zur Abtragung der Altschulden zuzuführen, sollen sie dem Ausbau dieses Großprojektes dienen, das kritische Fragen wegen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und bereits vorprogrammierter Kapazitätsengpässe in der Zukunft aufwirft.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie ist der Stand der Umsetzung der Bahnreform hinsichtlich Artikel 1 § 20 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes, welcher bestimmt, daß nicht bahnnotwendige Flächen und damit Erlöse aus deren Verkauf dem Bundeseisenbahnvermögen zustehen?
2. Ist daher davon auszugehen, daß die Erlöse aus dem geplanten Flächenverkauf im Rahmen des Projektes „Stuttgart 21“ – insgesamt angesetzt mit 2,17 Mrd. DM – dem Bundeseisenbahnvermögen zufließen?
(Bei der Beantwortung bitte unterscheiden nach Flächen, die bereits heute offensichtlich nicht mehr betriebsnotwendig und teilweise verpachtet sind und daher bereits in den kommenden Jahren vor der Realisierung des Projektes „Stuttgart 21“ verkauft werden sollen, und Flächen, die erst durch die Realisierung des Projektes „Stuttgart 21“ veräußert werden können.)
3. Mit welcher Begründung hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Grundstückserlöse aus dem Verkauf bahneigener Flä-

chen – entgegen den Bestimmungen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes – in voller Höhe in das Finanzierungskonzept „Stuttgart 21“ eingesetzt?

4. Trifft es zu, daß eine Vereinbarung zwischen DB AG und Bund zur Abgrenzung von „bahnnotwendigen“ und „nicht bahnnotwendigen“ (und somit dem Bundeseisenbahnvermögen zustehenden) Flächen existiert?

Welchen Inhalt hat diese Vereinbarung?

Wer hat sie für den Bund abgeschlossen?

Wann wurde sie abgeschlossen?

5. Welche Aussagen trifft die in Frage 4 erwähnte Vereinbarung zu den Flächen, die zur Finanzierung des Projektes „Stuttgart 21“ verkauft werden sollen?

Falls die in Frage 2 genannten und bereits heute nicht mehr bahnnotwendigen Flächen in dieser Vereinbarung nicht dem Bundeseisenbahnvermögen zugeordnet sind, warum nicht?

6. Warum wurde bei der Rentabilitätsrechnung von „Stuttgart 21“ nicht die Kapitalwertmethode von Prof. Dr. Horst Albach angewandt, wie es die am 6. April 1995 zwischen Bund und DB AG abgeschlossene „Rahmenvereinbarung über Investitionen in die Schienenwege der DB AG“ vorsieht?

7. Trifft es zu, daß die Gutachter (C & L Treuarbeit) zu dem Ergebnis kommen, daß sich bei einer solchen Berechnung entsprechend der Rahmenvereinbarung ein signifikant hoher negativer Kapitalwert des Projektes „Stuttgart 21“ errechnen würde?

Zu welchem Ergebnis (Kapitalwert) kommt eine solche Berechnung für „Stuttgart 21“ konkret?

8. Trifft es zu, daß bei der durch C & L Treuarbeit vorgenommenen Rentabilitätsberechnung die öffentlichen Zuschüsse nicht parallel zu den anfallenden Kosten, sondern zeitlich vorgezogen eingerechnet wurden?

Ist dies üblich, und wird dies bei anderen GVFG-(Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-)Projekten (u. ä.) ebenso gehandhabt?

9. Warum wurden bei der Rentabilitätsberechnung Sanierungskosten für Altlasten sowie die steuerliche Belastung der Gewinne aus Grundstücksverkäufen nicht berücksichtigt?

10. Warum wurden in der Rentabilitätsberechnung die Grundstückserlöse zum 31. Dezember 1994, die Investitionskosten jedoch zum 1. Januar 1993 ermittelt, was bei Investitionen von 5 Mrd. DM immerhin eine Differenz von ca. 200 Mio. DM ergibt?

11. Trifft es zu, daß die durchschnittliche Umsteigezeit im Falle einer Realisierung des Projektes „Stuttgart 21“ zwischen den Zügen in allen Fällen (außer bei Anschlüssen zur S-Bahn) mit nur fünf Minuten angesetzt wurde (Machbarkeitsstudie

„Stuttgart 21“/Zusammenfassender Ergebnisbericht der Fachgruppe 2, Prof. Dr. G. Heimerl)?

12. Welche durchschnittlichen Umsteigezeiten ergeben sich konkret aus dem für das Projekt „Stuttgart 21“ zugrunde gelegten Betriebskonzept?
13. Welcher Anteil der berechneten Mehrerlöse des Projektes „Stuttgart 21“ geht auf Fahrzeitverkürzungen zurück, die auf verkürzten Umsteigezeiten beruhen?
14. Trifft es zu, daß in der Rentabilitätsrechnung zwar erwartete Mehrerlöse durch Fahrgastzuwachs im Falle der Realisierung von „Stuttgart 21“ eingerechnet wurden, nicht aber erhöhte Betriebsführungskosten, z. B. für zusätzliche Züge und die Verstärkung von Zügen?

Wenn ja, warum wurden die aller Voraussicht nach erhöhten Betriebsführungskosten nicht berücksichtigt?

15. Trifft es zu, daß auf der Relation Stuttgart–Tübingen durch die geplante Führung der Züge über den Flughafen(kopf)bahnhof längere Fahrzeiten von sechs Minuten – und infolgedessen Mindereinnahmen von 30 Mio. DM pro Jahr – zu erwarten sind?

Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus der Fahrzeitverlängerung zwischen Stuttgart und Tübingen sowie bei weiteren Verbindungen im Hinblick auf die Attraktivität dieser Schienenverbindungen und ein mögliches Umsteigen vom Auto auf die Bahn?

16. Trifft es zu, daß nach dem GVFG-Bericht 1994 des Bundesministeriums für Verkehr bei der Investition in Bau- und Investitionsvorhaben des ÖPNV mit 5 Mrd. DM 10 200 Arbeitsplätze für sieben Jahre geschaffen werden, daß aber bei „Stuttgart 21“ mit dieser Summe nur 4 200 Arbeitsplätze (für welchen Zeitraum) geschaffen werden?

17. Wie verändert sich durch die Verminderung der Gleiszahl bei Realisierung von „Stuttgart 21“ die Kapazität für Züge und Reisende?

Welche Kapazitätsreserven sind vorhanden?

18. Wie wirkt sich das Projekt „Stuttgart 21“ auf die Möglichkeit zur Realisierung eines Integralen Taktfahrplans aus, oder ist nicht schon heute abzusehen, daß aufgrund der reduzierten Gleiszahl dieses zeitgemäße Modernisierungskonzept bei „Stuttgart 21“ gar nicht mehr realisiert werden kann, weil „Stuttgart 21“ nur das Konzept eines reinen „Durchfahrbahnhofs“ mit nur wenigen Systemanschlüssen ermöglicht?

19. Beurteilt die Bundesregierung die in Frage 18 erfragten Kapazitätsreserven als ausreichend für eine möglicherweise zwangsläufig notwendige „Verkehrswende“ zugunsten der Schiene?

20. Welche Erweiterungsmöglichkeiten gibt es, wenn die oberirdischen Verkehrsflächen erst einmal verkauft sind?

Bonn, den 14. März 1996

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Oswald Metzger

Rezzo Schlauch

Gila Altmann (Aurich)

Rainer Steenblock

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