

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Elke Ferner, Anni Brandt-Elsweier, Annette Faße, Lothar Fischer (Homburg), Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Konrad Gilges, Uwe Göllner, Angelika Graf, Dieter Grasedieck, Hans-Joachim Hacker, Klaus Hagemann, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Ingrid Holzhüter, Lothar Ibrügger, Jann-Peter Janssen, Ilse Janz, Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Volker Kröning, Eckart Kuhlwein, Konrad Kunick, Werner Labsch, Dieter Maaß (Herne), Ulrike Mascher, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Jutta Müller (Völklingen), Gerhard Neumann (Gotha), Günter Oesinghaus, Manfred Opel, Rudolf Purps, Karin Rehbock-Zureich, Bernd Scheelen, Siegfried Scheffler, Reinhard Schultz (Everswinkel), Bodo Seidenthal, Lisa Seuster, Wieland Sorge, Jörg-Otto Spiller, Antje-Marie Steen, Ludwig Stiegler, Dietmar Thieser, Franz Thönnies, Uta Titze-Stecher, Adelheid Tröscher, Hans Georg Wagner, Wolfgang Weiermann, Berthold Wittich, Hanna Wolf (München)
— Drucksache 13/4126 —

Aktueller Stand des Ausbaus des Schienenwegenetzes des Bundes

Im Jahre 1995 hat der Bundesminister für Verkehr einen 3-Jahres-Plan für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes in den Jahren 1995 bis 1997 vorgelegt. In der Anlage (Neu- und Ausbauvorhaben im Schienenwegenetz des Bundes) sind insgesamt 63 Projekte bzw. Strecken aufgelistet, für die die jeweils geplanten Finanzierungsanteile nach dem Stand der mittelfristigen Finanzplanung des Jahres 1995 im einzelnen aufgelistet sind.

Im Haushalt 1996 sind jedoch die Ausgaben für Investitionen (Einzelplan 12 Kapitel 1222, Titel 86 101-832 und 89 101-832) gegenüber dem Vorjahresansatz um 2,255 Mrd. DM reduziert worden. Dies läßt vermuten, daß die Planvorgaben des 3-Jahres-Plans des Bundesministers für Verkehr nicht in der ursprünglichen Form erfüllt werden können.

Die Realisierung der Projekte entsprechend den Vorgaben des 3-Jahres-Plans setzt außerdem für jedes einzelne Projekt den Abschluß einer Finanzierungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn AG (DB AG), dem Eisenbahnbundesamt, dem Bundesminister für Verkehr

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 1. April 1996 übermittelt.

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

und dem Bundesminister für Finanzen voraus. Über den Stand der Vorbereitungen bzw. des Abschlusses solcher Finanzierungsvereinbarungen besteht weitgehend Unklarheit.

Vorbemerkung

Mit dem Dreijahresplan für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes in den Jahren 1995 bis 1997 hat sich die Bundesregierung ein ehrgeiziges Ziel zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur gesetzt. Hinzu kommen die laufenden Investitionen in das Bestandsnetz der DB AG. Insgesamt wurden im Jahr 1995 Bundesmittel in Höhe von 9,156 Mrd. DM für Schieneninfrastrukturinvestitionen verausgabt. Aufgrund der haushaltsmäßigen Vorgaben stehen in den Jahren 1996 bis 1999 mit jährlich 7,2 Mrd. DM insgesamt 28,8 Mrd. DM Bundesmittel zur Verfügung. Zudem hat sich die DB AG aus ihrem unternehmerischen Eigeninteresse heraus entschlossen, die Bundesmittel mit eigenen Beiträgen von 6,9 Mrd. DM auf ein Gesamtinvestitionsvolumen von 35,7 Mrd. DM aufzustocken. Damit stehen rechnerisch pro Jahr knapp 9 Mrd. DM Gesamtinvestitionsmittel zur Verfügung, so daß auch weiterhin von der Realisierung aller geplanten Projekte ausgegangen werden kann, wenngleich für einzelne Investitionsvorhaben zeitliche Streckungen nicht ausgeschlossen werden können.

Dieser Eigenbeitrag der DB AG zeigt, daß es mit der Bahnreform gelungen ist, ein leistungsstarkes Eisenbahnunternehmen zu schaffen, das im Gegensatz zum ehemaligen Sondervermögen Bahn in der Lage ist, unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten eigenständig zu investieren und zu expandieren.

Insgesamt 7,4 Mrd. DM Bundesmittel flossen in den Jahren 1994 und 1995 zur Beseitigung investiver Altlasten im Bereich des früheren Sondervermögens Deutsche Reichsbahn in die Schieneninfrastruktur der DB AG. Damit ist das Ziel der Bundesregierung, die Schieneninfrastruktur in den neuen Bundesländern an das Niveau der alten Bundesländer anzupassen, zu wesentlichen Teilen bereits realisiert worden.

Bisher liegen bereits Finanzierungsvereinbarungen für wesentliche Teile der Bestandsnetzinvestitionen vor oder befinden sich in der Unterzeichnung (ca. 10 Mrd. DM). Die Grundlage für die bereits in der Realisierung befindlichen Bedarfsplanvorhaben bildet – soweit nicht Einzelvereinbarungen abgeschlossen wurden – eine vorläufige Übergangsfinanzierungsvereinbarung. Diese wurde aus Sicht von Bund und DB AG erforderlich, um während der Zeit der Erarbeitung von Einzelfinanzierungsvereinbarungen, die sowohl auf Bundes- als auch auf Bahnseite in Anbetracht der Vielzahl der Vorhaben eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen werden, einen Investitions- und Baustopp zu verhindern.

Die Aufteilung der Bundesleistungen für die einzelnen Bedarfsplanprojekte in zinslose Darlehen sowie Baukostenzuschüsse nach § 8 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAbG) sowie Baukostenzuschüsse zur Altlastenbeseitigung nach § 22 Abs. 1 Nr. 2 des Deutsche Balu Gründungsgesetzes (DBGrG) setzt

voraus, daß abschließend Einzelfinanzierungsvereinbarungen für die jeweiligen Investitionsvorhaben vorliegen.

1. In welcher Höhe sind Haushaltsmittel im Jahre 1995 für jedes einzelne der 63 Projekte des 3-Jahres-Plans abgerufen worden, und welchen Anteil daran haben jeweils zinslose Darlehen des Bundes nach Titel 86 101-832, Baukostenzuschüsse des Bundes nach Titel 89 101-832 und Beiträge des Bundes an die DB AG zur Nachholung von Investitionen in das Sachanlagevermögen im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn nach Titel 89 102-832?
2. In welcher Höhe sind Haushaltsmittel, jeweils aufgeteilt nach den in Frage 1 genannten Haushaltstiteln, im Jahr 1996 für jedes einzelne der im 3-Jahres-Plan vorgesehenen 63 Projekte eingeplant?
3. Für welches der 63 Projekte und in welcher Höhe sind nach den Absprachen zwischen Bundesminister für Verkehr, Bundesminister der Finanzen und DB AG im Jahre 1996 Eigenmittel der DB AG vorgesehen?

Aus der nachstehenden Tabelle ergibt sich die Aufteilung der Haushaltsmittel im Jahr 1995 sowie die geplanten Haushaltsausgaben im Jahr 1996 für die Projekte des Dreijahresplans.

Bei den Soll-Zahlen für 1996 ist zu berücksichtigen, daß durch Veränderungen im Bauablauf Verschiebungen zwischen den einzelnen Vorhaben möglich sind. Der konkrete Einsatz der von der DB AG im Jahr 1996 zugesagten Eigenbeiträge wird zwischen Bund und DB AG noch vereinbart.

Investitionen in Projekte des Dreijahresplans (Zahlen nach Angaben der DB AG)

Lfd. Nr.	Strecke/Projekt	1995 Ist Mio. DM	1996 Soll Mio. DM
1	ABS Lübeck/Hagenow Land-Stralsund, VDE 1	171	84
2	ABS Hamburg–Büchen–Berlin, VDE 2	691	567
3	ABS Uelzen–Stendal, VDE 3	90	162
4	ABS/NBS Hannover–Berlin, VDE 4	951	897
5	ABS Helmstedt–Berlin, VDE 5	400	96
6	ABS Eichenberg–Halle, VDE 6	29	14
7	ABS Bebra–Erfurt, VDE 7	310	120
8	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt, VDE 8.1	70	105
9	NBS/ABS Erfurt–Halle/Leipzig, VDE 8.2	68	30
10	ABS Berlin–Halle/Leipzig, VDE 8.3	398	299
11	ABS Leipzig–Dresden, VDE 9	180	70
12	NBS Hannover –Würzburg	54	34
13	NBS Köln–Rhein/Main	461	790
14	ABS/NBS Karlsruhe–Basel	274	170
15	ABS/NBS Stuttgart–Augsburg	41	20

Lfd. Nr.	Strecke/Projekt	1995 Ist Mio. DM	1996 Soll Mio. DM
16	NBS Mannheim–Stuttgart	16	4
17	ABS/NBS Nürnberg–München	88	
18	ABS Karlsruhe–Stuttg.–Nürnb.–Desden/Leipzig	38	59
19	ABS Berlin–Dresden	11	14
20	ABS/NBS Hanau–Nanten b./Würzb.–Iphofen		1
21	ABS München–Mühldorf–Freilassing	2	3
22	ABS Dortmund–Paderborn–Kassel	23	19
23	ABS Gr.-Emmerich–Oberhausen	1	1
24	ABS Hochstadt–Marktzeuln–Camburg	274	86
25	ABS Augsburg–München	6	10
26	ABS Saarbrücken–Ludwigshafen, Kehl–Appenweier	12	6
27	ABS H-Harburg–H-Rothenburgsort	94	77
28	ABS Fulda–Frankfurt/M.	6	6
29	ABS Mainz–Mannheim	17	16
30	ABS Köln–Aachen	6	30
31	ABS Frankfurt/M.–Mannheim	39	41
32	ABS Pinneberg–Elmshorn	1	5
33	ABS Iphofen–Nürnberg	51	25
34	ABS Langw.–Uelzen, Oldenburg–W'haven	1	5
35	ABS Paderborn –Kassel–Chemnitz, 1. Stufe	4	6
36	ABS Hof–Plauen	16	3
37	zweigl. Ausbau Abzw. Warnowbrücke/Ost	1	2
38	ABS Bad Harzburg–Stapelburg	35	15
39	ABS München–Rosenheim–Kiefersfelden	5	5
40	ABS Berlin–Frankfurt/O.–Gr. D/PL		3
41	Knoten Berlin: Nord-Süd-Verbindung	288	262
42	Knoten Berlin: Berliner Innenring	66	98
43	Knoten Berlin: Staaken–Friedrichstraße	198	220
44	Knoten Berlin: Friedrichstraße–Hbf	52	43
45	Knoten Berlin: B-Südkreuz–Blankenfelde	3	6
46	Knoten Berlin: B-Südkreuz–Ludwigsfelde	5	23
47	Knoten Berlin: Nauen–Spandau	44	129

Lfd. Nr.	Strecke/Projekt	1995 Ist Mio. DM	1996 Soll Mio. DM
48	Knoten Berlin: Nordkreuz–Karow		10
49	Knoten Berlin: Nordkreuz–Karow	2	10
50	Knoten Berlin: Baumschulenweg	13	1
51	Knoten Halle/Leipzig	14	7
52	Knoten Magdeburg	2	6
53	Knoten Erfurt	7	20
54	Knoten Dresden		2
55	Knoten Hannover		
56	Nei-Tech-Projekte	1	27
57	ABS (Überhang BVWP '85)	2	
58	KLV	56	104
59	Rbf, 1. u. 2. Stufe (ABL)	9	14
60	CIR-ELKE Pilot	23	67
61	Telekommunikation (Lückenschlüsse)	8	
62	übrige Planungen Bedarfsplan	6	10
63	SPNV-Vorhaben	619	500

Bei der Lfd. Nr. 63 (SPNV-Vorhaben) handelt es sich um reine Nahverkehrsvorhaben, für die die „Gemeinsame Erklärung des Bundes und der Länder zum Dreijahresplan 1995 bis 1997 nach dem BSchwAG“ vom 18./19. Mai 1995 die Grundlage bildet.

Zur Aufteilung der Investitionsbeträge in zinslose Darlehen und Baukostenzuschüsse wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

4. Für welches der 63 Projekte des 3-Jahres-Plans sind bereits Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen?

Für folgende Vorhaben des Dreijahresplans sind Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen worden:

Nr.	Strecke/Projekt
13	NBS Köln–Rhein/Main
38	ABS Bad Harzburg–Stapelburg
41	Knoten Berlin: Nord-Süd-Verbindung (teilweise)
63	SPNV-Vorhaben (Sammelvereinbarung)

Im übrigen wird auf die Vormerkung verwiesen.

5. Wie ist bei den bereits abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen die Verteilung der Bundesmittel (unterteilt nach zinslosen Darlehen und Baukostenzuschüssen) und Eigenmitteln der DB AG geregelt?

Die Aufteilung der Bundesmittel in zinslose Darlehen und Baukostenzuschüsse ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle. Zum Einsatz der Eigenbeträge der DB AG wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Aufteilung der Bundesmittel in den abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen zu Vorhaben des Dreijahresplans nach zinslosen Darlehen (zD) und Baukostenzuschüssen (BKZ) in Mio. DM.

Nr.	Strecke/Projekt	Gesamtinvestitionsvolumen	§ 8 BSchwAG		§ 22 Abs. 1 Nr. 2 DBGrG
			zD	BKZ	BKZ
13	NBS Köln–Rhein/Main	7 750	6 750	1 000	–
38	ABS Bad Harzburg–Stapelburg	61		12	49
41	Knoten Berlin: Nord-Süd-Verbindung (nur Baulose 2 und 3)	521	521*)		–
63	SPNV-Vorhaben	1 500	1 334	–	166

*) Aufteilung in zD und BKZ erfolgt erst nach Abschluß der Finanzierungsvereinbarung für die Gesamtmaßnahme „Bau der Nord-Süd-Verbindung im Zentralen Bereich von Berlin für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h“.

6. Wie lange hat es bei den bisher abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen von der Einreichung des Antrags durch die DB AG bis zum Abschluß der Vereinbarung jeweils gedauert?

In der Regel beträgt die Bearbeitungsdauer von Anträgen auf Abschluß von Finanzierungsvereinbarungen bei vollständigen Antragsunterlagen vier bis sechs Wochen. In besonders komplexen Einzelfällen sind auch längere Bearbeitungszeiten denkbar. Die Bearbeitungsdauer ist insbesondere von der Qualität der vorgelegten Unterlagen abhängig.

7. Welchen Stand haben bei jedem einzelnen der Projekte, für die bisher keine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen ist, die Planungen, und wann sind bei jedem einzelnen dieser Projekte die Planungen und die Wirtschaftlichkeitsberechnungen voraussichtlich abgeschlossen?

Es besteht Einvernehmen zwischen Bund und DB AG, daß die Einzelfinanzierungsvereinbarungen zügig und kontinuierlich abgeschlossen werden sollen. Auf die Verantwortung der DB AG für die Vorlage der entsprechenden Anträge auf Abschluß von Finanzierungsvereinbarungen wird hingewiesen.

8. Wer (DB AG oder Bund) hat die Planungskosten für die Vorbereitungen der Finanzierungsvereinbarungen zu tragen?

Aufgrund einer vertraglichen Regelung zwischen Bund und DB AG erhält die DB AG für alle Investitionsmaßnahmen einen 15%igen Zuschlag auf die Baukosten als Planungskostenpauschale.

9. Falls diese Planungskosten von der DB AG vorgestreckt werden, auf welche Weise und wann werden sie vom Bund erstattet?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

10. Falls die Planungskosten nicht erstattet werden, welches ist die Begründung dafür?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

