

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)**

zu dem Antrag der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Rainer Steenblock, Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/4389 –

Optimierung des Schienennetzausbaus zwischen Würzburg/Nürnberg und Augsburg/München

A. Problem

Die Antragsteller wenden sich gegen die geplante private Vorfinanzierung der ICE-Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München nach § 28 Abs. 2 des Haushaltsgesetzes 1996 und berufen sich dabei auf verfassungs- und haushaltsrechtliche Bedenken des Bundesrechnungshofs. Die Bundesregierung soll aufgefordert werden, statt der unfinanzierbaren Neubauplanung eine kostengünstigere und umweltschonendere Optimierung eines ICE-tauglichen Schienennetzes zwischen Würzburg/Nürnberg und Augsburg/München vorzulegen und umzusetzen. Das Bundes-schienenwegeausbaugesetz soll entsprechend geändert werden.

B. Lösung

Der Ausschuß empfiehlt die Ablehnung des Antrages.

Mehrheit im Ausschuß

C. Alternativen

a) Annahme des Antrags oder b) Annahme von (nur) Nummer 1 des Antrages, also Kritik an der Vorfinanzierung.

D. Kosten

Im Falle der Annahme des Antrags würden einerseits für die vorgesehene Streckenführung über Augsburg ca. 2 Mrd. DM anfallen; andererseits würde die spätere Ablösung der privaten Vorfinanzierung entfallen. Die Antragsteller beziffern die Gesamtkosten für die geplante Aus- und Neubaustrecke Würzburg–Ingolstadt–München aufgrund der privaten Vorfinanzierung nach Artikel 28 Abs. 2 des Haushaltsgesetzes 1996 auf letztlich 15,6 Mrd. DM. Nach Auskunft der Bundesregierung kann die Gesamtbelastung auf ca. 9 Mrd. DM (bei 3,87 Mrd. DM Investitionskosten) gesenkt werden. Dazu trügen bauliche und planerische Optimierungen, das Ausschöpfen aller Möglichkeiten bei der Auftragsvergabe sowie eine Verkürzung des Finanzierungszeitraumes von 25 auf 15 Jahre bei.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag – Drucksache 13/4389 – abzulehnen.

Bonn, den 4. Dezember 1996

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst
Vorsitzender

Heide Mattischeck
Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Heide Mattischeck

I.

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 13/4389 in seiner 101. Sitzung am 25. April 1996 federführend an den Ausschuß für Verkehr und mitberatend an den Ausschuß für Wirtschaft, den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, den Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus sowie den Haushaltsausschuß überwiesen.

Der Haushaltsausschuß hat in seiner Sitzung am 17. Oktober 1996 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und den Stimmen der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS empfohlen, den Antrag abzulehnen. Der Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus hat in seiner Sitzung am 13. November 1996 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der F.D.P. gegen die Stimme des Mitglieds der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Mitglieder der Fraktion der SPD empfohlen, den Antrag abzulehnen. Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat in seiner 44. Sitzung am 4. Dezember 1996 mit den Stimmen der Mehrheit der Koalitionsfraktionen sowie denen der Mehrheit der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS sowie die Stimme eines Mitglieds der Fraktion der F.D.P. bei Stimmenthaltung eines Mitglieds der Fraktion der SPD empfohlen, die Vorlage abzulehnen. Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat in seiner 43. Sitzung am 4. Dezember 1996 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS sowie bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD empfohlen, den Antrag abzulehnen. Der Ausschuß für Wirtschaft hat in seiner 44. Sitzung am 4. Dezember 1996 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Gruppe der PDS bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag abzulehnen.

Der Ausschuß für Verkehr hatte die Beratung des Antrags zunächst mit der Erörterung des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Optimierung des Schienennetzausbaus zwischen Bayern, Sachsen und Thüringen“ (Drucksache 13/4139) verbunden. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN legte in der Sitzung am 22. Mai 1996 einen Antrag vor, zu beiden Anträgen eine Anhörung durchzuführen. Während der Anhörungsantrag hinsichtlich des Antrages Drucksache 13/4139 die erforderliche Unterstützung von einem Viertel des Ausschusses fand und die Anhörung daraufhin am 25. September 1996 durchgeführt wurde, wurde der Anhörungsantrag zu dem Antrag (Drucksache 13/4389) von keiner anderen

Fraktion unterstützt, sondern mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. bei Abwesenheit der Gruppe der PDS gegen die Stimmen der antragstellenden Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Während die Erörterung des erwähnten Antrags (Drucksache 13/4139) erst im kommenden Jahr stattfinden soll, beriet der Ausschuß auf Wunsch der antragstellenden Fraktion in seiner Sitzung am 4. Dezember 1996 über den Antrag (Drucksache 13/4389), weil die in Nummer 1 des Antrags erwähnte Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bundesministerium der Finanzen, dem Bundesministerium für Verkehr und der DB AG zur ICE-Strecke München-Nürnberg gemäß Haushaltsgesetz 1996 noch im Kalenderjahr 1996 erfolgen sollte.

II.

Die Antragsteller fordern – teilweise in Ergänzung zu ihrem Antrag (Drucksache 13/4139), Optimierung des Schienennetzausbaus zwischen Bayern, Sachsen und Thüringen – vor allem, die geplante ICE-Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München nicht privat vorzufinanzieren und von der entsprechenden Ermächtigung des § 28 Abs. 2 des Haushaltsgesetzes 1996 keinen Gebrauch zu machen. Sie beziehen sich dabei auf verfassungs- und haushaltsrechtliche Bedenken des Bundesrechnungshofes. Statt dessen soll die Bundesregierung aufgefordert werden, eine kostengünstigere und umweltschonendere Optimierung eines ICE-tauglichen Schienennetzes zwischen Würzburg/Nürnberg und Augsburg/München vorzulegen und umzusetzen. Vor allem solle die bestehende Schienenstrecke Nürnberg–Augsburg–München modernisiert und die Strecke Würzburg–Ansbach–Treuchtlingen–Donauwörth–Augsburg–München in die Ausbau- und Betriebsplanungen einbezogen werden. Als Folge davon fordern sie, das Bundes-schienenwegeausbaugesetz vom 25. November 1993 im Anhang unter „1. a Vordringlicher Bedarf, Überhang“ (Nr. 12, ICE-Neubaustrecke Ingolstadt–München) entsprechend zu ändern.

III.

Die antragstellende Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat in der Ausschußberatung darauf hingewiesen, daß es sich bei der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München um das bisher größte Verkehrsprojekt in Deutschland handele; schon deshalb müsse sorgfältig geprüft werden, ob die vorliegende Planung am wirtschaftlichsten und vernünftigsten sei und ob es eventuell eine Alternative gebe. Der Bundesrechnungshof habe sich mehrfach zu dem Projekt und der geplanten privaten Vorfinanzie-

rung kritisch geäußert. Er habe schon in einem der ersten Gutachten gerügt, daß der Ausbau der Strecke über Augsburg nicht mehr verfolgt werde. Auch später habe er ausgeführt, die geplante Neubaustrecke über Ingolstadt sei unwirtschaftlicher und die Vorfinanzierung verschiebe und verschärfe das Finanzierungsproblem. Mit der Finanzierung würden spätere Generationen belastet werden. Er habe daher eine Überprüfung des gesamten Projekts verlangt. Seines Erachtens habe es sich bei der Entscheidung um eine politische und nicht um eine wirtschaftlich begründbare Entscheidung gehandelt. Durch Re- und Zwischenfinanzierung würden sich die Baukosten von 4 bis 5 Mrd. DM auf insgesamt etwa 10 bis 15 Mrd. DM erhöhen. Der Bundesrechnungshof habe sich auch gegen die These gewandt, man könne mit der Vorfinanzierung „Zeit einkaufen“, da das Projekt zu günstigeren Konditionen auf dem üblichen Wege finanziert werden könne. Auf diese Weise würden Schattenhaushalte geschaffen; den Grundsätzen der Haushaltsklarheit und Haushaltswahrheit entspreche dies nicht. Zwar habe das Bundesministerium für Verkehr inzwischen erklärt, die Investitionskosten könnten durch verschiedene Maßnahmen gesenkt werden; eine konkrete Begründung dafür liege aber nicht vor. Es sei nicht überzeugend, daß man behaupte, die Kosten auf diese Weise um ca. 5 Mrd. DM senken zu können. Schon deshalb müsse die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an ihrem Antrag festhalten.

Die Fraktion der CDU/CSU wies darauf hin, daß es der antragstellenden Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vor allem um die Ablehnung des Projekts als solchem und nur in zweiter Linie um die Frage der Finanzierung gehe. Es sei aber widersprüchlich, daß sie immer wieder zusätzliche Ausgaben für den Schienenverkehr verlange, konkrete Projekte aber ablehne. In der Praxis verweigere sie der DB AG immer wieder die notwendige Infrastruktur. Es gebe zwar gerade auch in der Zukunft enorme Chancen für die Bahn. Voraussetzung sei aber eine zeitgerechte, moderne Infrastruktur, die es der Bahn ermögliche, im Wettbewerb gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu bestehen und zusätzlichen Verkehr von den anderen Verkehrsträgern auf die Bahn umzulenken. Dies gelte vor allem für den Güterverkehr. Daher halte man es für erforderlich, daß die Strecke im Jahre 2003 in Betrieb genommen werde. Die Planungen seien bereits weit gediehen. So seien die Raumordnungsverfahren abgeschlossen und die Planfeststellungsverfahren teils eingeleitet, teils beendet. Die Strecke sei daher in den Vordringlichen Bedarf nach dem Schienenwegeausbaugesetz aufgenommen worden. Sie sei zudem Teil einer Hochgeschwindigkeitsstrecke von Italien über München nach Nürnberg und Berlin. Die große Mehrheit des Ausschusses halte zudem die vorgeschlagene Linienführung über Ingolstadt für sinnvoll. Die Alternative zu der vorgesehenen Finanzierungsart sei entweder der Verzicht auf die Strecke, was verkehrspolitisch nicht zu verantworten wäre, oder eine zusätzliche Verschuldung des Bundeshaushalts in Milliardenhöhe, die ebenfalls nicht in Betracht komme. Ein früher Baubeginn trage zudem dazu bei, daß die Baukosten niedrig gehalten würden. Es sei erfreu-

lich, daß die neueste Planung zu geringeren Investitionskosten führen werde. Zum einen würden verschiedene Einkäufe verbilligt, zum anderen sei an eine Rückzahlung in noch von 15 statt 25 Jahresraten gedacht. Im Ergebnis würden die Gesamtkosten einschließlich der Finanzierungskosten unter 10 Mrd. DM liegen.

Die Fraktion der CDU/CSU lehne den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aus verkehrspolitischen, ökonomischen und ökologischen Gründen ab.

Die Fraktion der F.D.P. betonte, sie halte die Bedenken des Bundesrechnungshofes gegen verschiedene Formen der Privatisierung – beispielsweise bei der Flugsicherung – nicht für überzeugend, so auch hier. Der Bundesrechnungshof unterstelle bei seinen Betrachtungen zum Thema Vorfinanzierung, daß der Bund in der Lage sei, sich unbegrenzt neu zu verschulden. Dies sei haushaltspolitisch aber nicht vertretbar. Es gehe zudem nicht an, einerseits bei der Vorfinanzierung die Finanzierungskosten den Baukosten zuzuschlagen, bei der üblichen Haushaltsfinanzierung aber unberücksichtigt zu lassen, daß dafür grundsätzlich eine Neuverschuldung in Kauf genommen werden müsse. Es treffe auch nicht die These zu, eine Kreditfinanzierung durch die Bahn würde wesentlich teurer als durch den Bund. Die erwähnten Kostensenkungen hingen u. a. mit einer veränderten Ausschreibungspraxis zusammen.

Die Fraktion der SPD wandte sich mit ähnlichen Argumenten wie die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die geplante Vorfinanzierung und legte daher folgenden Entschließungsantrag – dem die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach der Ablehnung ihres Antrages beitrug – vor:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, keine Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau der ICE-Strecke München–Ingolstadt–Nürnberg zu unterschreiben, deren Grundlage eine private Vorfinanzierung ist. Dies würde den Zusagen des BMF und des BMV gegenüber dem Bundesrechnungshof entsprechen.

Sie berief sich zur Begründung im wesentlichen auf die erwähnten Gutachten des Bundesrechnungshofes. Man halte diese Form der Schattenhaushalte für bedenklich; sie dienten offenbar auch dazu, die Maastricht-Kriterien zu erfüllen. Anders als bei anderen Verkehrsprojekten – insbesondere im Straßenbau – liege das Risiko von Kosten erhöhungen bei der jetzt vorgeschlagenen Finanzierungsform ausschließlich bei der DB AG, jedenfalls hinsichtlich des Zins- und Tilgungsdienstes. Während der Bauphase müsse ohnehin die DB AG die Kosten übernehmen, was sonst nicht üblich sei. Zudem werde der Schienenbauhaushalt des Bundes zu einem hohen Teil bereits durch die Finanzierung dieses Projekts gebunden. Die Nummern 2 und 3 des Antrages (Drucksache 13/4389) wurden dagegen von der Fraktion der SPD nicht unterstützt.

In der Schlußabstimmung wurde der Antrag (Drucksache 13/4389) mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der SPD gegen die Stimmen

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS abgelehnt. Der oben erwähnte Antrag der Fraktion der SPD, dem die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beitrug, wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS abgelehnt.

Bonn, den 4. Dezember 1996

Heide Mattischeck

Berichterstatterin

