

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Elke Ferner, Gerd Andres, Doris Barnett, Klaus Barthel, Arne Börnsen (Ritterhude), Tilo Braune, Edelgard Bulmahn, Hans Martin Bury, Christel Deichmann, Ludwig Eich, Petra Ernstberger, Annette Faße, Lothar Fischer (Homburg), Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Günter Gloser, Angelika Graf (Rosenheim), Hans-Joachim Hacker, Klaus Hagemann, Klaus Hasenfratz, Monika Heubaum, Uwe Hiksch, Reinhold Hiller (Lübeck), Brunhilde Irber, Jann-Peter Janssen, Susanne Kastner, Fritz Rudolf Körper, Walter Kolbow, Horst Kubatschka, Konrad Kunick, Detlev von Larcher, Dr. Christine Lucyga, Heide Mattischeck, Ursula Mogg, Jutta Müller (Völklingen), Volker Neumann (Bramsche), Gerhard Neumann (Gotha), Dr. Edith Niehuis, Günter Oesinghaus, Leyla Onur, Kurt Palis, Dr. Martin Pfaff, Georg Pfannenstein, Dr. Eckhart Pick, Karin Rehbock-Zureich, Reinhold Robbe, Dr. Hansjörg Schäfer, Siegfried Scheffler, Horst Schild, Heinz Schmitt (Berg), Gisela Schröter, Dietmar Schütz (Oldenburg), Ernst Schwanhold, Bodo Seidenthal, Erika Simm, Wieland Sorge, Uta Titze-Stecher, Siegfried Vergin, Hans Georg Wagner**

**— Drucksache 13/6571 —**

## **Investitionsbedarf im Bereich der Deutschen Bahn AG**

Es ist unbestritten, daß in den vergangenen 40 Jahren der Schwerpunkt der Investitionen des Bundes auf dem Ausbau des Straßennetzes lag. Es besteht daher erheblicher Nachholbedarf beim Ausbau der Bahn-Infrastruktur, um das auch von der Bundesregierung angestrebte Ziel einer Erhöhung der Verkehrsanteile des Personen- und Güterverkehrs der Bahn zu erreichen. Die Verteilung der Haushaltsmittel zwischen Straßenbau und Ausbau der Schieneninfrastruktur im Einzelplan 12 läßt nicht erwarten, daß der erhebliche Nachholbedarf der Bahn in den nächsten Jahren auch nur ansatzweise erfüllt werden kann. Für eine seriöse langfristige Schienenvorrangpolitik ist eine Bilanzierung des Gesamtinvestitionsbedarfs im Bereich der Maßnahmen, die vom Bund zu finanzieren sind, erforderlich.

### Vorbemerkung

Die Stärkung der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße bleibt ein vorrangiges Ziel der Bundesregierung. Die verkehrs- und investitionspolitische Schwerpunktsetzung des Bundesverkehrswegeplans '92 (BVWP '92) und seine Investitionsstruktur dokumentieren dies. Danach sind rd. 47 % der Gesamtinvestitionen für die Schiene und rd. 7 % für die Wasserstraße vorgesehen. Auch vor dem Hintergrund, daß die tatsächlichen Beförderungsleistungen z. B. 1995 im Personenverkehr 7,0 % auf der Schiene und 81,4 % auf der Straße bzw. im Güterverkehr 16,6 % auf der Schiene und 64,4 % auf der Straße ausmachten, bedeutet dies eine überproportionale Ausstattung der Schiene mit Investitionsmitteln. Ziel ist, die Schiene mit Hilfe einer modernen, leistungsfähigen Infrastruktur in die Lage zu versetzen, stärker als bisher am Verkehrsmarkt zu partizipieren.

Die im BVWP '92 festgelegte Investitionsstruktur wird auch angesichts der zur Haushaltskonsolidierung notwendigen Einsparungen beibehalten: So stehen für den Zeitraum 1996 bis 1999 den rd. 32,5 Mrd. DM Bundesfernstraßeninvestitionen rd. 35,7 Mrd. DM Bundesschienenwegeinvestitionen gegenüber.

Eine Beschränkung der Betrachtung auf die im Einzelplan 12 aufgeführten jährlichen Haushaltsansätze (für 1996 rd. 8,1 Mrd. DM für die Bundesfernstraßen und rd. 7,2 Mrd. DM für die Bundes schienewege) ist wegen der unterschiedlichen rechtlichen und organisatorischen Grundlagen der Infrastrukturförderung der beiden Verkehrsträger nicht zulässig; die Eigenmittelbeiträge der Deutschen Bahn AG (DB AG) zur Schieneninfrastrukturförderung (rd. 6,9 Mrd. DM für den Zeitraum 1996 bis 1999) sind Teil der Gesamtinvestitionen und damit bei einem Investitionsvergleich Straße – Schiene ohne Einschränkung zu berücksichtigen.

1. Wie hoch ist der Gesamtinvestitionsbedarf bis zum Jahr 2010 für den Ausbau von Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV) nach dem von der Deutschen Bahn AG vorgelegten Terminalkonzept?

Das KV-Standort-Entwicklungs Konzept Schiene – Straße 2010 für Terminalverkehr der DB AG vom 18. Januar 1996 sieht für den Zeitraum 1996 bis 2010 für den Ausbau der Infrastruktur des Kombinierten Verkehrs in Deutschland einen Investitionsbedarf von insgesamt 3 623,5 Mio. DM (Preisstand 1992), der sich wie folgt zusammensetzt:

Aus- und Neubau Umschlagbahnhöfe	3 011,0 Mio. DM,
Neubau KV-Drehscheiben	598,0 Mio. DM,
Ausbau Schienenanbindung Seehäfen	14,5 Mio. DM,
Summe	3 623,5 Mio. DM.

Unter Berücksichtigung der bereits im Zeitraum 1992 bis 1995 getätigten Investitionen von 464 Mio. DM für den Aus- bzw. Neubau von Umschlagbahnhöfen des Kombinierten Verkehrs ergibt

sich ein Gesamtbedarf von 4 087,5 Mio. DM für den Kombinierten Verkehr im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung.

2. Wie viele Mittel wird der Bund in diesem Zeitraum, aufgegliedert nach Jahren, für diesen Investitionsbereich zur Verfügung stellen?

Da sich die mittelfristige Finanzplanung des Bundes derzeit nur bis in das Jahr 2000 erstreckt, ist eine Angabe, wie viele Mittel der Bund im Zeitraum bis zum Jahr 2010 zur Verfügung stellen wird, nicht möglich. Derzeit entsteht der Fünfjahresplan Schiene 1998 bis 2002, der unter der Annahme aufgestellt wird, daß die Investitionsansätze der mittelfristigen Finanzplanung von jährlich insgesamt 7,2 Mrd. DM für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes auch in den Jahren bis 2002 hierfür zur Verfügung stehen. Angaben über die Jahresscheiben zu den einzelnen Maßnahmen sind derzeit noch nicht möglich.

3. Wie hoch ist der Gesamtinvestitionsbedarf bis zum Jahr 2010 für die Entmischung von Güterverkehr und Personenverkehr der Bahn (Konzept Netz 21)?

Die DB AG untersucht in ihrer internen Konzeption „Netz 21“ Möglichkeiten zur Entmischung von Güter- und Personenverkehr sowie zur Harmonisierung der Betriebsabwicklung. Die Umsetzung erfordert verschiedenartige investive Maßnahmen, nämlich

1. Maßnahmen (Ausbaustrecken und Neubaustrecken), die teilweise bereits im Bundesverkehrswegeplan 1992 enthalten sind,
2. Ertüchtigung der Strecken in den Knoten und
3. Bau zusätzlicher Gleise für den Schienenpersonennahverkehr in den Ballungsräumen.

Die Gesamtinvestitionen „Netz 21“ kann die DB AG derzeit noch nicht abschätzen. Sie erhofft sich aber mit „Netz 21“ spürbare Einsparungspotentiale beim Aus- und Neubau von Strecken gegenüber dem Bundesverkehrswegeplan 1992.

4. Welche Mittel wird der Bund in diesem Zeitraum, gegliedert nach Jahren, für diesen Zweck bereitstellen?

Auf die Antworten zu den Fragen 2 und 3 wird verwiesen.

5. Wie hoch ist der Gesamtinvestitionsbedarf für die Entwicklung und den Einsatz elektronischer Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung auf vorhandenen Trassen der Bahn (CIR-ELKE)?

Es ist vorgesehen, auf dem Streckenabschnitt Offenburg – Basel das Projekt CIR-ELKE (Computer Integrated Railroading/E-

höhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz) zu erproben (CIR-ELKE-Pilot). Die Gesamtinvestitionskosten belaufen sich auf 264 Mio. DM (ohne Fahrzeuginvestitionen und Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit).

6. Welche Mittel in welcher Höhe wird der Bund bis zum Jahr 2005 für solche kapazitätssteigernden Maßnahmen
  - a) im Bereich der Infrastruktur,
  - b) im Bereich der dazugehörenden fahrzeugseitigen Ausstattungen zur Verfügung stellen?

Zu 6a)

Die Auswahl weiterer möglicher Strecken und die Ermittlung der hierfür erforderlichen Investitionen können konkret erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Pilotanwendung auf der Strecke Offenburg – Basel erfolgen. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Zu 6b)

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes können Investitionen in Fahrzeuge nicht mit Bundesmitteln finanziert werden.

7. Wie hoch ist bis zum Jahr 2010 der Gesamtinvestitionsbedarf für den Ausbau von Schienenwegen, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, nach § 8 Abs. 2 des Schienenwegeausbaugesetzes?

Nach § 8 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes sind 20 % der Mittel für Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, zu verwenden. Aus dieser Bestimmung über die Verwendung von Mitteln lässt sich nicht auf den tatsächlichen Investitionsbedarf für diesen Zweck schließen. Er ist schon deshalb nicht eindeutig zu beziffern, da er u. a. auch von den Betriebsprogrammen der einzelnen Strecken abhängt, die jederzeit geändert werden können.

8. Welche Mittel in welcher Höhe, gegliedert nach Jahren, wird der Bund in diesem Zeitraum für solche Maßnahmen zur Verfügung stellen?

Ungeachtet dessen, daß auf einem Großteil des Netzes Schienenpersonennahverkehr abgewickelt wird und Investitionen in diesen Netzteil deshalb dem besagten Verwendungszweck anzurichten sind und darüber hinaus ein Großteil der Investitionen in das Bestandsnetz (Ersatzinvestitionen) in Strecken fließen, die ausschließlich dem Nahverkehr dienen, enthält der Dreijahresplan 1995 bis 1997 eine mit 1,5 Mrd. DM dotierte Sammelposition „SPNV-Vorhaben“. Bezuglich des Fünfjahresplanes 1998 bis 2002 wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

- 
9. Wie hoch ist der Gesamtinvestitionsbedarf bis zum Jahr 2010 für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenstrecken?

Für Lärmschutzmaßnahmen an vorhandenen und im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nicht wesentlich geänderten Schienenwegen (sog. Lärmsanierung) fehlt eine verpflichtende Rechtsgrundlage. Die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden können, ohne daß dies gesetzlich vorgeschrieben ist, ist mit dem Ergebnis geprüft worden, daß die hierfür erforderlichen Mittel des Bundes oder Dritter nicht zur Verfügung standen oder stehen. Ein Investitionsbedarf im Sinne der Fragestellung liegt daher nicht vor.

10. Welche Mittel in welcher Höhe, gegliedert nach Jahren, wird der Bund in diesem Zeitraum für solche Investitionen zur Verfügung stellen?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.





