

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/5356 –

Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

Vorbemerkung

Die im Jahr 2000 verfügbaren Bundesmittel für Investitionen in die Schienenwege in Höhe von rd. 6,8 Mrd. DM sind vollständig abgeflossen. Ein Ausgabe-
rest besteht daher nicht. Die Bundesmittel sind insbesondere eingesetzt worden,
um begonnene Bedarfsplan- oder größere Bestandsnetzvorhaben weiter zu
finanzieren.

In einem Volumen von rd. 1,1 Mrd. DM sind die Bundesmittel eingesetzt wor-
den, um von der Deutschen Bahn AG (DB AG) nach Maßgabe der im Dezem-
ber 1996 abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung vorfinanzierte Baumaß-
nahmen im Rahmen der NBS/ABS Nürnberg–Ingolstadt–München abzulösen.
Die abgelöste Vorfinanzierung betrifft dabei zum großen Teil Baumaßnahmen,
die erst im Jahr 2000 realisiert worden sind.

Nach den in der vorgenannten Finanzierungsvereinbarung festgelegten Vor-
gaben der alten Bundesregierung sollte sich die DB AG zur Zwischenfinanzie-
rung des Vorhabens so lange am Kapitalmarkt verschulden, bis der Bund nach
Inbetriebnahme des Vorhabens die entstandenen Verbindlichkeiten mit jähr-
lichen Raten ab dem Jahr 2004 aus dem Haushalt ablöst. Bei Abschluss der
Finanzierungsvereinbarung wurde bewusst in Kauf genommen, dass die jähr-
lich verfügbaren Investitionsmittel des Bundes mit Beginn der Ablösung der
Verbindlichkeiten deutlich abgesenkt werden. Die private Vorfinanzierung der
Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München hätte – ohne außerordentliche Til-
gungen – die Investitionshaushalte für die Jahre ab 2004 jährlich mit bis zu
622 Mio. DM belastet.

Mit der teilweisen vorzeitigen Ablösung der Vorfinanzierung hat die neue Bun-
desregierung die vertraglich ausdrücklich vorgesehene Möglichkeit ergriffen,
die Erblast der alten Bundesregierung zumindest teilweise abzutragen, die
DB AG nachhaltig liquiditätsmäßig zu entlasten und zukünftige Freiräume für

dringend notwendige Investitionen in die von der alten Bundesregierung vernachlässigte Verkehrsinfrastruktur zu schaffen.

1. Für welche Einzelprojekte der Deutsche Bahn AG (DB AG), die nach Maßgabe des Bundesschienenwegeausbaugesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bereits finanziert werden oder noch finanziert werden sollen, bestehen Finanzierungsvereinbarungen und in jeweils welcher Höhe?

Abgeschlossene Finanzierungs-Verträge zu Bedarfsplanvorhaben	Finanzierungsvolumen Mio. DM	Baukostenzuschüsse lt. Planung DB AG im Jahr 2000 Mio. DM
VDE 1, ABS Lübeck–HL–Rostock–Stralsund	1 305	60
VDE 2, ABS Hamburg–Büchen–Berlin	2 717	95
VDE 3, Ülzen–Stendal, 1. ABS	553	20
VDE 4, ABS/NBS Han.–Berlin (Lehrte–Staaken)	3 835	45
ABS Hannover–Lehrte	518	65
VDE 5, ABS Helmstedt–Magdeburg–Berlin	1 121	7
VDE 6, Eichenberg–Halle	147	0
VDE 7, ABS Bebra–Erfurt	990	24
VDE 8.1, Nürnberg–Erfurt	3 917	70
VDE 8.2, Erfurt–Leipzig/Halle	601	115
VDE 8.3, ABS Berlin–Halle/Leipzig	2 167	55
VDE 9, ABS Leipzig–Dresden	7 44	65
Knoten Berlin: Nord–Süd–Verbindung	2 879	420
Knoten Berlin: Berliner Innenring	1 064	60
Knoten Berlin: Staaken–Friedrichstraße	878	50
Knoten Berlin: Friedrichstraße–Hbf.	459	13
Knoten Berlin: Südkreuz–Blankenfelde	447	0
Knoten Berlin: Südkreuz–Ludwigfelde	397	15
Knoten Berlin: Spandau–Nauen	271	30
NBS Köln–Rhein/Main	7 750	1 199
ABS/NBS Karlsruhe–Basel	1 589	100
ABS Karlsru.–Stuttg.–Nürnberg–Leipzig/Dresden	2 314	215
ABS Dortmund–Paderborn–Kassel	572	60
ABS Grenze NL/D–Emmerich–Oberhausen	73	8
ABS Hochstadt–Marktzeuln–Camberg	769	25
ABS Augsburg–München	919	45
ABS Gr.–Saarbrücken–Ludwigshafen	351	46
ABS Hamburg–Harburg–Rothenburgsort	441	15

ABS Mainz–Mannheim	388	39
ABS Köln–Aachen	683	85
ABS Frankfurt–Mannheim	139	3
ABS Iphofen–Nürnberg	223	4
ABS Uelzen–Langwedel	93	0
ABS Löhne–Braunschweig–Wolfsburg	280	8
ABS Paderborn–Halle	12	0
Knoten Dresden	56	15
Knoten Erfurt	92	17
Knoten Hannover	125	35
Kombinierter Ladungsverkehr	487	40
CIR-ELKE, Pilot	215	10
NBS Hannover–Würzburg	219	12
ABS Bad Harzburg–Stapelburg	53	0
Dresden–Pirna	203	55
ABS Paderborn–Chemnitz	226	48
Projekte mit Restvolumen < 100 Mio. DM	153	9
ABS/NBS Nürnberg–Ingolstadt–München	3 870	0

2. Welche dieser Einzelprojekte sind aufgrund der im Haushalt 2000 eingestellten Ausgaben für Darlehen im Finanzplan der DB AG für das Jahr 2000 mit jeweils welchem Mittelansatz eingestellt?

Bedarfsplanvorhaben werden ausschließlich mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen durch den Bund finanziert.

3. Welche dieser Einzelprojekte sind aufgrund der im Haushalt 2000 eingestellten Ausgaben für Baukostenzuschüsse im Finanzplan der DB AG für das Jahr 2000 mit jeweils welchem Mittelansatz eingestellt?

Siehe hierzu Übersicht zu Frage 1, Spalte 3.

4. Wie war bei jedem dieser Projekte im Jahr 2000 der Mittelabfluss und welcher Ausgabereist ist jeweils entstanden?

Derzeit erstellt die DB AG ihren Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2000 (Fertigstellung voraussichtlich Mai 2001). Im Rahmen der Erstellung dieses Jahresabschlusses werden auch die in Anspruch genommenen Bundesmittel projektkonkret zugeordnet. Insofern geht die Bundesregierung davon aus, dass Angaben zum projektkonkreten Mittelabfluss – wie in den Vorjahren – voraussichtlich im April vorliegen werden.

Nach Angaben der DB AG lässt sich allerdings bereits sagen, dass voraussichtlich rd. 4,4 Mrd. DM für Bedarfsplanvorhaben (einschließlich der ABS/NBS Nürnberg–Ingolstadt–München) verausgabt worden sind. Die restlichen Bundesmittel wurden in das Bestandsnetz investiert.

5. Wann war bei dem jeweiligen Projekt der DB AG und wann dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bekannt, dass ein Ausgaberes rest entstehen wird?

Da die Bundesmittel vollständig zweckentsprechend verausgabt worden sind, ist kein Ausgaberes rest entstanden.

6. Welche Begründung gab es beim jeweiligen Projekt für das Entstehen des Ausgaberes tes?

Siehe Antworten zu den Fragen 4 und 5.

7. Welche Folgen für den Baufortschritt und den Realisierungszeitpunkt hat die jeweilige Verzögerung und das Entstehen des jeweiligen Ausgaberes tes beim jeweiligen Projekt?

Siehe Antworten zu den Fragen 4 und 5.

8. Welche Folgen hat die Verzögerung bei diesen Projekten für noch nicht begonnene Vorhaben und deren Finanzierung in der Mittelfristplanung?

Siehe Antworten zu den Fragen 4 und 5.

9. Welche Einzelprojekte sind aufgrund der im Haushalt 2001 eingestellten Ausgaben für Darlehen im Finanzplan der DB AG für das Jahr 2001 mit jeweils welchem Mittelansatz eingestellt?

Siehe Antwort zu Frage 2.

10. Welche Einzelprojekte sind aufgrund der im Haushalt 2001 eingestellten Ausgaben für Baukostenzuschüsse im Finanzplan der DB AG für das Jahr 2001 mit jeweils welchem Mittelansatz eingestellt?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass Investitionen in Bedarfsplanvorhaben mit Baukostenzuschüssen im Jahr 2001 in etwa auf dem Niveau des Jahres 2000 vorgesehen sind.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die DB AG derzeit eine umfassende Bestandsaufnahme des Netzzustandes und daran anknüpfend eine Beschreibung des erforderlichen Sollzustandes sowie einer Abweichungsanalyse zwischen den bereits vertraglich vereinbarten Bauzeiten- und Finanzierungsplänen zu laufenden Einzelprojekten und dem „tatsächlichen Baugeschehen“ durchführt. Dieses Aufmaß soll schon auf die Planungen der DB Netz AG im Jahr 2001 wirken. Insofern wären projektkonkrete Angaben zum jetzigen Zeitpunkt zu stark mit Unsicherheit behaftet.

11. Mit welchem Mittelabfluss rechnet die DB AG beim jeweiligen Projekt der Fragen 9 und 10 im Jahr 2001?

Auf die Antworten zu den Fragen 9 und 10 wird verwiesen.

12. Welche Folgerungen zieht der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aus dem Entstehen der Ausgabereste im Jahr 2000 und aus den Erkenntnissen über die jeweiligen Folgen für die Planungen der Haushalte für die Jahre 2002 und 2003?

Auf die Vorbemerkung und die Antworten zu den Fragen 4 und 5 wird verwiesen. Damit auch künftig keine Ausgabereste entstehen, beabsichtigen die DB Netz AG und die DB Station & Service AG auf entsprechende Einflussnahme des Bundes hin, einen ausreichenden Planungsvorlauf zu schaffen, mit dem die volle Inanspruchnahme der im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms der Bundesregierung zur Verfügung stehenden hohen Bundesmittel sichergestellt werden kann.

Im Hinblick auf die Einflussnahme des Bundes auf die Investitionen in die Schienenwege ist grundsätzlich zu bemerken, dass mit der Bahnreform die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (DB AG, seit 1999 DB Netz AG, DB Station & Service AG) Eigentümer der Schieneninfrastruktur geworden sind. Sie sind Vorhabensträger, verfügen über die Planungshoheit und sind eigenverantwortlich für Planung, Auftragsvergabe und Realisierung der betreffenden Investitionen zuständig.

13. Wie hoch sind die Mittel, die für Projekte in den neuen Ländern eingestellt sind?

Nach Angaben der DB Netz AG umfassen die für die neuen Bundesländer geplanten Investitionen ein Volumen von rd. 40 % des erwarteten gesamten Einsatzes von Bundesmitteln. Im laufenden Jahr wird der Bund Finanzierungsmittel für Investitionen in die Schienenwege in Höhe von rd. 8,5 Mrd. DM bereitstellen.

