

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Anna Lührmann, Winfried Hermann, Anja Hajduk, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/3208 –

Finanzierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Entscheidung über die Art des Börsenganges der Bahn ist die wichtigste verkehrspolitische Entscheidung der letzten Jahrzehnte. Noch immer gibt es erhebliche Ungereimtheiten bezüglich der Finanzierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in den vergangenen Jahren sowie bei der Bilanzierung der Grundstückserlöse innerhalb der Deutsche Bahn AG (DB AG) sowie die damit verbundenen Auswirkungen auf die Finanzierung zuwendungsfähiger Schienenwegeinvestitionen durch den Bund.

Um eine Entscheidung über die Privatisierung der DB AG treffen zu können, müssen dem Parlament verlässliche Daten über die Vermögensverhältnisse der Bahn und den Finanzbeziehungen zwischen Bund und Bahn vorliegen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Es liegt in der Verantwortung der jeweiligen Unternehmensvorstände, ob und in welcher Höhe die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) Eigenmittel für zuwendungsfähige oder nicht zuwendungsfähige Investitionen in die Schienenwege bereitstellen. Das in § 10 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vorgesehene Finanzierungsverfahren sieht vor, dass bei Vorliegen eines unternehmerischen Interesses der EIU an einer aus Bundesmitteln finanzierten Baumaßnahme diese eine Zahlung an den Bund mindestens in Höhe der jährlichen Abschreibung der vom Bund finanzierten Schienenwege zu leisten haben. Die Bereitstellung der Eigenmittel ist durch die zuständigen Gremien zu legitimieren.

Der Bundesregierung liegen Informationen zum Einsatz von Eigenmitteln für zuwendungsfähige Schienenwegeinvestitionen vor, sofern diese auf Grundlage einer gesonderten Vereinbarung eingebracht werden sollten. Über einen darüber hinausgehenden Eigenmitteleinsatz für zuwendungsfähige Schienenwegeinvestitionen liegen keine belastbaren Erkenntnisse vor. Letzteres gilt auch für den Einsatz von Eigenmitteln für nicht zuwendungsfähige Schienenwegeinvestitionen.

1. Wieso vermied es die Bundesregierung bisher Fragen seitens der Mitglieder des Bundestages über die von der DB AG jährlich tatsächlich geleisteten Eigenmittel bei zuwendungsfähigen Investitionen zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen zu beantworten (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend „Finanzierung der Schienenwege und Immobilienzuordnung im DB Konzern“ auf Bundestagsdrucksache 16/2966: lediglich kumulierte Zahlen verschiedener Perioden bis 2003, keine Aussagen für 2004 und 2005)?

Die Darstellung in kumulierten Zahlen entsprechend der Laufzeit der jeweiligen zugrunde liegenden Vereinbarung sollte allein der Klarstellung dienen. Die Angaben über die geleisteten Eigenmittel sind jahresbezogen verfügbar (siehe Beantwortung der Fragen 4 bis 25 in Anlage 1).

2. Wird die Bundesregierung überprüfen, ob die DB AG die Zusagen zur Erbringung von Eigenmitteln bei zuwendungsfähigen Investitionen zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen in den letzten Jahren erfüllt hat, nachdem bisher „dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine vollständige Übersicht über alle von der DB AG bzw. den EIU eingesetzten Eigenmitteln für zuwendungsfähige Schienenwegeinvestitionen seit 1994 nicht vorliegt (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend „Finanzierung der Schienenwege und Immobilienzuordnung im DB Konzern“ auf Bundestagsdrucksache 16/2966)?
3. Wenn ja, plant die Bundesregierung die Mitglieder des Bundestages über die Ergebnisse der Überprüfung zu unterrichten und in welcher Form?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG und die EIU haben die Bereitstellung von Eigenmitteln für zuwendungsfähige Schienenwegeinvestitionen in unterschiedlichen Vereinbarungen in Aussicht gestellt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat anhand jeder Vereinbarung geprüft, inwieweit die DB AG und die EIU diese Absicht erfüllt haben (siehe Anlage 1). Darüber hinaus sind keine Prüfungen oder Unterrichtungen der Mitglieder des Deutschen Bundestages vorgesehen (siehe Vorbemerkung).

4. In welcher Höhe sagte die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 1996 zu (Wert in Euro ist ausreichend)?
5. In welcher Höhe leistete die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 1996 (Wert in Euro ist ausreichend)?
6. In welcher Höhe sagte die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 1997 zu (Wert in Euro ist ausreichend)?
7. In welcher Höhe leistete die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 1997 (Wert in Euro ist ausreichend)?

8. In welcher Höhe sagte die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 1998 zu (Wert in Euro ist ausreichend)?
9. In welcher Höhe leistete die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 1998 (Wert in Euro ist ausreichend)?
10. In welcher Höhe sagte die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 1999 zu (Wert in Euro ist ausreichend)?
11. In welcher Höhe leistete die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 1999 (Wert in Euro ist ausreichend)?
12. In welcher Höhe sagte die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 2000 zu (Wert in Euro ist ausreichend)?
13. In welcher Höhe leistete die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 2000 (Wert in Euro ist ausreichend)?
14. In welcher Höhe sagte die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 2001 zu (Wert in Euro ist ausreichend)?
15. In welcher Höhe leistete die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 2001 (Wert in Euro ist ausreichend)?
16. In welcher Höhe sagte die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 2002 zu (Wert in Euro ist ausreichend)?
17. In welcher Höhe leistete die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 2002 (Wert in Euro ist ausreichend)?
18. In welcher Höhe sagte die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 2003 zu (Wert in Euro ist ausreichend)?
19. In welcher Höhe leistete die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 2003 (Wert in Euro ist ausreichend)?
20. In welcher Höhe sagte die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 2004 zu (Wert in Euro ist ausreichend)?
21. In welcher Höhe leistete die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 2004 (Wert in Euro ist ausreichend)?
22. In welcher Höhe sagte die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 2005 zu (Wert in Euro ist ausreichend)?

23. In welcher Höhe leistete die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 2005 (Wert in Euro ist ausreichend)?
24. In welcher Höhe sagte die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 2006 zu (Wert in Euro ist ausreichend)?
25. In welcher Höhe leistete die DB AG bisher bei zuwendungsfähigen Investitionen Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen für das Jahr 2006 (Wert in Euro ist ausreichend)?

Die Fragen 4 bis 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Es wird auf die Anlage 1 verwiesen.

26. Wie wurde die fehlende „Verfügbarkeit entsprechender Finanzierungsmittel“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend „Finanzierung der Schienenwege und Immobilienzuordnung im DB Konzern“ – Bundestagsdrucksache 16/2831), die zur Unterschreitung der zugesagten Eigenmittel bei zuwendungsfähigen Investitionen zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen seitens der DB AG führten, durch die DB AG nachgewiesen?
27. Wie hat die Bundesregierung diese Nachweise überprüft?

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG und die EIU haben für jedes Jahr nachgewiesen, in welcher Höhe Eigenmittel für zuwendungsfähige Schienenwegeinvestitionen geleistet worden sind (siehe Anlage 1). Eine Prüfung der Gründe, worauf die geringfügige Abweichung von den in Aussicht gestellten Eigenmitteln von minus 1,4 Prozent beruht, ist nicht erfolgt.

28. Kann die Bundesregierung einen Zusammenhang erkennen, zwischen steigenden Investitionen der DB AG in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes im – nicht zuwendungsfähigen – kommerziellen Bereich (bzw. Investitionen in Ausstattungsstandards, die die vom Bund finanzierbaren Standards überschreiten), und der gesunkenen „Verfügbarkeit entsprechender Finanzierungsmittel“ für zugesagte Eigenmittel bei zuwendungsfähigen Schieneninvestitionen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend „Finanzierung der Schienenwege und Immobilienzuordnung im DB Konzern“ – Bundestagsdrucksache 16/2831, Antwort zu den Fragen 1 bis 3)?

Nein, ein solcher Zusammenhang ist für die Bundesregierung nicht erkennbar.

29. Hat die DB AG im Zuge der 2. Trilateralen Vereinbarung („Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bundesministerium für Finanzen und der Deutschen Bahn AG über die Grundsätze der Finanzierung der Schienenwegeinvestitionen von 1998 bis 2002 sowie das dabei anzuwendende Verfahren“ vom 17. Dezember 1997) die „Bereitstellung von jährlich 300 Mio. DM an Eigenmitteln für Schienenwegeinvestitionen“ („Gesamtschau aller finanziellen Vorteile zugunsten der Deutschen Bahn AG und ihrer Unternehmen seit der Bahnreform“ (Vorlage des Bundesministeriums der Finanzen Nr. 79/06, S. 4)) zugesichert oder sollte sich die DB AG mit einem Eigenanteil von 30 Prozent jeder zuwendungs-

fähigen Investition beteiligen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend „Finanzierung der Schienenwege und Immobilienzuordnung im DB Konzern“ auf Bundestagsdrucksache 16/2831, Antwort zu den Fragen 5 und 6)?

30. Beurteilt die Bundesregierung im Rückblick die 2. Trilaterale Vereinbarung, in der die Umstellung der Finanzierung von Bedarfsplanvorhaben von zinslosen Darlehen auf nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse verbunden mit der Bereitschaft der DB AG jährliche Eigenmittel von 30 Prozent der Kosten einer jeden Investition bereitzustellen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend „Finanzierung der Schienenwege und Immobilienzuordnung im DB Konzern“ auf Bundestagsdrucksache 16/2831, Antwort zu den Fragen 5 und 6) festgelegt wurde, immer noch als ausgewogenen Kompromiss, nachdem die DB AG sich im Jahr 2001 „nicht mehr in der Lage sah, ihren Eigenanteil zu erbringen“?

Die Fragen 29 und 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach der Vereinbarung vom 17. Dezember 1997 sollte die DB AG Eigenmittel in Höhe von rund 153 Mio. Euro für zuwendungsfähige Schienenwegeinvestitionen bereitstellen. Im Gegenzug wurde die Finanzierung von Bedarfsplanvorhaben vollständig mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen zugesagt. Das Volumen der Eigenmittel ist durch Kapitalisierung künftig unterbleibender Tilgungsleistungen bei alternativer Ausreichung von zinslosen Darlehen errechnet worden.

In dieser Vereinbarung wurde außerdem geregelt, dass für Bestandsnetzinvestitionen die Einführung einer vereinfachten Verwendungsprüfung geprüft werden sollte. Im Ergebnis der Prüfung wurde in der „Vereinbarung über die Umstellung des Verfahrens zur Umstellung des Verfahrens zur Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege der DB AG“ vom 8. Juni 1998 die Möglichkeit geschaffen, dass die EIU Investitionsvorhaben in das bestehende Schienennetz einhergehend mit einem vereinfachten Nachweis- und Prüfverfahren anteilig finanzieren (siehe hierzu auch Vorlage des Bundesministeriums der Finanzen Nr. 79/06, Seiten 4 und 5 und Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend „Finanzierung der Schienenwege und Immobilienzuordnung im DB-Konzern“ auf Bundestagsdrucksache 16/2966, Antworten auf die Fragen 5 und 6).

31. Auf Grund welcher Nachweise hat die Bundesregierung akzeptiert, dass sich die EIU ab 2001 nicht mehr in der Lage sahen, den Eigenanteil von mindestens 30 Prozent zu erbringen?

Die DB AG und die EIU haben versichert, Finanzierungsverträge über Bestandsnetzinvestitionen mit einer Eigenmittelquote von 30 Prozent nicht mehr abschließen zu können, da hierfür ausreichende Eigenmittel nicht verfügbar seien. Damit ist auch das vereinfachte Nachweis- und Prüfverfahren entfallen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

32. In welcher Höhe konnten Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in den Jahren 1999 bis 2005 nicht realisiert werden, weil die DB AG die vom Bund zur Verfügung gestellten Baukostenzuschüsse nicht abgerufen hat?

Die EIU haben Bundesmittel in Höhe von rund 1,4 Mrd. Euro nicht abgerufen.

33. In welcher Höhe konnten Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in den Jahren 1999 bis 2005 nicht realisiert werden, weil die DB AG zugesagte Eigenmittel nicht zur Verfügung stellen konnte?

Hierbei handelt es sich um ein Volumen von rund 110 Mio. Euro (siehe Anlage 1). Darüber, ob und in welcher Höhe darüber hinaus gegebenenfalls zeitliche Streckungen von Bauvorhaben durch die EIU auch im Zusammenhang mit fehlenden Eigenmitteln stehen, kann seitens der Bundesregierung keine Aussage getroffen werden.

34. Wie ist die vertragliche Ausgestaltung zwischen Bund und DB AG hinsichtlich § 19 der Bundeshaushaltsordnung („Ausgaben für Investitionen und Ausgaben aus zweckgebundenen Einnahmen sind übertragbar“)?

Eine vertragliche Regelung über die Verwendung der gemäß § 19 BHO übertragbaren Ausgaben für Investitionen und Ausgaben aus zweckgebundenen Einnahmen zwischen Bund und DB AG ist entbehrlich.

In Höhe der nicht abgeflossenen Ausgaben für Schienenwegeinvestitionen (Kapitel 1222) können gemäß § 45 BHO Ausgabereste gebildet werden. Die Inanspruchnahme dieser Ausgabereste setzt voraus, dass in demselben oder in einem anderen Einzelplan Ausgaben in gleicher Höhe bis zum Ende des laufenden Haushaltsjahres nicht geleistet werden.

Die aus zweckgebundenen Mauteinnahmen gespeisten Schienenwegeinvestitionen bei Kapitel 1202 Titel 891 51 stehen überjährig ohne Einsparung an anderer Stelle zur Verfügung.

35. Welche Maßnahmen wurden mit Baukostenzuschüssen des Bundes im Jahre 2005 gefördert?

Die Vorhaben (Maßnahmen) sind aus Anlage 2 ersichtlich.

36. Wann wurden diese Maßnahmen jeweils beantragt?

Der Zeitraum zwischen dem Antrag der EIU auf Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und der Unterzeichnung der Vereinbarung unterliegt vielfältigen Einflüssen (z. B. Qualität der Antragsunterlagen, Verfügbarkeit der Eigen- und Bundesmittel). Im Durchschnitt beträgt dieser Zeitraum 10 bis 13 Wochen. Insofern lassen sich aus dem Abschluss des jeweiligen Finanzierungsvertrages Rückschlüsse auf die Antragstellung beim EBA ziehen (siehe Antwort auf Frage 38). Die Ermittlung der exakten Angaben zur jeweiligen Beantragung könnte vom EBA nur mit einem unverhältnismäßig hohen personellen Aufwand mit einem geringen Erkenntnisgewinn erfolgen.

37. Wie hoch waren jeweils die genehmigten Kosten?

38. Wann ist jeweils der Zuwendungsbescheid ergangen?

39. Wann war die Maßnahme abgeschlossen?

Die Fragen 37 bis 39 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu den genehmigten Kosten, dem Abschluss des Finanzierungsvertrages (an die Stelle des Zuwendungsbescheids tritt bei Schienenwegeinvestitionen ein öffentlich-rechtlicher Vertrag) und dem Abschluss der Vorhaben siehe Anlage 2.

40. Zu welchen Zeitpunkten sind die Mittel geflossen?

Die EIU sind an das Verfahren des Bundes zur Geldversorgung von Zuwendungsempfängern außerhalb der Bundesverwaltung angeschlossen. Danach können die EIU innerhalb des Rahmens einer vom EBA erteilten monatlichen Ermächtigung Bundesmittel bedarfsgerecht für alle laufenden Vorhaben abrufen. In der Regel rufen die EIU zweimal wöchentlich Bundesmittel ab.

41. Welche Maßnahmen wurden bzw. werden voraussichtlich mit Baukostenzuschüssen des Bundes im Jahre 2006 gefördert?

Die Vorhaben (Maßnahmen) sind aus Anlage 2 ersichtlich.

42. Wann wurden diese Maßnahmen jeweils beantragt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 36 verwiesen.

43. Wie hoch waren jeweils die genehmigten Kosten?

44. Wann ist jeweils der Zuwendungsbescheid ergangen?

45. Wann war die Maßnahme abgeschlossen bzw. wann wird die Maßnahme voraussichtlich abgeschlossen sein?

Die Fragen 43 bis 45 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu den genehmigten Kosten, dem Abschluss des Finanzierungsvertrages und dem Abschluss der Vorhaben siehe Anlage 2.

46. Zu welchen Zeitpunkten sind die Mittel bisher geflossen bzw. werden die Mittel voraussichtlich abfließen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 40 verwiesen.

**Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur
„Finanzierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes“
Drucksache 16/3208 - Antwort auf die Fragen 4 bis 25**

**Für zuwendungsfähige Investitionen von der DB AG / den EIU
zugesagte und geleistete Eigenmittel**

Jahr	zusagte Eigenmittel Mio. € - gerundet	geleistete Eigenmittel	Grundlage
1996	920	928	Trilaterale Vereinbarung vom 30.12.1996 *)
1997	1.125	1.080	Trilaterale Vereinbarung vom 30.12.1996
1998	1.125	1.208	Trilaterale Vereinbarung vom 30.12.1996
1999	1.023	906	Trilaterale Vereinbarung vom 30.12.1996
2000	153	290	Vereinbarung Finanzierungsgrundsätze vom 17.12.97 **)
2001	153	181	Gemeinsame Erklärung vom 22.03. 2001 ***)
2002	153	75	Gemeinsame Erklärung vom 22.03. 2001
2003	153	70	Gemeinsame Erklärung vom 22.03. 2001
2004	0	entfällt	Staatssekretärsvereinbarung vom 30.04.04 ****)
2005	0	entfällt	Staatssekretärsvereinbarung vom 30.04.04
2006	0	entfällt	Staatssekretärsvereinbarung vom 30.04.04
Summe	4805	4738	>>> Erfüllungsquote: 98,6 %

- *) Vereinbarung ... über Herkunft und Größenordnung der Eigenbeiträge der DB AG zu den Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 1996 bis 1999 und ergänzende Zusagen
- **) Vereinbarung ... über die Grundsätze der Finanzierung der Schienenwegeinvestitionen von 1998 bis 2002 sowie das dabei anzuwendende Verfahren
- ***) Gemeinsame Erklärung ... zum Umfang der Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 2001 bis 2003
- ****) Vereinbarung der Staatssekretäre ... über die Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege für den Zeitraum der Mittelfristplanung von 2004 bis 2008

Anlage 2

Vorhabenbezeichnung (Maßnahme)	Zuwendungsfähige Kosten in Mio. € Finanzierungsvereinbarung Stand: Anpassungsvereinbarung 2005 *)	Abschluss des Finanzierungs- vertrages (Zuwendungs- bescheid)	Förderung mit BKZ in 2005	Förderung mit BKZ in 2006	Abschluss des Vorhabens
ESTW Frankfurt/Main Hbf	80,298	15.11.2001	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS/NBS Nürnberg.-Ing.-München Abkommenschutz	9,615	19.12.1996	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Knoten Berlin: Nord-Süd-Verbindung	1.695,998	27.08.1997	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Emmerich - Oberhausen	48,311	10.11.1997	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Augsburg - München	491,520	10.11.1997	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Karlsruhe - Leipzig/Dresden NBL	795,147	31.10.1997	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS/NBS Köln-Rhein/Main Abkommenschutz	69,540	22.12.1995	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 4 Hannover - Lehrte	329,839	27.03.1998	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Knoten Erfurt 2. BS	118,619	10.12.2004	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Knoten Berlin: Berlin - Südkreuz - Ludwigfelde	143,461	10.11.1997	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 8.2 Erf.-Halle/Leipzig BS Leipzig - Gröbers	315,344	04.04.1996	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 8.2 Erf.-Halle/Leipzig. Erfurt - Gröbers	422,960	10.11.1997	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 8.1 Nürnberg - Erfurt	784,827	10.11.1997	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Saarbrücken-Ludwigshafen 2. BS	139,172	15.06.2005	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Saarbrücken - Ludwigshafen	176,413	25.05.1998	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS/NBS Karlsruhe - Basel 1. BS	744,509	28.07.1998	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
CIR-ELKE Pilot	120,045	28.07.1998	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Mainz - Mannheim 1. BS	55,157	28.07.1998	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Mainz - Mannheim 2. BS	103,394	28.07.1998	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Dortmund - Paderborn - Kassel	310,567	10.06.1997	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 7 Bebra - Erfurt	464,236	28.07.1998	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS 4 Köln - Aachen	374,108	05.03.1997	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Knoten Berlin: Friedrichstraße - Hbf	209,120	28.07.1998	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Knoten Berlin: Berliner Innerning	403,818	28.07.1998	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Knoten Berlin: Staaken - Friedrichstraße	412,716	28.07.1998	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 1 ABS Lübeck /Hagenow Land -Stralsund	389,147	13.06.1997	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 2 ABS Hamburg - Büchen - Berlin	1.318,979	13.06.1997	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 3 ABS Uelzen - Stendal	203,000	28.07.1998	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 4 NBS Hannover - Berlin	1.880,991	28.07.1998	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Knoten Berlin: Nauen - Spandau West	129,193	28.07.1998	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 9 ABS Leipzig - Dresden 1 BS	424,122	23.03.1999	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Dresden - Prina Altlasten	885,443	28.04.1997	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 8.3 ABS Leipzig / Halle - Bitterfeld- Labetz	1.030,184	23.03.1999	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Berlin - Frankfurt/Oder - Gr. DIPL	351,250	20.09.2005	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Berlin - Dresden	100,330	07.09.2001	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Knoten Berlin: Nordkreuz-Karow	33,820	13.09.2001	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Dresden - Prina	37,440	28.04.1997	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Knoten Halle/Leipzig	164,650	27.08.2001	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 9 ABS Leipzig - Dresden 2 BS	144,707	06.07.2001	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Ersatzinvestitionen in ESTW, SV 20/2000	858,672	25.04.2000	ja	ja	noch nicht abgeschlossen

Anlage 2

Vorhabenbezeichnung (Maßnahme)	Zwendungsfähige Kosten in Mio. € Finanzierungsvereinbarung Stand: Anpassungsvereinbarung 2005 *)	Abschluss des Finanzierungs- vertrages (Zuwendungs- bescheid)	Förderung mit BKZ in 2005	Förderung mit BKZ in 2006	Abschluss des Vorhabens
Knoten Magdeburg	127,283	21.06.2001	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Paderborn - Chemnitz 1. BS	119,058	29.11.1999	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Paderborn - Chemnitz 2.BS	40,089	09.11.2004	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
GSM-R Einzelvereinbarung	345,000	20.12.2002	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Dresden Hbf Nordhalle Tragwerk	15,523	19.11.2001	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 2 ABS Hamburg - Büchen - Berlin 2. BS	457,228	21.10.2002	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Aachen Hbf - Grenze D/B inkl.	45,629	30.12.2003	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Paderborn - Chemnitz 3. BS	35,883	30.06.2005	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Rostock Berlin	139,490	16.12.2002	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Knoten Frankfurt 1. BS	70,949	23.08.2004	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Hochbrücke Hochdorn	27,893	30.09.2003	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Schlächterner Tunnel	177,279	08.12.2004	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Erneuerung der ZBA Seelze West/Ost	43,301	16.07.2003	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Eisenbahnhochbrücke Rendsburg	35,651	06.04.2005	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Ramholtunnel	28,274	20.09.2005	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Investitionen in Rangierbahnhöfe, SV 17/2001	169,500	24.07.2001	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Investitionen in Bahnhofsanlagen, SV 4/2001	331,496	06.02.2001	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Nichtak-/Sanierungsmaß. in Persbf., SV 13/1997	204,516	24.07.1997	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Investitionen für Hallendächer, SV 18/2001	190,308	06.02.2001	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Investitionen in Abstellanlagen, SV 11/2005	92,368	09.08.2005	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Tunnelsanrüstung, SV 21/2002	123,689	11.12.2002	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Brandschutz, SV 23/2005	34,400	08.11.2005	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Investitionen < 15 Mio. €, SV 1/2005	400,000	09.05.2005	ja	ja	2006
Energie Anlagen, SV 16/2005	54,000	15.03.2005	ja	ja	2006
HH Harburg-Buchholz	30,595	12.05.2004	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Hamburg - Bremen LZB	15,861	09.07.2004	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Dresden Hbf Südhalle Tragwerk	69,384	06.04.2004	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
City-Tunnel Leipzig	114,530	05.12.2003	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
SPNV Halle-Halberstadt-Vienenburg	37,807	12.12.2005	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Kreuzungsbauwerk Falkenberg	20,317	22.11.2004	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS Hamburg-Lübeck, Abschn. Rotenburgsort-Horn	52,400	09.03.2005	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ESTW Emmerich einschl. Blockverdichtung	83,490	08.12.2005	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Flughafenbindung BBI Planungskosten	25,000	22.12.2005	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Maßnahmen nach §§ 3, 13 EKRg 1995-2001, SV 3/2001	199,314	06.02.2001	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Maßnahmen nach §§ 3, 13 EKRg 2002, SV 3/2002	175,107	16.01.2002	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Maßnahmen nach §§ 3, 13 EKRg, SV 3/2004	91,886	26.05.2004	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Maßnahmen nach §§ 3, 13 EKRg, SV 3/2005	104,300	09.03.2005	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Schienerpersonennahverkehr, SV 5/2003	689,886	27.12.2002	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Ubf Ujm Dornstadt	28,956	30.09.2004	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Ersatzinvest. in ESTW, SV 20/2001	689,547	06.02.2001	ja	ja	noch nicht abgeschlossen

Anlage 2

Vorhabenbezeichnung (Maßnahme)	Zwendungsfähige Kosten in Mio. € Finanzierungsvereinbarung Stand: Anpassungsvereinbarung 2005 *)	Abschluss des Finanzierungs- vertrages (Zuwendungs- bescheid)	Förderung mit BKZ in 2005	Förderung mit BKZ in 2006	Abschluss des Vorhabens
Ersatzinvest. in ESTW, SV 20/2002	217,897	19.12.2002	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Ersatzinvest. in ESTW, SV 20/2003	103,373	09.09.2003	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Ersatzinvest. in ESTW, SV 20/2004	222,619	30.09.2004	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Ersatzinvest. in ESTW, SV 20/2005	483,481	14.07.2005	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
110 kV Bahnstromleitung, SV 15/2005	100,000	05.07.2005	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Sofortprogramm für Bahnhöfe, SV 19/2005	10,000	14.09.2005	ja	ja	2006
Grunderneuerung S-Bahn Berlin 2002, SV 14/2002	437,800	13.12.2002	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Oberleitung Nürnberg Treuchtlingen	19,097	16.08.2002	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 8.2 Südanbindung Halle	31,086	15.11.2004	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 9 Leipzig - Dresden 3 BS	56,156	24.07.2003	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Gleisanlagen Seehafen Rostock	13,952	30.09.2004	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
ABS/NBS Karlsruhe-Basel 2. BS	221,367	30.07.2003	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 8.1 ABS Nürnberg-Ebensfeld (Nbg-Forchheim)	138,000	26.09.2005	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
GV Bestandsnetz 2001 - St&S -	843,236	26.02.2001	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
GV Bestandsnetz 2001 - St&S -	30,850	06.02.2001	ja	ja	2006
GV Oberbau 2005	850,000	27.06.2005	ja	ja	2006
Investitionen < 15 Mio.€, SV 1/2006	300,000	31.07.2006	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
VDE 1: Blankenberg - Warnow	37,131	14.08.2006	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Muldequerung - Neubau 8 Eisenbahnüberführungen	46,410	08.09.2006	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Maßnahmen nach §§ 3, 13 EKrG, SV 3/2006	131,000	31.07.2006	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Knoten Berlin: Flughafenbindung BBI	576,000	05.09.2006	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Knoten Berlin: Ostkreuz	111,800	25.09.2006	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Alte Mainzer Tunnel	51,838	12.09.2006	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Elektrotechnische Anlagen DB Energie, SV 16/2006	40,000	01.09.2006	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Sofortprogramm Personenbahnhöfe, SV 19/2006	30,000	20.10.2006	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
GV Oberbau 2006	580,000	20.04.2006	ja	ja	noch nicht abgeschlossen
Wesentliche Abkürzungen: ESTW=Elektronisches Stellwerk; ABS=Ausbaustrecke; NBS=Neubaustrecke; VDE=Verkehrsprojekt Deutsche Einheit; BS=Baustufe; Hbf=Hauptbahnhof; Gr.=Grenze; SV=Sammelfinanzierungsvereinbarung; EKrG=Eisenbahnkreuzungsgesetz					
*) Bei Vertragsabschlüssen im Jahr 2006: Angaben gemäß Finanzierungsvertrag					

