

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ergebnisse der diesjährigen so genannten Fulda-Runde

Die Deutsche Bahn AG unterrichtet einmal jährlich die Bundesregierung in der so genannten Fulda-Runde über den Stand der Planungen im Bereich der Schienenwege des Bundes.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG) bzw. ihre Tochtergesellschaft DB Netz AG, für die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt–Leipzig (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1 und 8.2 – VDE 8.1 und 8.2) von Baukosten von insgesamt 10 Mrd. Euro ausgeht?
 - a) Welche Gesamtkosten hatte die DB AG bisher genannt?
 - b) Wie begründet die DB AG den Kostenanstieg?
 - c) Falls die Bundesregierung von niedrigeren Gesamtkosten ausgeht, wie begründet sie diese von der DB AG abweichende Prognose?
 - d) Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung beim VDE 8.1 und 8.2 aus, und welche Kosten fallen noch bis zur Fertigstellung an?
 - e) Wie hoch ist der jährliche Betrag aus den Neu- und Ausbaumitteln des Bundes (Bedarfsplanmittel) ohne Mittel für Ersatzinvestitionen laut geltender Finanzplanung, der für das Projekt VDE 8.1 und 8.2 in den Jahren 2009 bis 2012 eingeplant ist (tabellarische Aufstellung)?
 - f) Welchen Anteil an den Bedarfsplanmitteln der mittelfristigen Finanzplanung (ohne Mittel für Ersatzinvestitionen) hat die Finanzierung des Projekts VDE 8.1 und 8.2 (tabellarische Aufstellung)?
 - g) Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt sich für die Projekte VDE 8.1 und 8.2 auf Basis der neuen Kostenschätzungen?
 - h) Inwieweit hält die Bundesregierung auf der Basis der neuen Kostenschätzung eine Neubewertung des Projekts VDE 8.1 für notwendig?
 - i) Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung der Strecke?
2. Inwieweit trifft es zu, dass trotz unterzeichneter Absichtserklärung für den Ausbau bzw. für die Elektrifizierung der Strecke (München–)Geltendorf–Lindau die Finanzierung noch nicht vertragsreif ist?
 - a) Falls ja, welche Gründe gibt es dafür?

- b) Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung aus?
 - c) Welche Kosten hat die DB AG genannt?
 - d) Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung der Strecke?
3. Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen, dass der Ausbau der Strecke Berlin–Cottbus geschoben werden muss?
- a) Falls ja, welche Gründe gibt es dafür?
 - b) Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung aus?
 - c) Welche Kosten hat die DB AG genannt?
 - d) Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung der Strecke?
4. Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen, dass die DB AG von höheren Kosten für den Ausbau der Strecke München–Mühlendorf–Freilassing ausgeht, und wie hoch ist diese Schätzung?
- a) Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung aus?
 - b) Welche Kosten hat die DB AG genannt?
 - c) Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung der Strecke?
5. Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen, dass der Ausbau der Strecke Ulm–Augsburg von Seiten der DB AG nicht mehr als vorrangig betrachtet wird?
- a) Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung aus?
 - b) Welche Kosten hat die DB AG genannt?
 - c) Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung der Strecke?
6. Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen, dass die DB AG von höheren Kosten für die Neubaustrecke Hannover–Bremen/Hamburg (Y-Trasse) ausgeht und wie hoch ist diese Schätzung?
- a) Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung aus?
 - b) Welche Kosten hat die DB AG genannt?
 - c) Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung der Strecke?
7. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass es für den Wirtschaftsstandort Deutschland in hohem Maße schädlich wäre, wenn die erwartete Verdreifachung bis 2015 des Containervolumens in den bremischen Häfen und in Hamburg nicht durch zusätzliche Kapazitäten auf der Schiene abgefahren werden kann?
8. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass es für den Wirtschaftsstandort Deutschland unerlässlich ist, die Kapazität der Schiene im Hafenhinterlandverkehr von Hamburg und Bremen daher mittelfristig, d. h. vor dem Jahr 2015, erheblich auszuweiten?
9. Welche kapazitätssteigernden Maßnahmen im Hafenhinterlandverkehr auf der Schiene werden bis 2015 für den Verkehr freigegeben sein, und welche davon und in welchem Umfang sind aus Bedarfsplanmitteln (ohne Ersatzinvestitionen) finanziert?
10. Welche weiteren Neu- und Ausbauprojekte wurden in der Fulda-Runde besprochen, und inwiefern haben sich neue Kostenschätzungen und voraussichtliche Fertigstellungstermine ergeben (tabellarische Aufstellung)?

11. Mit welchen jährlichen Beträgen sind alle Projekte, die aus Bedarfsplankmitteln finanziert werden sollen, in der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung 2009 bis 2012 eingestellt (tabellarische Aufstellung)?
12. Wie ist die Prognose der Abarbeitung der Projekte des Vordringlichen Bedarfs des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchWAusbG) im Jahr 2012 auf Basis der aktuellen Finanzplanung (tabellarische Aufstellung)?

Berlin, den 3. Juli 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

