

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Dr. h. c. Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Umsetzung der Infrastrukturprogramme im Bereich der Schiene

Im Dezember 2008 hat die Bundesregierung das sogenannte „Arbeitsplatzprogramm Bauen und Verkehr“ vorgestellt. Dieses sieht unter anderem vor, dass in den Jahren 2009 und 2010 die für Investitionen in Bundesschienenwege zur Verfügung stehenden Finanzmittel um 620 Mio. Euro gegenüber der ursprünglichen Finanzplanung aufgestockt werden. Durch das im März 2009 beschlossene sogenannte Konjunkturpaket II sollen die für Schienenprojekte bereitgestellten Mittel in den Jahren 2009 und 2010 um weitere 700 Mio. Euro ergänzt werden.

Durch die zusätzlichen Investitionen sollen nach Aussage der Bundesregierung die Konjunktur belebt und Arbeitsplätze gesichert werden. Hierfür genügt jedoch keinesfalls die bloße Bereitstellung der Finanzmittel. Es ist zwingend erforderlich, dass möglichst zeitnah Aufträge vergeben werden und die Umsetzung der geplanten Vorhaben erfolgt.

Um die massive Erhöhung der Lkw-Maut zum 1. Januar 2009 zu rechtfertigen, legte die Bundesregierung zudem das Programm „Zusätzliche Mautmittel“ auf. Darin sind nach Aussage der Bundesregierung die Projekte aufgeführt, die (nur) mit den zusätzlichen Mauteinnahmen finanzierbar seien.

Investitionen in die Schiene sind allgemein gekennzeichnet durch lange Planungszeiten. Dies ist besonders vor dem Hintergrund beachtlich, dass die zusätzlich bereitgestellten Finanzmittel nur zeitlich begrenzt zur Verfügung stehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In Bezug auf welche der in den o. g. Programmen enthaltenen Bedarfsplanvorhaben der Schiene wurden bereits zwischen Bund und der Deutschen Bahn AG Finanzierungsvereinbarungen geschlossen?

Umfassen diese jeweils das gesamte Projekt oder nur Teilabschnitte?

Um welche Teilabschnitte handelt es sich gegebenenfalls?

2. In welchen der auf Frage 1 genannten Teilabschnitten sind die Bauarbeiten bereits beendet und die aus ihnen resultierenden Forderungen bereits beglichen worden?
3. In welcher Form ist eine Aufteilung der im Zuge der o. g. Programme zusätzlich zur Verfügung gestellten Finanzmittel auf die einzelnen darin enthaltenen Bedarfsplanvorhaben der Schiene vorgesehen?

Bestimmt sich die Aufteilung der Mittel danach, für welche Projekte zuerst Gelder abgerufen werden?

Sind für die einzelnen Projekte Höchstbeträge festgelegt worden, und falls ja, in jeweils welcher Höhe?

4. Inwieweit sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass Bedarfsplanvorhaben der Schiene nicht in dem Umfang, der mit den zusätzlichen, durch den Bund zur Verfügung gestellten Investitionsmittel möglich wäre, realisiert werden, weil die Deutsche Bahn AG nicht willig oder nicht fähig ist, Eigenmittel in entsprechend erhöhtem Ausmaß bereitzustellen?

Welche Bedarfsplanmaßnahmen der Schiene sind hiervon betroffen?

5. Bei welchen der in den o. g. Programmen enthaltenen Bedarfsplanvorhaben der Schiene existieren bereits unanfechtbare Planfeststellungsbeschlüsse?

Auf welche Teilabschnitte beziehen sich diese jeweils?

6. Bei welchen der in den o. g. Programmen enthaltenen Bedarfsplanvorhaben der Schiene sind gegen Planfeststellungsbeschlüsse gerichtete Klagen rechts-hängig?

Welche Teilabschnitte sind jeweils von den beklagten Planfeststellungsbeschlüssen betroffen?

7. Aufgrund welcher Kriterien wurden Bedarfsplanmaßnahmen der Schiene in die Projektlisten der o. g. Programme aufgenommen?
8. Welche anderen Stellen wirkten neben dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an der Zusammenstellung der Projektlisten (vgl. Frage 7) mit?

Inwieweit war die Deutsche Bahn AG bei der Auswahl der in die o. g. Programme aufgenommenen Bedarfsplanvorhaben involviert?

9. Aus welchen Gründen sah die Bundesregierung von der Aufnahme der Ausbaustrecke Berlin–Dresden in die Listen der im Rahmen der Konjunkturpakete I und II geförderten Projekte ab?

Berlin, den 22. April 2009

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion