

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/12757 –**

Umsetzung der Infrastrukturprogramme im Bereich der Schiene

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat vor dem Hintergrund der Finanz- und Konjunkturkrise breit angelegte Maßnahmenpakete zur Stärkung der Wirtschaft und zur Sicherung der Arbeitsplätze aufgelegt, die auch in erheblichem Maße der Schiene zugute kommen. Gegenüber dem bisherigen Finanzplan wird damit das Niveau der Schienenwegeinvestitionen deutlich angehoben. Im Rahmen der Mautmittel wurden für Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schiene insgesamt 1,1 Mrd. Euro im Bundeshaushalt 2009 bereitgestellt. Zusätzlich werden im Rahmen des

„Arbeitsplatzprogramms Bauen und Verkehr“ (Konjunkturprogramm I) für die Jahre 2009 und 2010 insgesamt 620 Mio. Euro und im „Investitions- und Tilgungsfond“ (Konjunkturprogramm II) weitere 700 Mio. Euro in den Jahren 2009 bis 2011 für die Schiene eingesetzt. Diese Mittel dienen entgegen der Intention des Fragestellers nicht allein der Finanzierung von Bedarfsplanvorhaben, sondern zu einem erheblichen Teil auch der Modernisierung von Personenbahnhöfen und dem Lärmschutz. Gerade in diesen Bereichen ist mit einer kurzfristigen Umsetzung der Maßnahmen zu rechnen.

Bei der Aufnahme von Bedarfsplanvorhaben in die Konjunkturprogramme war sich die Bundesregierung sehr wohl bewusst, dass sich die in der Regel lang laufenden Bedarfsplanvorhaben nicht vollständig im Zeitraum der Konjunkturprogramme realisieren lassen. Gleichwohl setzt ihr vorgezogener Beginn wichtige konjunkturpolitische Zeichen und führt zeitnah zu Aufträgen für die Bauindustrie. Darüber hinaus kommt die Bundesregierung dem strategischen Ziel, neben der qualifizierten Substanzerhaltung im bestehenden Netz alle Bedarfsplanvorhaben mit kurzen Bauzeiten wirtschaftlich realisieren und anstehende wichtige Investitionsvorhaben zeitnah beginnen zu können, einen großen Schritt näher.

In der Frage der Finanzierung des erforderlichen Mittelbedarfs nach Auslaufen der Konjunkturprogramme besteht seitens der Bundesregierung Einvernehmen, dass eventuelle Überhänge über die Nachveranschlagung von nicht abfließenden Konjunkturprogrammmitteln (Konjunkturprogramm I) bzw. aus konventionellen Haushaltsmitteln bestritten werden. Die Gesamtfinanzierung der einzelnen Vorhaben ist damit bereits bei Vorhabenbeginn gesichert.

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?

Für das Vorhaben Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven konnte am 4. März 2009 die erste Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden. Gegenstand der Vereinbarung ist die Anbindung des Jade-Weser-Ports. Weitere Finanzierungsvereinbarungen sind in Arbeit bzw. liegen bereits dem Eisenbahn-Bundesamt zur Prüfung vor, so dass in Kürze mit den nächsten Abschlüssen zu rechnen ist.

2. In welchen der auf Frage 1 genannten Teilabschnitten sind die Bauarbeiten bereits beendet und die aus ihnen resultierenden Forderungen bereits beglichen worden?

Bei Vorhaben im Bereich Bedarfsplan Schiene handelt es sich generell um Maßnahmen mit Umsetzungszeiten im mehrjährigen Bereich. Insofern kann zum jetzigen Zeitpunkt keine dieser Maßnahmen abgeschlossen sein.

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?

Die Aufteilung erfolgt in erster Linie unter dem Gesichtspunkt einer insgesamt möglichst optimalen Ausnutzung der zur Verfügung gestellten Finanzmittel. Dabei ist neben dem Zeitpunkt der voraussichtlichen Erlangung des Baurechts sowie des Baubeginns bei jedem einzelnen Vorhaben auch die Absicherung des in der Regel erforderlichen finanziellen Nachlaufs aus dem regulären Bundeshaushalt ein wesentliches Kriterium für die zeitliche Einordnung. Aus diesen Gründen fließt ein wesentlicher Teil der zur Verfügung stehenden Mittel in die Verstärkung bereits laufender Vorhaben, wo die Vorlaufzeiten wegen des bereits bestehenden Baurechts in der Regel geringer sind.

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?

Sowohl auf Seiten des Bundes als auch auf Seiten der DB AG besteht ein erhebliches Interesse, die zur Verfügung gestellten Mittel möglichst vollständig einzusetzen. Insofern ist die geschilderte Gefahr nicht immanent.

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 rechtshängig?

Welche Teilabschnitte sind jeweils von den beklagten Planfeststellungsbeschlüssen betroffen?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Übersicht über die zu den betreffenden Vorhaben bereits ergangenen wesentlichen Planfeststellungsbeschlüsse sowie deren Status enthält die nachfolgende Tabelle:

Vorhaben	Abschn.	Örtlichkeit	Planfeststellungsbeschluss		
			Datum	rechtskräftig?	Klage(n) anhängig?
KLV-Umschlagbahnhof Lehrte (Megahub)	-	Lehrte	14.04.2005	ja	
ABS Berlin - Dresden, 1. Baustufe, 2. Realisierungsstufe	2117	Bf Wünsdorf	15.12.2006	nein, aber vollziehbar	ja
	2122	Bf Baruth	15.12.2006	nein, aber vollziehbar	ja
	2123	Baruth (a) bis Wünsdorf km 37,5 - 52,0	15.12.2006	nein	ja
VDE Nr. 8.1, ABS/NBS Nürnberg - Erfurt	2.11.	Sonneberg	24.05.1995	ja	
	2.12.	Thüringer Wald	20.01.1995	ja	
	2.2.	Ilmenau	20.06.1996	ja	
	2.3.	Arnstadt	20.10.1995	ja	
	2.4.	Erfurt Land	15.07.1996	ja	
	2.5.	Erfurt Stadt	15.04.1997	ja	
	5.1.	Knoten Erfurt	08.09.1995	ja	
	2.7.	Bahnstromleitung Süd	27.12.1995	ja	
	14	Nürnberg - Fürth	20.12.1996	ja	
	15	Fürther Bogen	28.06.2007	ja	
	25	Ebensfeld	18.05.1995	ja	
	3110	Staffelstein	18.05.1995	ja	
	3120	Coburg	22.12.1995	ja	
	3130	Anbindung Coburg	10.06.1996	ja	
Knoten Erfurt	-	Einbindung VDE Nr. 8.1 und 8.2	08.09.1995	ja	
VDE Nr. 8.2, NBS Erfurt - Halle/Leipzig	1.9	Einfädeler Erfurt bis Bau-km 6,677	22.01.1996	ja	
	1.1	Bau-km 6,677 - 15,447	29.06.1995	ja	
	1.2	Bau-km 15,447 - 25,239	15.11.1995	ja	
	1.3	Bau-km 25,239 - 35,794	12.12.1995	ja	
	2.1	Bau-km 35,794 bis Bau-km 46,300	06.12.1994	ja	
	2.2	Bau-km 46,300 bis Bau-km 57,804	12.10.1995	ja	
	2.3/ 2.4	Bau-km 57,804 bis Bau-km 80,474	30.07.1996	ja	
	2.5	Bau-km 80,460 bis Bau-km 88,911 und Bau-km 0,000 bis Bau-km 2,423 (Abzweig nach Halle)	25.06.1996	ja	
	2.6	Bau-km 6,5 bis Bau-km 11,8	19.12.1995	ja	
	3.1	Bau-km 89,000 bis Bau-km 99,415	21.03.1996	ja	
ABS Paderborn - Chemnitz	-	Weimar-Vieselbach (Sanierung Einschnitt Ulla)	03.04.2008	ja	
ABS Stelle - Lüneburg (3. Gleis)	4		19.09.2008	nein	ja
ABS München - Mühldorf - Freilassing - Grenze D/A	61	Ampfing	15.05.2008	ja	
	63	Altmühldorf	30.08.2007	ja	

7. Aufgrund welcher Kriterien wurden Bedarfsplanmaßnahmen der Schiene in die Projektlisten der o. g. Programme aufgenommen?

Ausschlaggebend für die Auswahl war neben einem hohen verkehrlichen Nutzen die kurzfristige Realisierbarkeit der Einzelmaßnahmen, um mit den Programmen schnellstmöglich positive Impulse für Wirtschaft und Verkehr generieren zu können.

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 Bedarfsvorhaben involviert?

Die Projektlisten für die Konjunkturprogramme wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Absprache mit der DB AG erstellt.

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?

Für das Bedarfsplanvorhaben Ausbaustrecke Berlin–Dresden (1. Baustufe, 2. Realisierungsstufe) wurde am 11. Dezember 2008 zwischen Bund und der DB AG bereits eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Die Finanzierung ist damit außerhalb der Konjunkturprogramme gesichert.

