

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zusätzliche Finanzmittel für den Ausbau des Verkehrsträgers Schiene

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat in einem Interview mit der „Süddeutschen Zeitung“ vom 24. Dezember 2009 erklärt:

„Das Aufkommen [des Güterverkehrs] wird gewaltig zunehmen. Und richtig ist auch, dass unser Straßennetz diesen Zuwachs nicht verkraften können. Wir müssen ihn deshalb möglichst vollständig auf die Schiene bringen. Das ist ein sehr ehrgeiziges Ziel. Das heißt nämlich, dass wir unser Schienennetz effizienter nutzen und massiv ausbauen müssen. Zudem brauchen wir völlig neue Strecken.“

Gegenüber der Zeitschrift „trans aktuell“ vom 5. Februar 2010 erklärte Bundesminister Dr. Peter Ramsauer:

„Wir müssen den Einstieg in einen eigenen Finanzierungskreislauf Straße schaffen. Nur: Im Zusammenhang damit muss auch die Frage beantwortet werden, woher ich dann die 30 Prozent bezahle, die aus der Lkw-Maut in die Schiene gehen [...] Ich kann nicht einfach ein Loch aufreißen und die Frage nicht beantworten, wie ich das wieder zumache.“

Im gleichen Interview spricht der Bundesminister davon, bei den Schieneninvestitionen „namhaft über vier Milliarden Euro“ bleiben zu wollen.

Im Interview mit „DER TAGESSPIEGEL“ vom 1. März 2010 legte der Bundesminister nach:

„Ich brauche auf Dauer stets über zehn Milliarden Euro für Schiene, Straßen und Wasserstraßen. Eigentlich müssten es noch anderthalb Milliarden mehr sein, wenn die Schiene den in den nächsten 20 Jahren zu erwartenden Güterzuwachs bewältigen soll.“

Und weiter:

„Wenn andere Minister – Bildung, Familie, Verteidigung – ihre Etats für sakrosankt erklären, dann tue ich es auch.“

Aus der Antwort auf die Kleine Anfrage „Vergleich der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in neue und alte Bundesländer“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 17/402) hat die Allianz pro Schiene errechnet:

- Für die bereits laufenden oder fest disponierten Projekte des Vordringlichen Bedarfs bei den Schienenprojekten gibt es eine Finanzlücke von 9 Mrd. Euro.
- Für weitere 31 Projekte des Vordringlichen Bedarfs, die noch nicht begonnen wurden – darunter die Y-Trasse, die Anbindung an die niederländische Betuwe-Linie oder den Ausbau von Düsseldorf–Duisburg für den Rhein-Ruhr-Express fehlen weitere 14 Mrd. Euro.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwieweit teilt die Bundesregierung als Ganzes die Aussage des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dass das Schienennetz effizienter und massiv ausgebaut werden muss?
2. Welche Mittel wird der Bund in das europäische Zugleitsystem ERTMS/ECTS in den Jahren 2010 bis 2013 investieren, um das Schienennetz effizienter zu machen?
3. Welche Finanzmittel wären notwendig, um z. B. die gesamte Rheinschiene von Emmerich bis Basel auf ERTMS/ECTS umzurüsten?
4. Welche Finanzmittel wären notwendig, um alle bei der EU angemeldeten Schienenstrecken in Deutschland auf ERTMS/ECTS umzurüsten?
5. Welche mittelfristige Investitionslinie für Bedarfsplanprojekte Schiene des Bundes strebt die Bundesregierung für die Jahre 2011 bis 2015 an?
6. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Zuwachs des Straßengüterverkehrs von der Straße nicht verkraftet werden kann und daher möglichst vollständig auf die Schiene gebracht werden soll?
7. Welche Strecken meint der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, wenn er davon spricht, dass zur Bewältigung des Güterverkehrsaufkommens völlig neue Strecken gebraucht würden, und bis wann sind diese Strecken voraussichtlich fertig gestellt?
8. Welche Möglichkeiten prüft die Bundesregierung, um die Finanzierungslücke, die der Einstieg in einen Finanzierungskreislauf Straße schafft, bei der Schiene wieder zu schließen?
9. Teilt die Bundesregierung die Berechnung der Allianz-pro-Schiene auf Grundlage der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 17/402),
 - a) wonach für die bereits laufenden und fest disponierten Projekte des Bedarfsplans Schiene eine Finanzierungslücke von 9 Mrd. Euro vorhanden ist und
 - b) dass für weitere 31 Projekte, die noch nicht begonnen wurden, weitere 14 Mrd. Euro zusammenkämen?
10. Welche unterfinanzierten Projekte meinte der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer, als er gegenüber der Zeitung „DER TAGESSPIEGEL“ erklärte, eigentlich müssten bei der Schiene jährlich 1,5 Mrd. Euro mehr investiert werden, um den Güterverkehrszuwachs der nächsten 20 Jahre zu bewältigen?
11. Trifft aus Sicht der Bundesregierung der Umkehrschluss zu, dass der Güterverkehrszuwachs der nächsten 20 Jahre nicht auf der Schiene bewältigt werden kann, wenn die Schiene nicht 1,5 Mrd. Euro jährlich mehr erhält?

12. Wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei der Haushaltsanmeldung für das Jahr 2011 und die mittelfristige Finanzplanung 2012 bis 2014 beim Bundesfinanzminister jeweils 1,5 Mrd. Euro mehr für Schieneninvestitionen anmelden, und wenn nein, warum nicht?
13. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer, dass die anderen Bundesminister ihre Haushalte für „sakrosankt“ – also in der wörtlichen Übersetzung für „unberührbar, da heilig“ – erklären könnten?
14. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Verweis vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer auf die sakrosankten Haushalte seiner Ressortkollegen als ein Junktim zu verstehen ist; dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung also bereit wäre, eine Senkung der Investitionsmittel für die nächsten Jahre hinzunehmen, wenn die Kolleginnen und der Kollege in den Bereichen Bildung, Familie und Verteidigung sich ihrerseits zu einer Senkung ihrer Haushalte bereit erklären würden?
15. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Bundeshaushalt von der Mehrheit des Deutschen Bundestages beschlossen wird und dass für diesen keine sakrosankten Haushalte gegeben sind?
16. Unterstützt die Bundesregierung die Forderung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), für den Infrastrukturausbau der NE-Bahnen (nichtbundeseigene Bahnen) jährlich 150 Mio. Euro bereitzustellen?
Wenn ja, sollen diese Mittel zusätzlich zu den Mitteln nach dem Bundes-schienenwegeausbaugesetz zur Verfügung gestellt werden?
Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 3. März 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

