

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/947 –**

Zusätzliche Finanzmittel für den Ausbau des Verkehrsträgers Schiene

Vorbemerkung der Fragesteller

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, Straße, 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.

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?

Die Bundesregierung verfolgt einen bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur. Dabei ist die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes ein wichtiges Anliegen der Bundesregierung.

2. Welche Mittel wird der Bund in das europäische Zugsystem ERTMS/ECTS in den Jahren 2010 bis 2013 investieren, um das Schienennetz effizienter zu machen?

Über die Mittelansätze bis 2014 wird im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2011 sowie für den darüber hinausgehenden Zeitraum im Rahmen zukünftiger Haushaltsaufstellungen zu entscheiden sein.

3. Welche Finanzmittel wären notwendig, um z. B. die gesamte Rheinschiene von Emmerich bis Basel auf ERTMS/ECTS umzurüsten?

Nach den Angaben der DB Netz AG als Vorhabensträgerin erfordert die Ausrüstung des Rheinkorridors zwischen Emmerich und Basel mit dem europäischen Zugsystem ERTMS/ETCS einschließlich der dafür notwendigen Anpassungsmaßnahmen in der Stellwerkstechnik rund 870 Mio. Euro.

4. Welche Finanzmittel wären notwendig, um alle bei der EU angemeldeten Schienenstrecken in Deutschland auf ERTMS/ECTS umzurüsten?

Der ERTMS-Bereitstellungsplan der EU sieht vor, gestaffelt nach den Fertigstellungsterminen 2015 und 2020 die Schieneninfrastruktur in sechs europäischen Korridoren, von denen drei Deutschland durchqueren, mit ERTMS auszurüsten und dabei auch die wichtigsten Ballungsräume für den Schienengüterverkehr anzuschließen. Die bisherigen Planungen des Vorhabensträgers DB Netz AG, die aufgrund der beiden Zeithorizonte eine unterschiedliche Planungstiefe aufweisen, belaufen sich auf einen Finanzierungsbedarf von maximal 4,4 Mrd. Euro, der allerdings noch einer kritischen Überprüfung bedarf.

5. Welche mittelfristige Investitionslinie für Bedarfsplanprojekte Schiene des Bundes strebt die Bundesregierung für die Jahre 2011 bis 2015 an?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

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?

Der Zuwachs des Straßengüterverkehrs führt in einigen Teilen des Straßennetzes zu Überlastungen mit entsprechenden Einschränkungen der Verkehrsqualität. Es ist deshalb ein wichtiges Anliegen der Bundesregierung, einen bedeutenden Anteil des in den nächsten Jahren zusätzlich anfallenden Güterverkehrsaufkommens auf die Schiene zu verlagern.

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?

Der Neu- und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur erfolgt nach dem mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz festgestellten Bedarf. Derzeit erfolgt die Überprüfung des geltenden Bedarfsplans Schiene. Die Ergebnisse werden voraussichtlich Mitte 2010 vorliegen. Erst im Anschluss daran kann der für die Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens erforderliche Neu- und Ausbaubedarf im Einzelnen benannt werden.

8. Welche Möglichkeiten prüft die Bundesregierung, um die Finanzierungslücke, die der Einstieg in einen Finanzierungskreislauf Straße schafft, bei der Schiene wieder zu schließen?

Die Koalitionsvereinbarung zwischen CDU, CSU und FDP sieht z. B. die Prüfung eines Modells vor, nach dem u. a. Trassenerlöse und Stationsentgelte in die Schieneninfrastruktur zurückfließen.

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?

Nein

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?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die zur Verfügung stehenden Bundeshaushaltsmittel können nicht den gesamten, aus unabhängig von den Finanzierungsmöglichkeiten erstellten Planungen abgeleiteten Investitionsbedarf für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur abdecken. Deshalb können Investitionen zum Teil nicht in den gewünschten Zeiträumen realisiert werden. Dies gilt generell und lässt keine belastbaren Aussagen über unterfinanzierte konkrete Projekte zu. Rückschlüsse auf den Anteil des prognostizierten Güterverkehrszuwachses, der von der Schiene zu bewältigen wäre, sind in diesem Zusammenhang nicht möglich.

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?

Die Frage nach den Ressortforderungen im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des Regierungsentwurfs des Bundeshaushalts 2011 und des Finanzplans bis 2014 richtet sich auf eine Phase der Vorbereitung der Etatplanung, die rein regierungsintern verläuft. Es entspricht einer Jahrzehnte lang geübten Staatspraxis, dass die Erörterung und Erstellung des Regierungsentwurfs des Bundeshaushalts und des Finanzplans in den Kernbereich exekutiver Eigenverantwortlichkeit fällt und das über Einzelheiten dieses Verfahrens – so lange es andauert – daher keine Auskunft gegeben wird. Der Prozess der Auseinandersetzung des Gesetzgebers mit dem Regierungsentwurf des Bundeshaushalts und der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes beginnt erst nach der Beschlussfassung des Kabinetts.

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?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beteiligt sich grundsätzlich nicht an Deutungen von Attributen, die in Interviews von Mitgliedern der Bundesregierung Verwendung finden.

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?

Ja

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-schieneausbaugesetz zur Verfügung gestellt werden?

Wenn nein, warum nicht?

Die hierzu erforderlichen Prüfungen sind noch nicht abgeschlossen und werden noch geraume Zeit andauern.

