

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige
und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 12/8381 –**

Wirtschaftlichkeit der „ICE-Neubaustrecken“

Die Deutsche Bahn AG hat in den letzten Jahren viel Geld in den Bau von Neubaustrecken, die hauptsächlich dem ICE-Verkehr dienen, investiert. Weitere Strecken sollen gebaut werden. Neue Bahntechniken und -systeme, wie Neigetechneizüge oder auch CIR und ELKE erlauben es, die wünschenswerten Steigerungen der Bahnverkehrsleistungen möglicherweise erheblich kostengünstiger zu erbringen und dabei auch wesentlich weniger Natur zu verbrauchen.

1. Welche Baukosten wurden in der Bauplanung und Investitionskalkulation, die maßgeblich für die Bauentscheidung war, für die Neubaustrecke Würzburg–Hannover ausgewiesen, und wieviel hat diese Neubaustrecke tatsächlich gekostet?

Die Neubaustrecke Hannover – Würzburg wurde auf der Basis von Kostenschätzungen in drei Teilen genehmigt:

Abschnitt	Genehmigungssumme	Preisstand
Hannover – Rethen	226 Mio. DM	1973
Rethen – Kassel und Burgsinn – Würzburg	4 750 Mio. DM	1975
Kassel – Burgsinn	5 060 Mio. DM	1979

Die Gesamtkosten (Addition der tatsächlichen Ausgaben in den Geschäftsjahren) betragen voraussichtlich 11 874 Mio. DM.

2. Wann wurde die Bauentscheidung für die Neubaustrecke Würzburg–Hannover von wem getroffen?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 7. September 1994 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr nach § 14 Abs. 3 c des Bundesbahngesetzes erfolgte

am 16. Juli 1972 für den Abschnitt Hannover – Rethen,

am 21. Juli 1978 für die Abschnitte Rethen – Kassel und Burgsinn – Würzburg

und am 26. August 1980 für den Abschnitt Kassel – Burgsinn.

3. Welche Verkehre nach Art und Zahl der Züge pro Tag wurden der Wirtschaftlichkeitsrechnung zugrunde gelegt, und wie sieht heute die tatsächliche Nutzung dieser Strecke aus?

Im Mittel wurden 240 Züge pro Tag zugrunde gelegt, etwa je zur Hälfte Personen- und Güterzüge. In die Wirtschaftlichkeitsrechnung der Strecke fließen darüber hinaus die netzweiten Wirkungen ein.

Die tatsächliche Nutzung dieser Strecke betrug im August 1994 rd. 170 Züge pro Tag, davon rd. 100 Personenzüge und rd. 70 Güterzüge.

4. Was sind die wesentlichen Gründe für die Abweichungen bei den Baukosten und bei den tatsächlichen Streckennutzungen?

Der wesentliche Grund für die Abweichung der Baukosten liegt in der Preisentwicklung. Die Baupreise haben sich nach 1972 (1. Teilgenehmigung) bis 1991 (Inbetriebnahme) um über 70 % erhöht. Preisentwicklungsbereinigt liegt die voraussichtliche Abrechnungssumme unter der Genehmigungssumme.

Die Gründe für die Abweichungen bei den tatsächlichen Streckennutzungen sind

- der Prognosehorizont 2000 ist noch nicht erreicht,
- der unterlegte Ausbauzustand des Netzes ist noch nicht erreicht, d. h. es sind noch nicht alle Strecken in der Weise aus- oder neugebaut, wie bei der Prognose unterstellt,
- die Züge Frankfurt (Main) – Berlin fahren nach der Wiedervereinigung (teilweise) über Erfurt (und nicht – wie seinerzeit angenommen – über die Neubaustrecke Hannover – Würzburg),
- die Belegung durch Güterzüge ist derzeit aufgrund der unbefriedigenden Entwicklung im Güterverkehr vergleichsweise gering.

5. Welche Baukosten wurden in der Bauplanung und Investitionskalkulation, die maßgeblich für die Bauentscheidung war, für die Neubaustrecke Stuttgart–Mannheim ausgewiesen, und wieviel hat diese Neubaustrecke tatsächlich gekostet?

Die Neubaustrecke Mannheim – Stuttgart wurde mit einem geschätzten Investitionsvolumen von 2,5 Mrd. DM im Preisstand

1975 genehmigt. Die Gesamtkosten (Addition der tatsächlichen Ausgaben in den Geschäftsjahren) betragen voraussichtlich 4 336 Mio. DM.

6. Wann wurde die Bauentscheidung für die Strecke Stuttgart–Mannheim von wem getroffen?

Die Strecke Stuttgart – Mannheim wurde vom Bundesminister für Verkehr nach § 14 Abs. 3 c des Bundesbahngesetzes am 30. Dezember 1975 genehmigt.

7. Welche Verkehre nach Art und Zahl der Züge pro Tag wurde der Wirtschaftlichkeitsrechnung zugrunde gelegt, und wie sieht heute die tatsächliche Nutzung der Strecke aus?

Im Mittel wurden 240 Züge pro Tag zugrunde gelegt, etwa je zur Hälfte Personen- und Güterzüge. In die Wirtschaftlichkeitsrechnung der Strecke fließen darüber hinaus die netzweiten Wirkungen ein.

Die tatsächliche Nutzung der Strecke betrug im August 1994 rd. 130 Züge pro Tag, davon rd. 100 Personenzüge und rd. 30 Güterzüge.

8. Was sind die wesentlichen Ursachen für die Abweichungen bei den Baukosten und bei den tatsächlichen Streckennutzungen?

Die wesentlichen Ursachen für die Abweichungen bei den Baukosten liegen in der Preisentwicklung und in teilweise äußerst ungünstigen geologischen und siedlungsgeographischen Randbedingungen. Die Baupreise haben sich nach 1975 (Genehmigung) bis 1991 (Inbetriebnahme) annähernd um 70 % erhöht.

Preisentwicklungsbereinigt wurde die Genehmigungssumme in etwa eingehalten (gemessen an der Abrechnungssumme + 2 %).

Die wesentlichen Gründe für die Abweichungen bei den tatsächlichen Streckennutzungen sind

- der Prognosehorizont 2000 ist noch nicht erreicht,
- der unterlegte Ausbauzustand des Netzes ist noch nicht erreicht, d. h. es sind noch nicht alle Strecken in der Weise aus- oder neugebaut, wie bei der Prognose unterstellt,
- die Belegung durch Güterzüge ist derzeit aufgrund der unbefriedigenden Entwicklung im Güterverkehr vergleichsweise gering.

9. Welche Investitionskosten werden für die Ausbau- und Neubaustrecke München–Ingolstadt–Nürnberg zum Preisstand 1994 kalkuliert, und von welcher Zugbelegung nach Art und Zahl der Züge pro Tag wird in der Wirtschaftlichkeitsrechnung ausgegangen?

Die Investitionskosten werden zur Zeit im Preisstand 1. Januar 1993 in Höhe von rd. 4 Mrd. DM angesetzt.

Sie entsprechen den 3,1 Mrd. DM im Preisstand 1. Januar 1989, die die Bahn gegenüber dem Bundesrechnungshof vertreten hat und berücksichtigen lediglich die eingetretene Preissteigerung sowie einen bilanziellen Zuschlag.

In der 1991 durchgeführten Wirtschaftlichkeitsbewertung wurde für den

- Neubaustreckenabschnitt Nürnberg – Ingolstadt von rd. 180 Zügen pro Tag ausgegangen, etwa je zur Hälfte Personen- und Güterzüge und für den
- Ausbaustreckenabschnitt Ingolstadt – München von rd. 320 Zügen pro Tag, davon 144 Personenzüge und 176 Güterzüge. Weil diese Zugzahlen die Leistungsfähigkeit der zweigleisigen Strecke von rd. 280 Zügen überschreiten, und zur zweckmäßigen Entmischung der Verkehre auf den Strecken in diesem Korridor wurde bei der weiteren Planung ein Teil der Güterzüge auf die nicht ausgelastete Strecke Nürnberg – Augsburg verlegt.

10. Wie soll die NBS/ABS München–Ingolstadt–Nürnberg finanziert werden, d. h. wieviel wird der Bund, wieviel die EU und wieviel die DB AG aus eigenen Mitteln, und wieviel werden Dritte (wer) bezahlen?

Entsprechend der Beschlüsse des Bundeskabinetts vom 29. Januar sowie vom 15. Juli 1992 wird die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München als Pilotprojekt für die private Finanzierung von Schienenwegen vorgesehen.

Die Einzelheiten der Finanzierung sind noch festzulegen. Die dazu stattfindenden Gespräche und erforderlichen Prüfungen/-Entscheidungen sind noch nicht abgeschlossen.

11. Wie ist der Stand des Genehmigungsverfahrens, und wann ist mit einer rechtskräftigen Genehmigung für das Gesamtprojekt zu rechnen?

Voraussetzung für die plan- und baurechtliche Genehmigung sind die Planfeststellungsverfahren, deren Abschluß für die Neubaustrecke in 1994/95 und für die Ausbaustrecke mit etwa einem Jahr Versatz in 1995/96 erwartet werden.

12. Welche heute auf anderen Trassen fahrenden Züge würden nach heutiger Abschätzung bei Betrieb der Neubaustrecke Ingolstadt–Nürnberg auf diese Weise verlegt, und welche heute über Ingolstadt fahrenden Züge werden voraussichtlich wohin umgelenkt?

Die Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt wird die zwei IC-/ICE-Linien Würzburg – München und Leipzig/Erfurt – München aufnehmen. Die heutigen IC-Verbindungen Augsburg – Nürnberg/

Würzburg werden durch neue Verbindungen ersetzt. Zur Entmischung der Verkehre werden Güterzüge teilweise auf die Strecke München – Augsburg – Treuchtlingen verlagert.

13. Was ist das Ergebnis der seit über vier Jahren laufenden Prüfung der Wirtschaftlichkeit dieses Projektes durch den Bundesrechnungshof?

Die Prüfung durch den Bundesrechnungshof ist noch nicht abgeschlossen.

14. Worauf ist es zurückzuführen, daß bis heute nur stark abweichende Pressemeldungen über die Ergebnisse der Bundesrechnungshof-Prüfung bekannt wurden, jedoch keine abschließende Stellungnahme des Bundesrechnungshofs zur Wirtschaftlichkeit dieses Vorhabens dem Deutschen Bundestag vorgelegt wurde?

Die Bundesregierung hält sich nicht für den richtigen Adressaten zur Beantwortung der Frage, warum der Bundesrechnungshof seine Prüfung noch nicht abgeschlossen hat.

Über die Gründe unterschiedlicher Medienberichte stellt die Bundesregierung keine Spekulationen an.

