

## **Kleine Anfrage**

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

### **Fulda-Runden der Deutschen Bahn AG und Finanzierungsvereinbarungen zu Bedarfsplanprojekten**

Der Bedarfsplan Schiene wird vom Bundesgesetzgeber aufgestellt, zuletzt mit dem Ersten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 22. September 2004. Der Bedarfsplan enthält insgesamt 58 Vorhaben, die ein Gesamtvolumen von rund 75 Mrd. Euro ausmachen. Für die Finanzierung dieser Bedarfsplanprojekte stehen im langjährigen Mittel ca. 1,1 bis 1,2 Mrd. Euro jährlich zur Verfügung. Daher muss unter diesen Maßnahmen, die gesetzlich alle den gleichen Rang als „festgestellter Bedarf“ genießen, eine Priorisierung vorgenommen werden. Gesetzlich vorgesehen ist dazu gemäß § 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, alle fünf Jahre die Prioritäten zu überprüfen. Der Investitionsrahmenplan (Fünfjahresplan) für den Ausbau der Schienenwege des Bundes bis 2010 vom April 2007, mit dem dieser gesetzlichen Verpflichtung nachgekommen wurde, enthält mit insgesamt 38 Bedarfsplanprojekten und einem Gesamtfinanzbedarf von ca. 28 Mrd. Euro aber weit mehr Projekte mit einem weitaus höheren Finanzbedarf, als in der Laufzeit des Fünfjahresplans tatsächlich realisiert werden können. Auch diese so genannte Bedarfsplanüberprüfung legt keine Reihenfolge der Projektrealisierung fest, aus der sich ableiten lässt, welche Projekte in den folgenden Jahren gebaut werden und welche nicht.

Die tatsächlichen Entscheidungen über die Priorisierung der gesetzlich als Bedarf festgestellten Projekte wird weitgehend vor dem Gesetzgeber geheim gehalten und wesentliche Angaben, die auch für seine Haushaltsplanung erforderlich sind, werden ihm vorenthalten. Dies betrifft sowohl die weitere Priorisierung im Rahmen der sogenannten Fulda-Runden (siehe Abschnitt I.) als auch die Finanzierungsvereinbarungen, die bei Bedarfsplanprojekten geschlossen werden (Abschnitt II.):

I. Im Rahmen der Priorisierung der Bedarfsplanvorhaben finden alljährlich gemeinsame Gespräche zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem Eisenbahn-Bundesamt und der Deutschen Bahn AG (DB AG) zum Sachstand der einzelnen Bedarfsplanvorhaben sowie zur Festlegung der weiteren Vorgehensweise bei der Abwicklung des Bedarfsplans statt. Bei diesen nach dem Tagungsort Fulda benannten Besprechungen unter Einbeziehung der regionalen Projektverantwortlichen der DB AG werden zu jedem einzelnen Bedarfsplanvorhaben Bau- bzw. Planungsverlauf, Finanzierung und bei der Realisierung aufgetretene Probleme eingehend erläutert, um bundesseitig ein umfassendes Bild von der aktuellen Situation bei der Umsetzung des Bedarfsplans zu erhalten und geeignete Schritte im Sinne einer effizienten und wirtschaftlichen Steuerung des Mitteleinsatzes abzustimmen. Dabei wird in der

Regel auch ein Ausblick auf die kommenden Haushaltsjahre („Fulda-Liste“) diskutiert. Es ist verfassungsrechtlich nicht vertretbar, Informationen hierzu dem Haushaltsgesetzgeber vorzuenthalten.

II. Gleiches gilt für den Bereich der Finanzierungsvereinbarungen. Finanzierungsvereinbarungen für Bedarfsplanprojekte werden wie die „Fulda-Listen“ ebenfalls zwischen dem Bund und einem Unternehmen, das sich ausschließlich im Bundesbesitz befindet, der zur Deutschen Bahn AG gehörenden DB Netz AG, geschlossen. Ihr genauer Inhalt, insbesondere die Verpflichtungen, welchen Eigenanteil die DB Netz AG jeweils bringen soll, wird dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages bisher nicht zur Kenntnis gebracht. Diese Praxis steht im Gegensatz zu derjenigen bei Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Bestandmittel zum Erhalt des Schienennetzes, die den beiden Ausschüssen nicht nur zur Kenntnis gebracht werden, sondern über die der Verkehrs- und Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages sogar abstimmen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Gesamtkosten sind in den Fulda-Runden I bis IX jeweils für die Bedarfsplanprojekte Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1 Neubaustrecke (NBS)/Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg–Erfurt und Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.2 NBS Erfurt–Gröbers(–Leipzig/Halle) in den „Fulda-Listen“ eingestellt worden (bitte tabellarische Aufstellung nach Jahren und Projekten)?
2. Welche Gesamtkosten sind in den Fulda-Runden seit 2004 jeweils für die laufenden und fest disponierten Bedarfsplanprojekte des aktuellen Bundesverkehrswegeplans in den „Fulda-Listen“ eingestellt worden (bitte tabellarische Aufstellung nach Jahren und Projekten)?
3. Welche Gesamtkosten sind in den Fulda-Runden seit 2004 jeweils für die neuen Vorhaben der Bedarfsplanprojekte des aktuellen Bundesverkehrswegeplans in den „Fulda-Listen“ eingestellt worden (bitte tabellarische Aufstellung nach Jahren und Projekten)?
4. Welche Finanzierungsvereinbarungen zum Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur des aktuellen Bedarfsplans Schiene mit welchem Inhalt und welchem jeweiligen finanziellen Volumen hat die DB Netz AG seit dem Jahr 2004 mit dem Bund und möglichen weiteren Vertragsparteien (z. B. Bundesländern) abgeschlossen (bitte tabellarische Aufstellung nach Projekten, Datum des Abschlusses, Vertragsparteien und Finanzvolumen pro Vertragspartei)?
5. Welcher Eigenanteil der DB Netz AG wurde dabei pro Finanzierungsvereinbarung jeweils festgelegt (bitte tabellarische Aufstellung nach Projekten, Datum des Abschlusses und Finanzvolumen)?
6. Welche Bestimmungen enthalten die Finanzierungsvereinbarungen für den Fall, dass die DB Netz AG den zugesagten Eigenbetrag nicht oder nicht vollständig leistet?
7. Welche Bestimmungen enthalten die Finanzierungsvereinbarungen zur Übernahme von Baukostensteigerungen durch die DB Netz AG?
8. In welcher Weise wird durch den Bund geprüft, ob die DB Netz AG ihren Eigenbeitrag vollständig erbringt?
9. Haben diese Prüfungen seit 2004 Beanstandungen ergeben, und wenn ja, welche Beanstandungen und welche Konsequenzen hatten diese für die DB Netz AG?

10. Ist der Eigenanteil der DB Netz AG fixiert auf einen Festbetrag, der beim Abschluss der Finanzierungsvereinbarung festgelegt wird, oder wird er prozentual festgelegt, so dass er sich bei Baukostenüberschreitungen dementsprechend in absoluten Zahlen auch für die DB Netz AG erhöht?
11. Wann und unter wessen Verantwortung in der Bundesregierung sind seit 2004 Eigenanteile der Deutschen Bahn AG für den Neu- und Ausbau in verlorene Baukostenzuschüsse umgewandelt worden, und was war dafür jeweils die Begründung?
12. Welche Prüfungen durch den Bundesrechnungshof für welche Bedarfsplanprojekte mit welchem Ergebnis haben seit 2004 stattgefunden?
13. Welche Gewinne sind laut aktueller Mittelfristplanung für die Jahre 2011 bis 2014 für die DB Netz AG, die DB Station & Service AG und die DB Energie GmbH geplant (bitte tabellarische Aufstellung)?

Berlin, den 11. November 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

