

Kleine Anfrage

**des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

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 Neigetechnikzüge 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
2. Wann wurde die Bauentscheidung für die Neubaustrecke Würzburg–Hannover von wem getroffen?
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?
4. Was sind die wesentlichen Gründe für die Abweichungen bei den Baukosten und bei den tatsächlichen Streckennutzungen?
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?
6. Wann wurde die Bauentscheidung für die Strecke Stuttgart–Mannheim von wem getroffen?
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?

8. Was sind die wesentlichen Ursachen für die Abweichungen bei den Baukosten und bei den tatsächlichen Streckennutzungen?
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?
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?
11. Wie ist der Stand des Genehmigungsverfahrens, und wann ist mit einer rechtskräftigen Genehmigung für das Gesamtprojekt zu rechnen?
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?
13. Was ist das Ergebnis der seit über vier Jahren laufenden Prüfung der Wirtschaftlichkeit dieses Projektes durch den Bundesrechnungshof?
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?

Bonn, den 9. August 1994

Dr. Klaus-Dieter Feige
Werner Schulz (Berlin) und Gruppe