

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Ulrike Höfken, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske, Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Deutsche Bahn AG

Seit 1998 finanziert der Bund die Sanierung des bestehenden Streckennetzes fast ausschließlich mit Baukostenzuschüssen und verzichtet auf eine stärkere Beteiligung der Deutsche Bahn AG (DB AG). Nachdem die DB AG bereits seit dem Jahr 2000 nach eigenen Angaben nur noch 150 Mio. Euro Eigenmittel jährlich aufbringen konnte, sieht sie sich seit dem Jahr 2004 völlig außerstande Eigenmittel für das Bestandsnetz bereitzustellen. In der Folge haben die Gesamtinvestitionen in das Bestandsnetz abgenommen. Zudem belastet die Umstellung der Investitionen von zinslosen Darlehen auf Baukostenzuschüsse den Bundeshaushalt über das im Bundesschienenbauausbauwegesetz vorgesehene Maß hinaus. Für die DB AG fehlen Anreize zum sparsamen Einsatz der bereitgestellten Mittel für das Bestandsnetz.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele der Trilateralen Vereinbarungen bzw. deren Folgevereinbarungen zur Finanzierung des Bestandsnetzes, die seit 1996 zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der DB AG abgeschlossen worden sind, wurden erfüllt, und wie viele wurden nicht erfüllt?
2. Welche Kriterien der Trilateralen Vereinbarungen bzw. deren Folgevereinbarungen zur Finanzierung des Bestandsnetzes, die seit 1996 zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der DB AG abgeschlossen worden sind, wurden seitens der DB AG erfüllt, und welche konnten nicht erfüllt werden?
3. Welche Kriterien der Trilateralen Vereinbarungen bzw. deren Folgevereinbarungen zur Finanzierung des Bestandsnetzes, die seit 1996 zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der DB AG abgeschlossen worden sind, wurden seitens des Verkehrsministeriums erfüllt, und welche konnten nicht erfüllt werden?
4. Was waren nach Ansicht der Bundesregierung die Mängel in den Trilateralen Vereinbarungen bzw. in deren Folgevereinbarungen, die zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der DB AG zur Finanzierung des Bestandsnetzes seit 1996 abgeschlossen wurden?

5. Welche fachlichen Kriterien legt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die künftige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG zu Grunde, um diese Mängel ausschließen zu können?

Berlin, den 8. Juni 2007

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion