

02.10.00

Antrag

des Freistaates Bayern

Entschließung des Bundesrates zur Finanzierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen der dem Schienenpersonennahverkehr dienenden Eisenbahninfrastruktur

Der Bayerische Ministerpräsident
B III 1

München, den 28. September 2000

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Prof. Dr. Kurt Biedenkopf

Sehr geehrter Herr Prsident!

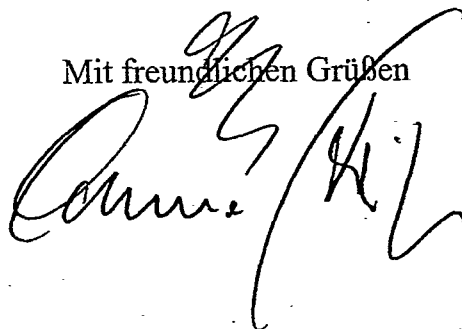
Gemäß dem Beschluss der Bayerischen Staatsregierung übermittle ich die in der Anlage beigefügte

Entschließung des Bundesrates zur Finanzierung von
Neu- und Ausbaumaßnahmen der dem Schienen-
personennahverkehr dienenden Eisenbahninfrastruktur

mit dem Antrag, dass der Bundesrat diese fassen möge.

Ich bitte, die Entschließung gemäß § 36 Abs. 2 GOBR auf die Tagesordnung der 755. Sitzung am 20. Oktober 2000 zu setzen.

Mit freundlichen Gren



Neu- und Ausbaumaßnahmen der dem Schienenpersonennahverkehr dienenden Eisenbahninfrastruktur

Der Bundesrat möge beschließen:

Der Bundesrat stellt fest, daß der Bund für den Neubau, Ausbau und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes unabhängig davon verantwortlich ist, ob die Eisenbahninfrastruktur dem Schienenpersonenfernverkehr, dem Schienenpersonennahverkehr oder dem Schienengüterverkehr dient (Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz, Infrastrukturauftrag des Bundes).

Nach Auffassung des Bundesrates kommt der Bund dem Infrastrukturauftrag durch seine Praxis, für den Neu- und Ausbau der dem Schienenpersonennahverkehr dienenden Eisenbahninfrastruktur anders als bei der Fernverkehrsinfrastruktur nur zinslose Darlehen zu gewähren, nicht nach. Der Bundesrat fordert den Bund auf, im notwendigen Umfang auch Baukostenzuschüsse zu gewähren.

Begründung:

Der Bund vergibt für Neu- und Ausbauinvestitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, nur zinslose Darlehen und keine Baukostenzuschüsse, während er für solche Maßnahmen, die dem Schienenpersonenfernverkehr dienen, auch Baukostenzuschüsse vergibt.

- Die dem Schienenpersonenfernverkehr dienenden Neu- und Ausbauinvestitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes finanziert der Bund hauptsächlich durch Baukostenzuschüsse. Soweit aber die Maßnahme im Interesse der Eisenbahn erfolgt, vergibt er zinslose Darlehen. Er wendet damit - soweit ersichtlich - die §§ 8 und 10 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) zutreffend an. Für die Schienenpersonennahverkehrsinfrastruktur hingegen vergibt der Bund *nur* zinslose Darlehen.
- Der Bund stellt damit die Schienenpersonennahverkehrsinfrastruktur schlechter als die Schienenpersonenfernverkehrsinfrastruktur. Er verkehrt die in § 8 Abs. 2 BSchwAG ge-

wollte Sicherstellung des Ausbaus der Schienenpersonennahverkehrsinfrastruktur contra legem in eine Benachteiligung. Denn ohne Differenzierung nach dem Zweck der Infrastruktur gilt die Grundregel des § 8 Abs. 1 BSchwAG, wonach der Bund jegliche Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes finanziert.

- Die Praxis des Bundes verstößt gegen § 10 BSchwAG, der abschließend regelt, in welchen Fällen und inwieweit ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Maßnahmen mitfinanziert. Die Abgrenzung hat danach zu erfolgen, in wessen Interesse die Investition erfolgt. Eine finanzielle Beteiligung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist nur dann zulässig, wenn die Maßnahme im Interesse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens erfolgt. Eine Abgrenzung nach der Verkehrsbestimmung (Nahverkehrsinfrastruktur oder Fernverkehrsinfrastruktur) ist nicht vorgesehen.
- Die Praxis des Bundes verstößt schließlich gegen den Infrastrukturauftrag des Bundes (Art. 87e Abs. 4 GG). Sie führt dazu, daß sich die Schienenpersonennahverkehrsinfrastruktur nicht nach dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen entwickelt. Vielmehr sind viele verkehrlich sinnvolle und erforderliche Maßnahmen nicht zu verwirklichen.

Mit Einführung einer Gewinnerwartung (Kapitalmarktfähigkeit) an die DB AG und ihre Tochtergesellschaften dürfte sich die Situation nochmals verschlechtern.

Um dem Grundgesetz und dem Bundesschienenwegeausbaugesetz zu genügen, muß der Bund für die dem Schienenpersonennahverkehr dienende Eisenbahninfrastruktur nicht nur zinslose Darlehen, sondern auch Baukostenzuschüsse zur Verfügung stellen. Von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen darf eine finanzielle Beteiligung nur verlangt werden, wenn und soweit die Neu- oder Ausbaumaßnahme eigenwirtschaftlich ist und im Interesse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens erfolgt.

Die Verkehrsministerkonferenz hat sich mit dem Problem mehrmals, zuletzt am 21./22.04. 1999 beschäftigt und einstimmig Baukostenzuschüsse für den Neu- und Ausbau der Schienenpersonennahverkehrsinfrastruktur vom Bund gefordert.

10.11.00**Beschluss**
des Bundesrates

Entschießung des Bundesrates zur Finanzierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen der dem Schienenpersonennahverkehr dienenden Eisenbahninfrastruktur

Der Bundesrat hat in seiner 756. Sitzung am 10. November 2000 die aus der Anlage ersichtliche Entschießung gefasst.

Anlage

Entschließung des Bundesrates zur Finanzierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen der dem Schienenpersonennahverkehr dienenden Eisenbahninfrastruktur

Der Bundesrat stellt fest, dass der Bund für den Neubau, Ausbau und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes unabhängig davon verantwortlich ist, ob die Eisenbahninfrastruktur dem Schienenpersonenfernverkehr, dem Schienenpersonennahverkehr oder dem Schienengüterverkehr dient (Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz, Infrastrukturauftrag des Bundes).

Nach Auffassung des Bundesrates kommt der Bund dem Infrastrukturauftrag durch seine Praxis, für den Neu- und Ausbau der dem Schienenpersonennahverkehr dienenden Eisenbahninfrastruktur in den alten Ländern anders als bei der Fernverkehrsinfrastruktur nur zinslose Darlehen zu gewähren, nicht nach. Der Bundesrat fordert den Bund auf, im notwendigen Umfang auch Baukostenzuschüsse zu gewähren.

Dabei ist sicherzustellen, dass der besonderen Situation in den neuen Ländern hinsichtlich der Geschwindigkeit des Ausbaus des Schienennetzes zur Angleichung an das Niveau in den alten Ländern weiterhin Rechnung getragen wird.

Begründung:

Der Bund vergibt für Neu- und Ausbauinvestitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, nur zinslose Darlehen und keine Baukostenzuschüsse, während er für solche Maßnahmen, die dem Schienenpersonenfernverkehr dienen, auch Baukostenzuschüsse vergibt.

- Die dem Schienenpersonenfernverkehr dienenden Neu- und Ausbauinvestitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes finanziert der Bund hauptsächlich durch Baukostenzuschüsse. Soweit aber die Maßnahme im

Interesse der Eisenbahn erfolgt, vergibt er zinslose Darlehen. Er wendet damit - soweit ersichtlich - die §§ 8 und 10 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) zutreffend an. Für die Schienenpersonennahverkehrsinfrastruktur hingegen vergibt der Bund nur zinslose Darlehen.

- Der Bund stellt damit die Schienenpersonennahverkehrsinfrastruktur schlechter als die Schienenpersonenfernverkehrsinfrastruktur. Er verkehrt die in § 8 Abs. 2 BSchwAG gewollte Sicherstellung des Ausbaus der Schienenpersonennahverkehrsinfrastruktur contra legem in eine Benachteiligung. Denn ohne Differenzierung nach dem Zweck der Infrastruktur gilt die Grundregel des § 8 Abs. 1 BSchwAG, wonach der Bund jegliche Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes finanziert.
- Die Praxis des Bundes verstößt gegen § 10 BSchwAG, der abschließend regelt, in welchen Fällen und inwieweit ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Maßnahmen mitfinanziert. Die Abgrenzung hat danach zu erfolgen, in wessen Interesse die Investition erfolgt. Eine finanzielle Beteiligung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist nur dann zulässig, wenn die Maßnahme im Interesse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens erfolgt. Eine Abgrenzung nach der Verkehrsbestimmung (Nahverkehrsinfrastruktur oder Fernverkehrsinfrastruktur) ist nicht vorgesehen.
- Die Praxis des Bundes verstößt schließlich gegen den Infrastrukturauftrag des Bundes (Artikel 87e Abs. 4 GG). Sie führt dazu, dass sich die Schienenpersonennahverkehrsinfrastruktur nicht nach dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen entwickelt. Vielmehr sind viele verkehrlich sinnvolle und erforderliche Maßnahmen nicht zu verwirklichen.

Mit Einführung einer Gewinnerwartung (Kapitalmarktfähigkeit) an die DB AG und ihre Tochtergesellschaften dürfte sich die Situation nochmals verschlechtern.

Um dem Grundgesetz und dem Bundesschienenwegeausbaugesetz zu genügen, muss der Bund für die dem Schienenpersonennahverkehr dienende Eisenbahninfrastruktur nicht nur zinslose Darlehen, sondern auch Baukostenzuschüsse zur Verfügung stellen. Von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen darf eine finanzielle Beteiligung nur verlangt werden, wenn und soweit die Neu- oder Ausbaumaßnahme eigenwirtschaftlich ist und im Interesse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens erfolgt.

Um den Ausbau der Schieneninfrastruktur in den neuen Ländern voranzutreiben, gewährt der Bund bereits jetzt für solche Vorhaben im Schienenpersonennahverkehr ausschließlich Baukostenzuschüsse. Damit die vom Gesetzgeber nach § 8 Abs. 1 Satz 3 BSchwAG gewollte Angleichung des Ausbauzustandes der Schieneninfrastruktur in den neuen Ländern weiterhin berücksichtigt wird, ist sicherzustellen, dass die neuen Länder durch die Vergabe von Baukostenzuschüssen im gesamten Bundesgebiet nicht schlechter als bisher gestellt werden.

Die Verkehrsministerkonferenz hat sich mit dem Problem mehrmals, zuletzt am 21./22.04.1999 beschäftigt und einstimmig Baukostenzuschüsse für den Neu- und Ausbau der Schienenpersonennahverkehrsinfrastruktur vom Bund gefordert.