

Bundesrat

zu Drucksache **64/10** (Beschluss)

30.03.11

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Stellungnahme der Bundesregierung zu der Entschließung des Bundesrates "Zukunft der Bahn sichern"

Bundesministerium für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Parlamentarischer Staatssekretär

Berlin, den 25. März 2011

An die
Präsidentin des Bundesrates
Frau Ministerpräsidentin
Hannelore Kraft

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

unter Bezugnahme auf die Entschließung des Bundesrates "Zukunft der Bahn sichern"(Drucksache 64/10) vom 05.03.2010 übermittle ich die beigefügte Stellungnahme der Bundesregierung.

Mit freundlichen Gren

Enak Ferlemann

**Stellungnahme
zur Entschließung des Bundesrates vom 05.03.2010
„Zukunft der Bahn sichern“
(Drs. 64/10)**

1. Umsetzung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

Die LuFV ist nach jahrelangen Verhandlungen zum 01.01.2009 in Kraft getreten. Einer spezialgesetzlichen Grundlage hierfür bedurfte es nicht, da die LuFV auf der Basis des geltenden Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) abgeschlossen wurde. Auch wenn durch die LuFV das Finanzierungsverfahren von einer Input- auf eine Output-Kontrolle umgestellt wurde, wurde hiermit der durch das BSchwAG vorgegebene Rahmen nicht überschritten. Das BSchwAG schließt eine gesamtnetzbezogene Finanzierung des Bestandnetzes wie in der LuFV vorgesehen nicht explizit aus. Der Abschluss der LuFV ohne vorherige Gesetzesänderung verstößt daher nicht gegen den Gesetzesvorbehalt aus Art. 87 e Abs. 4 Satz 2 GG.

Ende 2010 konnten Verhandlungen zu offen gebliebenen Fragen und Festlegungen wie z. B. zur Fortentwicklung von Qualitätskennzahlen (Qkz) zur Feststellung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) mit einem Nachtrag zur LuFV abgeschlossen werden. Der Verkehrsausschuss und der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages haben dem Nachtrag zugestimmt. Der Nachtrag wurde am 04.11.2010 unterzeichnet. Insbesondere bei den Qkz und damit bei der dem Bund geschuldeten Gegenleistung konnte teilweise eine Verbesserung erreicht werden. Die finanziellen Verpflichtungen des Bundes aus der LuFV erhöhen sich durch den Nachtrag hingegen nicht.

Der Bund informiert die Länder ebenso wie den Deutschen Bundestag regelmäßig und umfassend über den Zustand und die Entwicklung des Netzes. Konkret bedeutet dies, dass den Ländern der von den EIU jährlich zu erstellende Infrastrukturzustandsbericht (IZB) zur Verfügung gestellt wird und sie im Rahmen der Visualisierung im Internetangebot des Eisenbahn-Bundesamtes auch strecken- und teilnetzbezogene Informationen über den Netzzustand erhalten können.

Während der Laufzeit der ersten LuFV wird durch den Bund geprüft, ob weitere Qualitätskennzahlen für eine Folgevereinbarung in Frage kommen, wobei besonders die

Einbeziehung der Kapazität der Schienenwege als Qualitätsparameter betrachtet werden soll. Bei der Erarbeitung der Folgevereinbarung wird der Bund auch Anregungen der Länder berücksichtigen. Aufgrund der verfassungsrechtlichen Kompetenzordnung, die dem Bund die alleinige Zuständigkeit für seine Eisenbahnen zuweist, kann die LuFV jedoch nicht zu einem Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten der Länder ausgestaltet werden.

2. Einführung eines Deutschlandtakts im Schienenpersonenverkehr

Die Vorschläge der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG SPNV) sind hinsichtlich ihrer Marktwirkung, Umsetzungsmöglichkeiten und der damit verbundenen Kosten sorgfältig und ergebnisoffen zu prüfen.

Das BMVBS hat mit der BAG SPNV unter Beteiligung von Vertretern der Länder ein Orientierungsgespräch geführt. Dabei wurde seitens des BMVBS verdeutlicht, dass den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern im SPNV die Verantwortung für die konkrete Angebotsgestaltung nicht abgenommen werden soll. Auch das Verfahren zur Aufstellung des BVWP soll nicht ersetzt werden. Vielmehr ist beabsichtigt, die dortigen Ergebnisse für die anstehenden Untersuchungen zu nutzen.

Aus Sicht des BMVBS ist als Einstieg die Analyse des bestehenden Angebots im SPFV und der Auswirkungen der Bedarfsplanmaßnahmen auf die Fahrzeiten zwischen den Korrespondenzknoten sinnvoll. Erstes Ziel der Untersuchungen ist dabei die Identifizierung von Maßnahmen, die geeignet sind, zwischen den Knoten eine Fahrzeit des SPFV von etwas weniger als einer halben Stunde oder einem Vielfachen davon zu erreichen. Diese müssten dann – insbesondere bei hohen Investitionen – nach der Methodik der gesamtwirtschaftlichen Bewertung geprüft werden. Erst dann sind weitere Untersuchungsschritte sinnvoll.

Die Gestaltung des Fernverkehrsangebots der DB AG auf dem Schienennetz ist eine unternehmerische Aufgabe. Der Gewährleistungsauftrag des Bundes nach Artikel 87 e Absatz 4 GG erstreckt sich auf die Infrastruktur und ein dem Wohl der Allgemeinheit dienendes Verkehrsangebot (ausgenommen Schienenpersonennahverkehr) der Eisenbahnen des Bundes. Die Gemeinwohlverpflichtung des Bundes bezieht sich dabei nach dem eindeutigen Wortlaut des Grundgesetzes nicht generell auf den gesamten SPFV auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes, sondern nur auf den SPFV der Eisenbahnen des Bundes auf deren Schienennetz.

Eines Gesetzes zur Gewährleistung des SPFV bedarf es nicht. Auch ohne eine derar-

tige gesetzliche Regelung erfüllt der Bund auch weiterhin den ihm nach Artikel 87e Abs. 4 GG obliegenden Gewährleistungsauftrag für Verkehrsangebote auf dem Schienennetz.

3. Erprobung neuer Betreibermodelle für regionalen Schienenverkehr

In der Koalitionsvereinbarung haben die Regierungsparteien sich darauf verständigt, neue Betreibermodelle für den Betrieb regionaler Schieneninfrastruktur zu erproben. Erste Gespräche zwischen Bund und Ländern haben statt gefunden. Derzeit werden innerhalb der Bundesregierung die rechtlichen Rahmenbedingungen ausgelotet.

4. Überarbeitung des Regulierungsrechts

Das Eisenbahnregulierungsrecht wird auf der Grundlage der bisherigen Erfahrungen und der Vorgaben aus dem Koalitionsvertrag überarbeitet. Ein erster Gesetzentwurf wird zurzeit vorbereitet.

Bei der Überarbeitung des Regulierungsrechtes sind auch europarechtliche Vorgaben zu beachten. So geht der von der Kommission vorgelegte Entwurf einer Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Recast 1. Eisenbahnpaket) von einer Regulierung der Kosten und Zugangsentgelte ausschließlich durch eine vertragliche Vereinbarung mit dem Infrastrukturbetreiber aus. Die Bundesregierung setzt sich im Zuge der Abstimmung des Entwurfs dafür ein, dass auch andere Instrumente angewendet werden können.

Der Bereich zur Versorgung der Eisenbahnunternehmen mit Bahnstrom ist bereits reguliert. Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen kann den Stromanbieter frei wählen.

Die DB Energie GmbH muss den Zugang zur Durchleitung von Strom durch ihr Bahnstrom-Fernleitungsnetz gewähren und ihre dafür erhobenen Preise von der Bundesnetzagentur genehmigen lassen. Rechtsgrundlage ist das Energiewirtschaftsgesetz (EnWG). Das hat jetzt der BGH in letzter Instanz entschieden und damit die Auffassung des OLG Düsseldorf bestätigt, wonach die Bundesnetzagentur für die Kontrolle der Entgeltberechnung bei der Nutzung von Bahnstrom-Fernleitungsnetzen zuständig ist.

Soweit sich Eisenbahnen darauf berufen wollen, dass die DB Energie GmbH eine marktbeherrschende Stellung bei der Festlegung des Strompreises missbrauche, ist für

solche Beschwerden das Bundeskartellamt zuständig.

5. Prüfung eines neuen Finanzierungsmodells für die Schieneninfrastruktur

Gemäß Auftrag im Koalitionsvertrag wird ein Modell geprüft, nach dem Trassenerlöse und Stationsentgelte in die Schieneninfrastruktur zurück fließen und Gewinnabführungen der Infrastruktursparten an die Holding ausgeschlossen werden. Ziel ist es, die Unabhängigkeit des Netzes zu stärken und dadurch den Wettbewerb auf der Schiene zu verbessern. Gleichzeitig sollen zusätzliche Mittel für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur gewonnen werden.

Die Prüfergebnisse zu diesem Finanzierungsmodell und die weiteren Schritte sind innerhalb der Bundesregierung noch abzustimmen.

Die im Zusammenhang mit der Entscheidung für einen Finanzierungskreislauf Straße weggefallenen Mautmittel für Schienenwegeinvestitionen wurden im Bundeshaushalt 2011 durch konventionelle Mittel in exakt derselben Größenordnung ersetzt. Im Zuge der Aufstellung des Bundeshaushalts 2012 und der neuen Finanzplanung bis 2015 wird dies auch für die Folgejahre nachvollzogen werden. Dadurch ist dem Schienenbereich also kein Nachteil erwachsen.

6. Finanzierung nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur

Nach der geltenden Rechtslage ist der Bund ermächtigt, die Investitionen der Eisenbahnen des Bundes in ihre Schienenwege zu fördern. Zur Zeit mangelt es dem Bund an der rechtlichen Grundlage, die Investitionen in die Schieneninfrastruktur der nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE) zu fördern.

Der Auftrag aus dem Koalitionsvertrag lautet: „Wir wollen die rechtlichen Voraussetzungen für die Finanzierung nicht bundeseigener Eisenbahninfrastruktur für die Einbindung in das Schienengüterfernverkehrsnetz schaffen.“ Der Auftrag richtet sich ausdrücklich auf den Schienengüterfernverkehr.

Die Umsetzung des Auftrags aus dem Koalitionsvertrag steht unter Finanzierungsvorbehalt. Angesichts der Sparanstrengungen des Bundes und der notwendigen Priorisierung des Einsatzes der Schieneninvestitionsmittel wird es mittelfristig sehr schwierig werden, die finanzielle Fördergrundlage für die Schieneninfrastruktur der NE zu schaffen.

Die Forderung des Bundesrates geht weit über den Auftrag aus dem Koalitionsvertrag hinaus; sie sieht eine gesamthafte Förderung der NE-Infrastruktur durch den Bund ohne Bezug auf die Bedeutung der jeweiligen Infrastruktur für den Güterfernverkehr vor. Diese Forderung weist der Bund zurück.

7. Einleitung der Prüfungen und Schaffung der gesetzlichen Grundlagen

Hierzu wird auf die Stellungnahmen in den einzelnen Abschnitten verwiesen.

8. Schaffung der planungs- und haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für einen massiven Neu- und Ausbau des Schienennetzes

Der Koalitionsvertrag sieht vor, Verkehre von der Straße auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern, wo immer dies sinnvoll ist. Wichtige Voraussetzung ist eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur.

Rd. 40 % der im Bundeshaushalt verfügbaren Verkehrsinvestitionsmittel fließen in die Schieneninfrastruktur. Das ist - in Hinblick auf die Verkehrsleistung - ein deutlich überproportionaler Anteil. Die verfügbaren Investitionsmittel werden zu einem großen Teil für den Erhalt des Schienennetzes eingesetzt (2,5 Mrd. € im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung). Für Aus- und Neubaumaßnahmen stehen gemäß aktuellem Finanzplan rd. 1,2 Mrd. € pro Jahr zur Verfügung. Diese Bedarfsmittel müssen streng priorisiert werden.

Im Rahmen der Aufstellung des Bundeshaushalts 2012 und des Finanzplans bis 2015 wurde die Frage der Finanzierung besonders wichtiger Lückenschlüsse und Einzelvorhaben des Bedarfsplans vertieft diskutiert. Dabei konnten zusätzliche Finanzmittel in signifikantem Umfang für die Schiene im Rahmen des Eckwertebeschlusses der Bundesregierung mobilisiert werden.

Damit wird auch dem Ziel des Bundesrates, die Mittel für den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur auf dem mit den Konjunkturprogrammen erreichten Niveau zu verstetigen, Rechnung getragen.

9. Angemessene Finanzausstattung für die Schieneninfrastruktur und für Schienenverkehrsangebote

Der Bund sorgt für eine angemessene Finanzausstattung für die Schieneninfrastruktur: Im Bundeshaushalt 2011 und in der Finanzplanung bis 2014 werden jährlich rd. 4,0

Mrd. € für Investitionen in die Schienenwege bereit gestellt. Damit wird dauerhaft ein Niveau erreicht, das oberhalb der Jahre vor den konjunkturellen Ausgleichsmaßnahmen liegt. Daneben werden im Investitions- und Tilgungsfonds seit 2009 zusätzliche Investitionsmittel von insgesamt 700 Mio. € zur Verfügung gestellt, die letztmalig in 2011 eingesetzt werden können (Konjunkturpaket II).

Die Erfüllung der Aufgaben für den Schienenpersonennahverkehr wurde mit der Bahnreform mit Wirkung seit 1996 den Ländern übertragen. Als Ausgleich steht den Ländern seither für den öffentlichen Personennahverkehr ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zur Verfügung (Regionalisierungsmittel). Diese Mittel sind schwerpunktmäßig für den Schienenpersonennahverkehr einzusetzen. Die Regionalisierungsmittel des Bundes betragen im Bundeshaushalt 2011 rd. 7,0 Mrd. € und werden bis zum Ende der Finanzplanung (2014) auf rd. 7,3 Mrd. € angehoben. Eine Finanzierung von Angeboten des Personenfernverkehrs ist nicht vorgesehen.