

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 14/9110 –

Wettbewerb im deutschen Schienenverkehr

1. Wie beurteilt die Bundesregierung in Erkenntnis des bahninternen McKinsey-Papiers zum Regulierungsmanagement die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zum deutschen Schienennetz zur Erreichung gleicher Wettbewerbsbedingungen für sämtliche Schienenverkehrsunternehmen, also gerade auch für solche, die nicht zum Konzern der Deutschen Bahn AG (DB AG) gehören?

Die Bundesregierung hat die notwendigen Maßnahmen zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs auf dem Schienennetz getroffen bzw. eingeleitet. So ist auf Initiative der Bundesregierung die Wettbewerbsaufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt im Wege der Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gestärkt worden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) erarbeitet derzeit Entwürfe für erforderliche weitere rechtliche Regelungen. Nach Aussage der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurde das erwähnte Papier nicht von ihr in Auftrag gegeben.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass in den Bundesländern Ausschreibungs- und Vergabeverfahren im Schienengüterverkehr (SPNV) stattfanden, in deren Zuge die Verkehrsleistung vor allem deshalb an die Schienengüterunternehmen der DB AG vergeben wurden, weil die konzerneigene DB Netz AG die Ertüchtigung und den Ausbau der entsprechenden Schieneninfrastruktur in der Regel aus Investitionszuschüssen des Bundeshaushaltes zugesichert hat?

Seit Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes (RegG) am 1. Januar 1996 liegt die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienengüterverkehr (SPNV) bei den Ländern (§ 3 RegG). Die durch Landesrecht bestimmten Stellen vergeben die Verkehrsleistungen nach § 4 RegG oder schreiben diese gemäß Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) § 15 Abs. 2 aus. Die Bundesregierung ist hierbei nicht beteiligt.

3. Sieht die Bundesregierung in der Tatsache, dass andere Schienenverkehrsunternehmen aufgrund ihrer Nichtzugehörigkeit zum Konzern der DB AG und damit ohne Verfügungsmacht über Mittel des Bundeshaushaltes nicht in gleicher Weise eine Zusage zum Infrastrukturausbau wie die DB Netz AG machen konnten, keine Diskriminierung dieser anderen Schienenverkehrsunternehmen?

Auf die Antworten zu den Fragen 2 und 5 wird verwiesen. DB Regio als ein ggf. von den Ländern in einem Vergabeverfahren zu berücksichtigendes Nahverkehrsunternehmen hat keinen Zugriff auf Mittel, die der Bund für den Infrastrukturausbau der Eisenbahnen des Bundes zur Verfügung stellt. Insofern geht die Frage von falschen Voraussetzungen aus.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache solch verbundener Geschäfte zwischen Schienenverkehrsleistung und Schieneninfrastruktur hinsichtlich deren Wirtschaftlichkeit, und des Preises der eingekauften Schienenverkehrsleistung und auch hinsichtlich der optimalen Auslastung der Infrastruktur?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

5. Welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung zu ergreifen, um zukünftig Diskriminierungen, auch in der beschriebenen Art und Weise durch verbundene Geschäfte zwischen Infrastrukturausbau und Schienenverkehrsleistung, zu unterbinden und denkt die Bundesregierung darüber nach, diese Haushaltssmittel zur Sicherung der Wettbewerbsneutralität direkt zu disponieren?

Mit der Bahnreform ist die DB AG (inzwischen DB Netz AG und DB Station & Service AG) auch Eigentümer der Schieneninfrastruktur geworden. Der Bund hat sich damit jedoch nicht seiner Infrastrukturverantwortung entledigt. Im neuen Artikel 87e des Grundgesetzes ist verankert, dass der Bund für Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes die Verantwortung trägt. Diese Verantwortung des Bundes wird durch das Bundesbahnenwesengesetz konkretisiert. Nach diesem Gesetz finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Dies betrifft sowohl Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz als auch Neu- und Ausbaumaßnahmen.

In den Jahren 2001 bis 2003 sind Bundesmittel zur Finanzierung von Schienenwegeinvestitionen in Höhe von rd. 13,5 Mrd. Euro verfügbar, d. h. rd. 4,5 Mrd. Euro jährlich. Darin sind die zusätzlichen Investitionsmittel von 3,07 Mrd. Euro nach dem so genannten Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) enthalten. Damit ist es gelungen, nach den Kürzungen in der zurückliegenden Legislaturperiode erstmals wieder ein dem tatsächlichen Baubedarf entsprechendes und damit bedarfsgerechtes Schieneninvestitionsniveau zu erreichen. Die Mittel des ZIP sind für die Sanierung und Modernisierung des bestehenden Netzes vorgesehen (u. a. Beseitigung von Langsamfahrstellen, Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik usw.). Die Identifizierung, Reihung, Planung und Realisierung der Vielzahl von Einzelinvestitionen im bestehenden Netz fällt in die unternehmerische Verantwortung der DB Netz AG und der DB Station & Service AG, da mit der Bahnreform im Jahr 1994 eine strikte Trennung staatlicher von unternehmerischen Aufgaben vorgenommen worden ist. Die Instandhaltung des bestehenden Netzes ist nach § 8 Abs. 4 BSchwAG eine rein unternehmerische Aufgabe der Schieneninfrastrukturunternehmen des Bundes, die diese ausschließlich mit eigenen Mitteln zu bestreiten haben. Die Instandhaltung beinhaltet die Aufwendungen zur Erhaltung der bestehenden Anlagen der Schienenwege in einem einsatzfähigen Zustand.

6. Welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung zu ergreifen, um dem Prinzip von Klarheit und Wahrheit in der Haushaltungsführung der einzelnen Konzern-Unternehmen zur Geltung zu verhelfen und um Quersubventionierungen der einzelnen Geschäftsfelder, insbesondere die Trassenpreis-Subvention des Fernverkehrs durch den Nahverkehr, also des Betriebes durch die Infrastruktur, zu unterbinden?

Nach EU-Recht ist das Verhältnis der DB Netz AG zur DB AG Holding transparenter zu gestalten. Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung für diesen eigenständigen Teilbereich des Unternehmens sollen daher entsprechend aktienrechtlichen Vorschriften so publiziert werden, dass diese Transparenz erreicht wird. Entsprechende Vorschläge hat auch die Task Force „Zukunft der Schiene“ vorgelegt. Das BMVBW wird auch dies in seine Vorbereitungen zur Umsetzung des 1. Eisenbahnpaketes einbeziehen. Der Bundesregierung liegen zudem keine Kenntnisse darüber vor, dass im DB AG Konzern gegen die Prinzipien von Klarheit und Wahrheit in der Haushaltungsführung bzw. gegen das Verbot von Quersubventionierungen verstößen wird.

