

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (14. Ausschuss)

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 15/4621 –**

Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2004

A. Problem

Die Struktur des Berichts zum Ausbau der Schienenwege und das Informationsangebot der zukünftigen Berichte bedarf künftig der Präzisierung sowie der Ergänzung um weitere wichtige Sachverhalte, um sicherzustellen, dass es zu einer gemeinsamen Bewertung der Investitionen kommt, dass Abweichungen von dem jeweiligen Finanzierungsvertrag bzw. von den gemeinsam abgestimmten Planungen durch den Vorhabenträger begründet werden müssen und dass der Investitionsverlauf insgesamt transparenter gestaltet wird.

B. Lösung

Annahme einer Entschließung, mit der die Bundesregierung zur Erweiterung der quantitativen Darstellung der eingesetzten Bundesmittel insbesondere um die Höhe der Bestandsnetzinvestitionen und sonstiger Programme in Form einer gegliederten Gesamtübersicht über die Schieneninfrastrukturinvestitionen des Bundes, zur Darstellung einer fortzuschreibenden Analyse der wesentlichen Engpass- und Kapazitätsprobleme des Schienennetzes, zur Darstellung der in der Mittelfristperspektive geplanten und bereits in Anspruch genommenen EU-Fördermittel, einer Darstellung der von den Ländern getätigten Investitionen in das Schienennetz der DB AG, einer vertiefenden Darstellung der Eckpunkte und zeitlichen Zielstellungen der bilateralen Vereinbarungen für die internationalen Vorhaben sowie zur Einführung eines ergänzenden unterjährigen Monitorings für die jeweils abgesprochenen Vorhaben, über die Qualitätssicherung des Bestandsnetzes und über eine korridorbezogene Darstellung der Entwicklung des Bestandsnetzes und der Netzgrößenentwicklung aufgefordert wird.

Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

C. Alternativen

Annahme zweier von der Fraktion der CDU/CSU eingebrachter Entschließungsanträgen.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksache 15/4621 – folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag begrüßt,

dass die rot-grüne Bundesregierung seit 1998 die Stellung der Schiene unter den Verkehrssystemen gestärkt und die finanzielle Unterfinanzierung des Schienensystems kontinuierlich abgebaut hat. So wurden im Jahr 2003 für die Verkehrsträger Schiene und Straße erstmals in gleicher Höhe direkte Schieneninfrastrukturinvestitionen des Bundes von jeweils rund 4,5 Mrd. Euro geleistet. Im letzten Jahr der Regierung Kohl hatte die investive Ausstattung der Schiene im Vergleich einen Tiefpunkt von 2,7 Mrd. Euro erreicht. Trotz der erheblichen Investivmittelkürzungen infolge der Umsetzung der von den Ländern im Vermittlungsausschuss Ende Dezember 2003 initiierten Koch-Steinbrück-Strategie konnte das Investitionsniveau für die Schiene mit 3,7 Mrd. Euro für die Jahre 2004 und 2005 auf hohem Niveau stabilisiert werden. Durch die Ankündigungen des Bundeskanzlers im Rahmen der 20-Punkte-Erklärung, im Mittelfristzeitraum der Verkehrsinfrastruktur zusätzlich 2 Mrd. Euro zur Verfügung zu stellen und durch die bereits in der Kabinettsitzung im Juli 2003 protokollierte Zusatzmilliarde für die Schiene wird es zudem ermöglicht, dass die in den Jahren 2004 und 2005 erreichten Haushaltsansätze von 3,7 Mrd. Euro an direkten Schieneninvestitionen auch im kommenden Haushaltsjahr 2006 und folgenden Haushaltsjahren stabilisiert werden können.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Struktur des Berichts zum Ausbau der Schienenwege und das Informationsangebot der zukünftigen Berichte zu präzisieren und um weitere wichtige Sachverhalte zu ergänzen. Dabei sollen insbesondere folgende Punkte geprüft werden:
 - Erweiterung der quantitativen Darstellung der eingesetzten Bundesmittel insbesondere um die Höhe der Bestandsnetzinvestitionen und sonstiger Programme wie Gleisanschluss, Kreuzungsmaßnahmen, Lärmsanierung an Schienenwegen, KLV etc. in Form einer gegliederten Gesamtübersicht über die Schieneninfrastrukturinvestitionen des Bundes;
 - Darstellung einer fortzuschreibenden Analyse der wesentlichen Engpass- und Kapazitätsprobleme des Schienennetzes;
 - Darstellung der in der Mittelfristperspektive geplanten und bereits in Anspruch genommenen EU-Fördermittel wie TEN, EFRE, Marco-Polo etc.;
 - Darstellung der von den Ländern getätigten Investitionen in das Schienennetz der DB AG;
 - Vertiefende Darstellung der Eckpunkte und zeitlichen Zielstellungen der bilateralen Vereinbarungen für die internationalen Vorhaben;
- ein ergänzendes unterjähriges Monitoring einzuführen:
 - für die jeweils abgesprochenen Vorhaben (derzeit abgestimmte 66er Liste, jeweils ergänzt durch neu vereinbarte Projekte);
 - über die Qualitätssicherung des Bestandsnetzes und über eine korridorbezogene Darstellung der Entwicklung des Bestandsnetzes;

- Netzgrößenentwicklung (Streckenlänge, Länge der an Dritte verpachtete oder eigentumsrechtlich übertragenen Strecken etc.).

Damit wird sichergestellt, dass es zu einer gemeinsamen Bewertung der Investitionen kommt, dass Abweichungen von dem jeweiligen Finanzierungsvertrag bzw. von den gemeinsam abgestimmten Planungen durch den Vorhabenträger begründet werden müssen und der Investitionsverlauf insgesamt transparenter gestaltet wird.

Der Deutsche Bundestag erwartet, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Zuwendungsempfänger von Bundesmitteln hierzu den Beitrag leisten, der für die erforderliche Qualität des Monitorings wesentliche Voraussetzung ist. Zusätzlich erwartet der Deutsche Bundestag, dass die Länder über die Verwendung von Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz, die sie für Eisenbahninfrastruktur eingesetzt haben, berichten.“

Berlin, den 13. Juni 2005

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Eduard Lintner
Berichterstatler

Bericht des Abgeordneten Eduard Lintner

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat die Unterrichtung auf Drucksache 15/4621 in seiner 154. Sitzung am 27. Januar 2005 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Gemäß § 7 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres zu berichten. Die vorliegende Unterrichtung durch die Bundesregierung beinhaltet den entsprechenden Bericht für das Jahr 2004.

III. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat die Unterrichtung auf Drucksache 15/4621 in seiner 60. Sitzung am 23. Februar 2005 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme sowie, mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP, die Ablehnung des Entschließungsantrags der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 15(14)1561.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Unterrichtung in seiner 57. Sitzung am 23. Februar 2005 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme sowie, mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP, die Ablehnung des Entschließungsantrags der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 15(19)249 (entsprechend Ausschussdrucksache 15(14)1561 des federführenden Ausschusses).

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat die Unterrichtung auf Drucksache 15/4621 in seiner 72. Sitzung am 20. April 2005 beraten.

Die **Koalitionsfraktionen** haben zu der Unterrichtung auf Drucksache 15/4621 einen Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 15(14)1627), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** hatte bereits am 22. Februar 2005 folgenden Entschließungsantrag zu der Vorlage eingebracht (Ausschussdrucksache 15(14)1561):

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Gemäß § 5 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes werden zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 5-Jahrespläne aufgestellt. Im

Jahre 2002 ist der letzte 5-Jahresplan ausgelaufen, so dass seit diesem Zeitpunkt ein rechtswidriger Zustand besteht.

Der Deutsche Bundestag möge daher beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, ihrer Verpflichtung gemäß § 5 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz nachzukommen und unverzüglich dem Deutschen Bundestag einen 5-Jahresplan Schiene vorzulegen.

Außerdem hat die Fraktion der CDU/CSU am 8. März 2005 einen weiteren Entschließungsantrag eingebracht, zu dem sie am 19. April 2005 eine geänderte Fassung einreichte (Ausschussdrucksache 15(14)1589neu):

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes sind seit Beginn der Legislaturperiode im Jahre 2002 seitens der Bundesregierung massiv nach unten gefahren worden:

2002: 4,2 Mrd. Euro

2003: 4,1 Mrd. Euro

2004: 3,2 Mrd. Euro.

Aber auch für die kommenden Jahre ist die Schiene ein Stiefkind der Bundesregierung, denn die Mittel für die Ersatzinvestitionen ins Bestandsnetz sowie den Aus- und Neubau der Schienenwege werden massiv nach unten gefahren:

2005: 3,5 Mrd. Euro

2006: 3,1 Mrd. Euro

2007: 3,0 Mrd. Euro

2008: 2,0 Mrd. Euro.

In diesem Zusammenhang ist nicht zu verstehen, dass seitens der Bundesregierung und der Deutsche Bahn AG die zur Verfügung stehenden EFRE-Mittel nicht ausgeschöpft werden. So wurden von den geplanten Gesamtausgaben in Höhe von 1,3 Mrd. Euro für die Förderperiode 2000 – 2006 bis zum 30.09.2004 auf der Grundlage von Ausgabeerklärungen/-bescheinigungen der DB AG lediglich Zahlungsanträge in Höhe von 115 Mio. Euro bei der Kommission eingereicht. Das sind nach 3 1/2 Jahren erst rund 8,5 % der geplanten Programmausgaben der Schienenprojekte.

Gleichzeitig wurden zahlreiche Streckenstilllegungen vorgenommen; so sind im Zeitraum 2002 - 2004 allein 86 Teilstrecken mit rund 976 km Gesamtlänge in Deutschland stillgelegt worden.

Der Deutsche Bundestag sieht diese Entwicklung mit großer Sorge.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, beim Schienenwegeausbaubericht Transparenz in der Darstellung zu schaffen. Der Schienenwegeausbaubericht ist daher künftig zu ergänzen um

- 1. eine detaillierte Darstellung der Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen für die jeweils zurückliegenden vier Jahre, einschließlich des Berichtjahres,*
- 2. eine detaillierte Darstellung der geplanten Ersatzinvestitionen ins Bestandsnetz sowie der geplanten Investitionen*

nen in den Aus-/Neubau der Schienenwege für die bevorstehenden vier Jahre,

3. eine Darstellung aller geplanten und bereits abgerufenen EFRE-Mittel. Hierbei soll projektscharf der Verfahrensstand dargestellt werden.
4. eine detaillierte Darstellung der Netzgröße sowie der Darstellung von Engpass- und Kapazitätsproblemen,
5. eine fortgeschriebene Darstellung, welche Strecken stillgelegt worden sind bzw. welche Strecken an Dritte abgegeben wurden. Hierbei sollen auch Rangieranlagen berücksichtigt werden.
6. den schon für Herbst 2004 angekündigten Netzzustandsbericht
7. eine Einschätzung, in welchem Umfang verbleibende Netzmängel Einfluss auf die Sicherheit des Schienenverkehrs haben.

Die **Fraktion der SPD** betonte, dass sie die Mittel, welche für den Schienenwegeausbau zur Verfügung gestellt würden, nicht als Subventionen sondern als Investitionen betrachte. Die Fraktion der CDU/CSU erwähne in ihrem Antrag das Jahr 1998 mit dem niedrigsten Investitionsniveau bei den Schienenwegeinvestitionen in der Verantwortung der früheren Bundesregierung nicht. Der Hinweis, dass die Bahn damals nicht mehr habe ausgeben könne, überzeuge nicht, weil man es zuvor versäumt habe, die notwendigen Planungskapazitäten bei der Bahn aufzubauen. Nach dem Jahr 1998 hätten dort wegen der umfangreichen Mittel, die dann beständig geflossen seien, Planungskapazitäten aufgebaut werden können. Die Einsparauflagen nach Koch/Steinbrück hätten einen großen Einbruch bedeutet. Dieser wäre für die Schiene noch stärker ausgefallen, wenn sie die Einsparauflagen nicht auf alle Verkehrsträger verteilt hätte. Sie wies auf die zusätzlichen Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur in Höhe von 2 Mrd. Euro hin, welche der Bundeskanzler angekündigt habe. Diese würden natürlich auch den Verkehrsträger Schiene begünstigen. Die Union ignoriere, was man unter schwierigen Haushaltsbedingungen an Investitionsmitteln für die Schiene gesichert habe. Sie sei erstaunt, dass die Fraktion der CDU/CSU Äußerungen der DB AG gegenüber der Presse ohne weiteres hinnehme, obwohl sie sonst immer beklage, dass die DB AG alles tue, um Eigenmittel zu sparen. Sie wolle mit dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen eine Präzisierung künftiger Berichte zum Schienenwegeausbau erreichen. Dieser solle ein umfassendes Bild der Investitionen in die Schiene vermitteln und nicht nur die Bestandsnetzinvestitionen erwähnen, sondern auch Gleisanschlussprogramme, Lärmsanierung an Schienenwegen und ähnliches. Außerdem wolle man mehr Transparenz in Bezug auf die Entwicklung und Qualitätssicherung des Netzes.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, die Deutsche Bahn AG habe nach Presseberichten geäußert, sie könne größere Projekte nur in Angriff nehmen, wenn sie über mehrere Jahre durchfinanziert seien; selbst wenn 2005 und 2006 genügend Geld vorgesehen sei, genüge das nicht, weil nach dem derzeitigen Ansatz der mittelfristigen Finanzplanung im Bundeshaushalt die Schieneninvestitionsmittel 2007 und 2008 deutlich sinken würden. Ihre für die Vergangenheit formulierte Kritik habe also offenbar nichts bewirkt. Der Blick in die Zukunft sei ähnlich betrüblich wie der Rückblick in die Vergangenheit. Besonders zu beklagen sei der Umgang mit

den EFRE-Mitteln. Hier stünden für den Zeitraum von 2000 bis 2006 insgesamt 1,3 Mrd. Euro zur Verfügung; bis heute seien aber nur Zahlungsanträge in Höhe von 115 Mio. Euro bei der Kommission eingereicht worden. Es sei unwahrscheinlich, dass es in den verbleibenden 1½ Jahren gelinge, den überwiegenden Teil dieser Mittel noch auszugeben. Hier drohten Mittel zu verfallen, welche die Bahn und die Bauwirtschaft dringend benötigten. Sie beklagte mangelnde Transparenz in dem vorgelegten Bericht. Dieser Bericht solle durch einen Schienenwegeausbaubericht und einen Zustandsbericht ergänzt werden, weil nur dann der Bedarf an Investitionen wirklich abgeschätzt werden könne. Die Forderung in ihrem Entschließungsantrag nach einem Netzzustandsbericht rechtfertige sich daraus, dass es Informationen gebe, die darauf hinwiesen, dass Mängel im Netz vorhanden seien und die Sicherheit daher möglicherweise nicht so vollständig gewährleistet sei, wie man es eigentlich verlangen könne. Ein Fünfjahresinvestitionsplan für die Schiene werde in dem Bericht zum Schienenwegeausbau zwar angekündigt, sei aber schon längst überfällig. Die in dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen aufgestellte Behauptung, die Mittel, welche die Bundesregierung 1998 für den Schienenwegeausbau zur Verfügung gestellt habe, seien zu gering gewesen, sei falsch. 1998 habe die Bahn Mittel in Höhe von 800 Mio. Euro nicht verwenden können.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, der vorliegende Schienenwegeausbaubericht dokumentiere für das Jahr 2003 ein Rekordniveau bei der Investitionshöhe. Etwa 4,5 Mrd. Euro seien im Jahr 2003 im Schienennetz der Bundesrepublik Deutschland verbaut worden. Dies sei eine beachtliche Leistung. Dieses Rekordniveau auf Dauer zu stabilisieren und fortzuschreiben sei nicht ohne weiteres möglich, vor allem im Hinblick auf Kürzungen in der Folge von Koch-Steinbrück und globale Minderausgaben. Daher sei es verständlich, wenn die DB AG im Hinblick auf die Zahlen in der Mittelfristplanung sage, auf dieser Grundlage könne man keine großen Strecken bauen. Man habe aber immer gesagt, dass diese Planung nicht das letzte Wort sei. Wenn die Bahn den Eindruck erwecke, man könne zusätzliches Geld nicht in Bautätigkeiten umsetzen, habe man dafür kein Verständnis. Das Bundeskabinett habe im Juli letzten Jahres eine Verstärkung der Mittel für den Schienenwegeausbau beschlossen. Mit weiteren Faktoren zusammen ergebe sich eine Verstärkung von insgesamt 2 Mrd. Euro. Die von der Bahn zu hörenden Gründe, warum man dieses zusätzliche Geld nicht einsetzen könne, überzeugten nicht. Es gebe Projekte, die man sofort finanziell verstärken könne und baureife Projekte, die man sofort bzw. nach einer Ausschreibung anfinanzieren könne. Es bestehe der Verdacht, dass die Bahn derzeit an einer Verstärkung der Investitionen in das Netz nicht interessiert sei, um Kofinanzierungsmittel zu sparen. Mit dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen wolle man in Bezug auf das Investitionsgebaren der DB AG mehr Transparenz erreichen. Man wolle erweitert dargestellt haben, wie die Bundesmittel eingesetzt worden seien, auch im Bestandsnetz. Der Bericht zum Schienenwegeausbau müsse in künftigen Jahren präzisiert werden.

Die **Fraktion der FDP** bestritt, dass es im Bereich der Schienenwegeinvestitionen Finanzierungssicherheit gebe. Wer in der Mittelfristplanung für das Jahr 2008 nur noch 2,2 Mrd. Euro ausweise, solle sich auch mit Kritik an den Investitionen im Jahr 1998 zurückhalten. Der Bericht der Bun-

desregierung zum Ausbau der Schienenwege liste die einzelnen Projekte und ihren Stand auf, es fehle aber eine klare Festlegung der Prioritäten und die Beantwortung der Frage, welche Projekte sich volkswirtschaftlich rechneten und sich in Übereinstimmung mit den Finanzierungsvereinbarungen befänden. Sie warf die Frage auf, ob es eine funktionierende Kostenrechnung der Bahn für ihre Schienenwege insgesamt gebe und einen Überblick über die Kostenentwicklung. Sie habe Zweifel an dem praktizierten System, die Gesamtstreckenlänge durch die Gesamtkosten zu dividieren und dann einen Trassenpreis zu ermitteln. Dies sei in der modernen Betriebswirtschaft nicht die Lösung, sondern man müsse wissen, wo Kosten tatsächlich entstünden. Sie warf die Frage

nach den Qualitätskriterien auf, nach denen die Zustandsveränderungen der Bundesschienenwege untersucht würden. Dies sei entscheidend, um zu sehen, ob es einen Verfall der Infrastruktur oder eine Verbesserung gebe. Wichtig sei es auch, den jährlichen Investitionsbedarf im Bestandsnetz und den Instandhaltungsaufwand je durchschnittlichen Streckenkilometer zu kennen. Dass man diese Daten nicht kenne sei bedenklich, weil ein nicht unerheblicher Anteil von Haushaltsmitteln in die Schienenwege fließe. Man solle den Bericht über den Ausbau der Schienenwege modernisieren und den Umfang der darin enthaltenen Informationen deutlich ausweiten. Dann sei er, anders als derzeit, eine brauchbare Arbeitsgrundlage.

Berlin, den 13. Juni 2005

Eduard Lintner
Berichterstatter

