

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/5567 –

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Deutsche Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Bundesschienenausbauweegegesetz vorgesehene Maß hinaus. Für die DB AG fehlen Anreize zum sparsamen Einsatz der bereitgestellten Mittel für das Bestandsnetz.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Mit der Bahnreform am 1. Januar 1994 ist die Deutsche Bahn AG (DB AG) u. a. Eigentümer der Schieneninfrastruktur geworden. Diese war im Rahmen der zweiten Stufe der Bahnreform im Jahr 1999 von der DB AG auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (DB Netz AG, die DB Station&Service AG und später die DB Energie GmbH; kurz EIU) übertragen worden.

Der Bund hat sich damit jedoch nicht seiner Infrastrukturverantwortung entledigt. Vielmehr ist im Artikel 87e des Grundgesetzes verankert, dass der Bund für Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes die Verantwortung trägt.

Diese Verantwortung des Bundes wird durch das Bundesschienenausbauweegegesetz (BSchwAG) konkretisiert. Nach diesem Gesetz finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Dies betrifft sowohl Ersatzinvestitionen als auch Neu- und Ausbaumaßnahmen.

Nach § 10 BSchwAG ist eine Mitfinanzierung durch die EIU bei Schienenwegeinvestitionen mit Eigenmitteln vorgesehen, wenn die Investitionen auch in deren betriebswirtschaftlichem Interesse liegen.

Da die volkswirtschaftlich bedeutenden Bedarfsplanvorhaben nur von geringem wirtschaftlichen Interesse für die EIU sind (wenig Mehrerlöse – hohe Vorhaltungs- und Betriebskosten), erfolgt deren Finanzierung seit 1998 vollständig mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen (BKZ).

Auf Grund der Konkurrenzsituation des Verkehrsträgers Schiene mit anderen Verkehrsträgern stellte sich heraus, dass auch bei der Realisierung von Investitionen in das Bestandsnetz mit zinslosen Darlehen die anknüpfenden Tilgungsverpflichtungen über die erzielbaren Trassenentgelte durch die EIU nicht erwirtschaftet werden konnten. Deshalb erfolgt – befristet bis 2008 – auch deren Finanzierung mit BKZ.

Die EIU finanzieren insbesondere die Instandhaltung und betriebsbereite Vorhaltung der Schieneninfrastruktur mit Eigenmitteln.

Abweichend von der Begründung der Kleinen Anfrage hat sich das Niveau der Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz in den letzten drei Jahren auf einem sehr hohen Niveau von knapp 2,4 Mrd. Euro pro Jahr stabilisiert und im Jahr 2006 die 2,5-Mrd.-Euro-Grenze erreicht. Ein Investitionsvolumen von bis zu 2,5 Mrd. Euro p. a. für Bestandsnetzinvestitionen wird ebenfalls im Rahmen des Entwurfes einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) als Zielgröße in Aussicht genommen.

Die Tendenz, bei der Finanzierung der Schienenwegeinvestitionen ohne Mitfinanzierung der EIU vollständig BKZ statt zinsloser Darlehen zu gewähren, hat nach hiesiger Erkenntnis keine negativen Auswirkungen auf den wirtschaftlichen und sparsamen Einsatz der investiven Bundesmittel.

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?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nachfolgende Trilaterale Vereinbarungen sind bislang geschlossen worden:

1. „Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutsche Bahn AG über Herkunft und Größenordnung der Eigenbeiträge der Deutsche Bahn AG zu den Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 1996 bis 1999“ vom 30. Dezember 1996;
2. „Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutsche Bahn AG über die Grundsätze der Finanzierung der Schienenwegeinvestitionen von 1998 bis 2002 sowie das dabei anzuwendende Verfahren“ vom 17. Dezember 1997;
3. „Vereinbarung über die Umstellung des Verfahrens zur Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft“ vom 8. Juni 1998;

4. „Gemeinsame Erklärung der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und das Bundesministerium der Finanzen sowie der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zum Umfang der Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 2001 bis 2003“ vom 22. März 2001;
5. Vereinbarung der Staatssekretäre des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und des Bundesministeriums der Finanzen mit dem Vorstand der DB AG über die Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes vom 29. April 2004;
6. Umsetzungsvereinbarung zur vorgenannten Staatssekretärsvereinbarung: „Festlegungen zur Sicherstellung der notwendigen Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes im Mittelfristzeitraum bis 2008 durch die Bereitstellung von Bundesmitteln anstelle von Eigenmitteln der Deutsche Bahn AG“ vom 9. Mai 2005.

Mit den Trilateralen Vereinbarungen ist eine Vielzahl von offenen Finanzierungsfragen zu Risiken für die Bundeshaushalts- und Unternehmensplanung der DB AG geregelt worden, um damit die Sicherstellung der notwendigen Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zu gewährleisten.

Einfluss auf das Volumen der Bestandsnetzinvestitionen haben die Trilateralen Vereinbarungen insbesondere mit ihren Festlegungen zur Bereitstellung von Eigenmitteln durch die EIU und zur Finanzierungsform der auszureichenden investiven Bundesmittel für Bestandsnetzinvestitionen.

Bund und DB AG/EIU haben die in den Trilateralen Vereinbarungen getroffenen Verabredungen bislang in gleicher Weise eingehalten.

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?

Die Justierungen des Finanzierungssystems durch die politischen Leitungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Bundesministeriums der Finanzen mit den angeführten Trilateralen Vereinbarungen sind sämtlich innerhalb der vom Haushaltsgesetzgeber plafonierten Investitionsansätze unter Beachtung der Zweckbindung der Bundesmittel erfolgt. Mit diesen „Verhandlungspaketen“, die ein ausgewogenes Geben und Nehmen darstellen, ist es gelungen, auch sehr kurzfristig Investitionsrisiken auf Seiten der EIU und Haushaltsrisiken auf Seiten des Bundes zu eliminieren und verstetigte Investitionen erst zu ermöglichen. Insofern sind keine Mängel erkennbar.

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?

Mit der LuFV wird das Finanzierungsverfahren für das Bestandsnetz umgestellt. Der Bund stellt jährlich einen Betrag von bis zu 2,5 Mrd. Euro für Bestandsnetzinvestitionen bereit. Als Gegenleistung gewährleisten die EIU die betriebsbereite und qualitativ hochwertige Vorhaltung eines fest definierten Netzes. Hinsichtlich der dabei zu Grunde zu legenden fachlichen Kriterien wird die Bundesregierung die aus ihrer Sicht notwendigen Anforderungen an die LuFV in den Gesetzentwurf zur Teilprivatisierung der DB AG aufnehmen.

