

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Lisa Badum, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Stephan Kühn (Dresden), Renate Künast, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Konkrete Mittelverwendung der Eigenkapitalerhöhung und des Zuschusses für Infrastrukturmaßnahmen bei der Deutschen Bahn AG

Der Bund wird der Deutschen Bahn in den Jahren 2020 bis 2030 je 1 Milliarde Euro „zur Stärkung der Schiene“ zur Verfügung stellen. Dies wurde im „Klimaschutzprogramm 2030“ so vereinbart (<https://www.bundesregierung.de/breg-d/e/themen/klimaschutz/klimaschutzprogramm-2030-1673578>). Nachdem von verschiedenen Seiten Kritik vorgebracht wurde, wonach dies eine einseitige Bevorzugung der Deutschen Bahn gegenüber Wettbewerbsbahnen darstellen und als Einzahlung ins Eigenkapital zu höheren Trassenpreisen führen könnte (<https://www.bahn-manager.de/bahn-frei-f%C3%BCr-einen-gesunden-wettbewerb/>), hat die Bundesregierung mit der Deutschen Bahn AG und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes am 31. Januar 2020 eine Erklärung zur „Stärkung der Schiene und Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung bis zum Jahr 2030“ unterzeichnet. Am 5. Februar 2020 leitete das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Lenkungskreis des Zukunftsbündnisses Schiene einen Bericht vor (s. Rail Business 10. Februar 2020). Daraus geht hervor, dass die insgesamt 11 Milliarden Euro je hälftig als Eigenkapitalerhöhung für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG einerseits und als Zuschuss andererseits ausgezahlt werden sollen. In jedem Falle solle das gesamte Geld ausschließlich für Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen werden. Dafür wurden die vier Kategorien „Robustes Netz“ (auszustatten mit 4 Milliarden Euro), „Digitale Schiene“ (auszustatten mit 4 Milliarden Euro), „Attraktive Bahnhöfe“ (auszustatten mit 1 Milliarde Euro) und „Eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen“ (auszustatten mit 2 Milliarden Euro) gebildet.

Wir fragen die Bundesregierung:

„Robustes Netz“

1. Welche einzelnen Maßnahmen verbergen sich hinter dem Titel „Überbrückungsprogramm Stellwerke“ (bitte alle vorgesehenen Maßnahmen – Bezeichnung des Stellwerks bzw. der Betriebsstelle, VzG-Streckenummer – und jeweiliger vorhandener Stellwerksbauform und deren Baujahr benennen und die Angabe nach Bundesländern differenzieren)?

2. Welchem Zweck dienen die Investitionen in ein „Überbrückungsprogramm Stellwerke“, welche Alternativen wurden geprüft, und welche Ziele werden damit verfolgt?
3. Nach welchen Kriterien hat die Deutsche Bahn AG die Maßnahmen ausgewählt, bzw. welche Vorgaben hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang gemacht?
4. Welche neue Stellwerkstechnik soll mit dem „Überbrückungsprogramm Stellwerke“ konkret verbaut werden, bzw. welche Stellwerkstechnik wird mit dem Programm erneuert?
5. Weshalb wird nicht gleich die Förderung der Digitalisierung (streckenseitige und fahrzeugseitige Ausstattung mit ETCS, Umbau der Stellwerke zu digitalen Stellwerken) deutlich erhöht, um die Digitalisierung der Schiene zügiger voranzubringen statt in „alte Technologie“ zu investieren?
6. Um welchen Zeitraum kann die Funktionsfähigkeit der vorhandenen Stellwerkstechnologie durch das „Überbrückungsprogramm Stellwerke“ verlängert werden?
7. Welche einzelnen Maßnahmen verbergen sich hinter dem Titel „Kleinmaßnahmen: Etapp. D-Takt/Überlasteter Schienenweg“ (bitte alle vorgesehenen Maßnahmen nach Bundesländern und mit möglichst genauer Angabe der Lage im Netz – Betriebsstelle, VzG-Streckenummer –, für die voraussichtlich mindestens 2 Millionen Euro investiert werden sollen, auflisten)?
8. Nach welchen Kriterien hat die Deutsche Bahn AG die „Kleinmaßnahmen: Etapp. D-Takt/Überlasteter Schienenweg“ ausgewählt, und welche Vorgaben hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang gemacht?
9. Hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang sichergestellt, dass die Interessen aller Nutzer der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigt werden (also Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienenpersonenfernverkehrs, Schienenpersonennahverkehrs und Schienengüterverkehrs)?
Wenn ja, wie erfolgte die Beteiligung aller Nutzer der Eisenbahninfrastruktur?
Wenn nein, warum nicht?
10. An welchen Stellen im Streckennetz der DB AG sollen aus diesem Programm neue Überleitstellen (Üst) entstehen (Bau von „Weichentrapezen“, bitte genau Lage im Netz mit VzG-Streckenummer angeben)?
11. Welche einzelnen Maßnahmen verbergen sich hinter dem Titel „Strecken-elektrifizierung SGV“ (bitte genaue Bezeichnung des zu elektrifizierenden Streckenabschnitts – Lage im Netz, VzG-Streckenummer, Angabe der Kilometrierung angeben)?
12. Nach welchen Kriterien hat die Deutsche Bahn AG die geplanten Elektrifizierungsvorhaben für den Schienengüterverkehr ausgewählt, und welche Vorgaben hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang gemacht?
13. Für welche Korridore bzw. Hauptabfuhrstrecken im Streckennetz entstehen durch die geplanten Streckenelektrifizierungen für den Schienengüterverkehr leistungsfähige Ausweichstrecken, sodass die Redundanz und Resilienz im Streckennetz erhöht werden kann?

14. Hat die Bundesregierung bei der Projektauswahl für das gesonderte Elektrifizierungsprogramm sichergestellt, dass die Interessen aller Nutzer der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigt werden (also Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienenpersonenfernverkehrs, Schienenpersonennahverkehrs und Schienengüterverkehrs)?

Wenn ja, wie erfolgte die Beteiligung aller Nutzer der Eisenbahninfrastruktur?

Wenn nein, warum nicht?

15. Wie grenzen sich die Elektrifizierungsmaßnahmen für den Schienengüterverkehr gegenüber Bedarfsplanvorhaben und weiteren geplanten Strecken elektrifizierungen ab?
16. Wie viele Streckenkilometer sollen mit dem Elektrifizierungsprogramm insgesamt elektrifiziert werden?
17. Welche einzelnen Maßnahmen verbergen sich hinter dem Titel „Einführung alternative Antriebe“ (bitte alle vorgesehenen Maßnahmen nach Bundesländern und mit möglichst genauer Ortsangabe, für die voraussichtlich mindestens zwei Millionen Euro investiert werden sollen, auflisten)?
18. Fördert der Bund die „Einführung alternativer Antriebe“ auch bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen als der Deutschen Bahn AG, und wenn nein, warum nicht?
19. Welche einzelnen Maßnahmen verbergen sich hinter dem Titel „KV-Terminals, Zugbildungsanlagen und Gleisanschlussinfrastruktur“ (bitte alle vorgesehenen Maßnahmen nach Bundesländern und mit möglichst genauer Ortsangabe – Betriebsstelle, VzG-Streckennummer –, für die voraussichtlich mindestens 2 Millionen Euro investiert werden sollen, auflisten)?
20. Nach welchen Kriterien hat die Deutsche Bahn AG Maßnahmen des Titels „KV-Terminals, Zugbildungsanlagen und Gleisanschlussinfrastruktur“ ausgewählt, und welche Vorgaben hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang gemacht?
21. Hat die Bundesregierung bei der Projektauswahl für den Titel „KV-Terminals, Zugbildungsanlagen und Gleisanschlussinfrastruktur“, die Interessen aller Nutzer der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigt (also weitere EVU des SGV neben DB Cargo)?

Wenn ja, wie erfolgte die Beteiligung dieser Nutzer der Eisenbahninfrastruktur?

Wenn nein, warum nicht?

„Digitale Schiene“

22. Welche einzelnen Maßnahmen verbergen sich hinter dem Titel „Infrastruktur ETCS/DSTW-Starterpaket“ (bitte alle vorgesehenen Maßnahmen nach Bundesländern und mit möglichst genauer Angabe der betroffenen Strecken – VzG-Streckennummer, Lage der Betriebsstellen im Netz –, für die voraussichtlich mindestens 2 Millionen Euro investiert werden sollen, auflisten)?
23. Welche einzelnen Maßnahmen verbergen sich hinter dem Titel „Digitale Bahntechnologie“ (bitte alle vorgesehenen Maßnahmen nach Bundesländern und mit möglichst genauer Ortsangabe, für die voraussichtlich mindestens 2 Millionen Euro investiert werden sollen, auflisten)?

„Attraktive Bahnhöfe“

24. Welche einzelnen Maßnahmen verbergen sich hinter dem Titel „Barrierefreiheit, Brandschutz, Empfangsgebäude“ (bitte alle vorgesehenen Maßnahmen nach Bundesländern und mit möglichst genauer Ortsangabe, die voraussichtlich mindestens 500.000 Euro kosten werden, auflisten; bitte nach den Themen Barrierefreiheit, Brandschutz und Aufwertung von Empfangsgebäuden sortieren)?
25. Nach welchen Kriterien wurden/werden die Bahnhöfe ausgewählt, die vom Titel „Barrierefreiheit, Brandschutz, Empfangsgebäude“ profitieren sollen?
26. Ist für die Maßnahmen zugunsten von Barrierefreiheit eine Kostenbeteiligung der Kommunen vorgesehen?
Handelt es sich bei den Maßnahmen für Barrierefreiheit um neue, zusätzliche Maßnahmen oder (auch) um solche, die bereits Bestandteil laufender Programme sind?
27. Ist für die Maßnahmen zugunsten von Barrierefreiheit eine Kostenbeteiligung der Länder vorgesehen?
Handelt es sich bei den Maßnahmen für Barrierefreiheit um neue, zusätzliche Maßnahmen oder (auch) um solche, die bereits Bestandteil laufender Programme sind?
28. Ist für die Maßnahmen zugunsten von Empfangsgebäuden eine Kostenbeteiligung der Kommunen und/oder Länder vorgesehen?
29. In welchem Verhältnis (Anzahl und Kostenvolumen) handelt es sich bei den Maßnahmen zugunsten von Empfangsgebäuden um reine Sanierung der Substanz, um Modernisierung (Umbau) oder um einfache Aufwertungsmaßnahmen (z. B. neuer Anstrich)?
30. In welchem Verhältnis (Anzahl und Kostenvolumen) sind auch Empfangsgebäude aus dem sog. Desinvestportfolio (Verkaufsportfolio) der DB inbegriffen?
31. Welche einzelnen Maßnahmen verbergen sich hinter dem Titel „Qualität und Kapazität Bahnhöfe“ (bitte alle vorgesehenen Maßnahmen nach Bundesländern und mit möglichst genauer Ortsangabe, die voraussichtlich mindestens 500.000 Euro kosten werden, auflisten)?

„Eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen“

32. Welche einzelnen Maßnahmen verbergen sich hinter dem Titel „Eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen“ (bitte alle vorgesehenen Maßnahmen nach Bundesländern und mit möglichst genauer Bezeichnung – Lage im Netz, Betriebsstellen, VzG-Streckennummer –, für die voraussichtlich mindestens 2 Millionen Euro investiert werden sollen, auflisten)?
33. Ist mit den Baukostenzuschüssen insgesamt und insbesondere dem Titel „Eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen“, für den zwei Milliarden Euro vorgesehen sind, auch die Finanzierung von Mehrkosten des Projekts und/oder Teilmaßnahmen von Stuttgart 21 möglich?
Wenn ja, weshalb wird dann nicht ein als solcher erkennbarer, transparenter Haushaltstitel geschaffen?
Wenn nein, wurde/wird die Teilfinanzierung von Stuttgart 21 ausdrücklich ausgeschlossen, und wenn ja in welcher Weise?

34. Für welche Mehrkosten bzw. Teilmaßnahmen des Vorhabens Stuttgart 21 sollen in welcher Höhe Mittel aus den Titeln „Robustes Netz“, „Digitale Schiene“, „Attraktive Bahnhöfe“ und „Eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen“ eingesetzt werden (bitte titelgenau und jahresscheibengenau aufschlüsseln)?
35. Sollen mit dem Titel „Eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen“ ggf. bei weiteren Vorhaben Kostensteigerungen aufgefangen werden?
Wenn ja, bei welchen Vorhaben, und in welcher Höhe?
Wenn nein, wie schließt die Bundesregierung dies aus, und wie wird die Bundesregierung dies kontrollieren?
36. Nach welcher Logik und aus welchen spezifischen Gründen wurden die elf Milliarden Euro nach „Eigenkapital“ und „Baukostenzuschuss“ aufgeteilt?
37. Wenn sich der Bund bei der Erhöhung des Eigenkapitals der DB AG wie ein privater Investor verhält (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Berichtsbite des Abgeordneten Kindler vom 13. Februar 2020), welche Erträge wird der Bund dann für sein eingesetztes Kapital in den Jahren bis 2030 jeweils und insgesamt in diesem Zeitraum voraussichtlich erzielen?
38. Wann hat die Bundesregierung bei der Europäischen Kommission die am 31. Januar 2020 unterzeichnete Vereinbarung zur „Stärkung der Schiene und Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung bis zum Jahr 2030“ zur beihilferechtlichen Prüfung vorgelegt?
Für wann rechnet die Bundesregierung mit einer Entscheidung der EU-Kommission in dieser Frage?
39. Welche genauen Vorgaben für die Mittelverwendung wurden/werden seitens des Bundes vorgenommen, und welche Verwendungsnachweise – über den halbjährlichen allgemeinen Bericht der DB AG/der EIU hinaus – muss die Deutsche Bahn AG und müssen die EIU erbringen?
Wer kontrolliert die Mittelverwendung?
40. In welcher Weise wird sich die Einzahlung des Bundes ins Eigenkapital der Deutschen Bahn AG auf die Höhe bzw. Entwicklung der Trassenpreise auswirken?
41. Welche Trassenpreiserhöhungen ergeben sich durch die Einzahlungen des Bundes ins Eigenkapital der DB AG in Höhe von 5,5 Mrd. Euro in den Jahren bis 2030 (bitte für jedes Jahr gesondert angeben)?
42. Beabsichtigt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang eine Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes, mit der die Verzinsung des eingesetzten Kapitals der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes beschränkt wird, sodass sich in der Folge auch die Trassenpreise nicht erhöhen würden?
Wenn ja, bis wann will die Bundesregierung einen entsprechenden Gesetzentwurf vorlegen?
Wenn nein, warum nicht?
43. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragestellenden zu, wonach die bisherige Orientierung an einer kapitalmarktüblichen Verzinsung im Eisenbahnregulierungsgesetz dem Charakter der Eisenbahninfrastruktur als zentralem Bestandteil der Daseinsvorsorge nicht gerecht wird?
Wenn nein, warum nicht?

44. Welche Vorteile und Nachteile hätte eine Finanzierung über das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) gegenüber der von der Bundesregierung schlussendlich gewählten Variante einer Finanzierung über 50 Prozent Eigenkapitalerhöhung und 50 Prozent Baukostenzuschüsse gehabt (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Berichtsbite des Abgeordneten Kindler vom 13. Februar 2020)?

Aus welchen Gründen wurde diese Alternative verworfen?

45. Unter welchen Bedingungen könnten die betreffenden Maßnahmen im Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgenommen werden?
46. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung in der Erklärung vom 31. Januar 2020 zur „Stärkung der Schiene und Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung bis zum Jahr 2030“ festgelegt, dass nicht verausgabte Baukostenzuschüsse eines Jahres jeweils in das folgende Haushaltsjahr übertragen werden können?

Rechnet die Bundesregierung damit, dass alle in den Jahren 2020 bis 2030 zur Verfügung gestellten Mittel jeweils in den Jahren auch verausgabt werden können?

Wenn nein, in welchem Umfang rechnet die Bundesregierung mit der Übertragung von Baukostenzuschüssen in die folgenden Haushaltsjahre?

47. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung in der Erklärung vom 31. Januar 2020 zur „Stärkung der Schiene und Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung bis zum Jahr 2030“ vereinbart, dass eine Vorfinanzierung von förderfähigen Sachverhalten aus Eigenmitteln nach Möglichkeit vermieden werden soll, und wieso hat die Bundesregierung zugleich einen Ausnahmetatbestand geschaffen („ist jedoch im Einzelfall gangbar“)?

Berlin, den 24. Februar 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

