

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Lisa Badum, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/17969 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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-de/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-ge-sunden-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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene ist ein zentrales Handlungsfeld zur Erreichung der Klimaschutzziele. Ziele des Bundes für den Schienenverkehr sind eine Verdopplung der Fahrgäste im Personenverkehr sowie eine signifikante Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene. Um die Wachstumsziele zu erreichen und den Verkehr in hoher betrieblicher Qualität durchzuführen, ist

eine weitreichende Stärkung der Robustheit und der Kapazität der Schieneninfrastruktur notwendig. Die damit verbundene Reduktion der CO₂-Emissionen ist auch ökonomisch sinnvoll, da die Nachfrage nach klimafreundlichen Verkehren weiter zunehmen wird.

Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ab 2020, dem Hochlauf der Mittel für den Bedarfsplan und das GVFG sowie dem Einstieg in die Digitale Schiene Deutschland werden wichtige Weichenstellungen für mehr Kapazität und Qualität getroffen. Die Maßnahmen sind Teil des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung.

Als weitere Bausteine sind die forcierte Modernisierung und der zielgerichtete Ausbau der Schieneninfrastruktur vorgesehen. Hierfür wird der Bund jeweils 1 Mrd. Euro jährlich im Zeitraum 2020 bis 2030 der DB AG zur Verfügung stellen. Die Vereinbarung zwischen Bund und DB AG vom 31. Januar 2020 konkretisiert diese Maßnahme. Im Fokus stehen dabei ein „Robustes Netz“ (inkl. kleine/mittlere Maßnahmen), die „Digitale Schiene“ und „attraktive Bahnhöfe“ sowie „eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen“.

„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)?
4. Welche neue Stellwerkstechnik soll mit dem „Überbrückungsprogramm Stellwerke“ konkret verbaut werden, bzw. welche Stellwerkstechnik wird mit dem Programm erneuert?

Die Fragen 1 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam werden.

Das Überbrückungsprogramm Stellwerke wird von der Deutschen Bahn AG (DB AG) derzeit im Detail konzipiert.

Inhaltlich sind vier Schwerpunkte geplant:

- Komponentenaustausch und Erneuerung von Teilsystemen,
- Teilerneuerung Bahnübergänge,
- Induktive Sicherung anfahrender Züge (INA) und
- Ressourcenanpassung durch Modernisierung.

2. Welchem Zweck dienen die Investitionen in ein „Überbrückungsprogramm Stellwerke“, welche Alternativen wurden geprüft, und welche Ziele werden damit verfolgt?

Zusätzliche Investitionen sowie Maßnahmen für die Instandhaltung sollen zur kurz- und mittelfristigen Stabilisierung der Qualität und der Robustheit des Netzes beitragen. Die geplanten Maßnahmen des Überbrückungsprogramms Stellwerke sind ergänzend und überschneiden sich nicht mit den finanzierten Vorhaben im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) und der Digitalen Schiene Deutschland (DSD).

3. Nach welchen Kriterien hat die Deutsche Bahn AG die Maßnahmen ausgewählt, bzw. welche Vorgaben hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang gemacht?

Die von der Bundesregierung kommunizierte und im Lenkungsreis des Zukunftsbündnisses Schiene dargelegte Mittelverwendung ist Gegenstand der Gemeinsamen Absichtserklärung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Bundesministerium der Finanzen, der DB AG und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU).

Die Auszahlung der zur Eigenkapitalerhöhung (EKE) an die EIU ausgereichten Mittel steht unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Prüfung und Unbedenklichkeit aus Sicht der Europäischen Kommission. Die Auszahlung der Baukostenzuschüsse (BKZ) sowie die Auszahlung der Mittel zur Eigenkapitalerhöhung stehen unter Vorbehalt der Entscheidung über den Haushalt des Bundes. Die Finanzierung über Zuschüsse muss zuwendungsrechtlichen Bestimmungen genügen und wird durch Finanzierungsvereinbarungen hinterlegt.

Die Gemeinsame Absichtserklärung beinhaltet die vier Kategorien „Robustes Netz“ (auszustatten mit 4 Mrd. Euro), „Digitale Schiene“ (auszustatten mit 4 Mrd. Euro), „Attraktive Bahnhöfe“ (auszustatten mit 1 Mrd. Euro) und „Eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen“ (auszustatten mit 2 Mrd. Euro). Sie gibt den inhaltlichen Rahmen für die Mittelverwendung vor. Die nähere Detaillierung, rechtliche sowie zuwendungsrechtliche Prüfung und Fixierung von Maßnahmen ist hierbei ein laufender Prozess. Im Zukunftsbündnis Schiene findet die Kommunikation mit der Branche statt, die einfließen wird.

Die Maßnahmen werden nach Auskunft der DB AG am technischen Bedarf und betrieblichen Nutzen ausgerichtet. Zwingende Vorgabe dabei ist die nachweisliche Abgrenzung von der LuFV III und dem Programm DSD, um Doppelfinanzierungen auszuschließen.

5. Weshalb wird nicht gleich die Förderung der Digitalisierung (strecken- 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?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Flächenrollout DSTW beginnt ab ca. 2024. Um einen qualitativ hochwertigen Betrieb bei steigender Verkehrsmenge in der Zwischenzeit zu gewährleisten, muss die bestehende Stellwerkstechnik ertüchtigt werden. Bis zur Ablösung des letzten Alttechnikstellwerks durch DSTW werden diese in hoher Qualität funktionsfähig gehalten. Die Betriebsdauer einzelner Stellwerke kann mit dem jetzigen Programm verlängert werden, bis die gesamte Verkehrsrelation digitalisiert wird.

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 „Weichentrappen“, bitte genau Lage im Netz mit VzG-Streckenummer angeben)?

Die Fragen 7 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene werden in Unterarbeitsgruppen durch Vertreter des Bundes, der DB Netz AG, der Verbände und Unternehmen des Eisenbahnsektors derzeit gemeinsam die Kriterien zur Auswahl der Maßnahmen und eines daraus abgeleiteten Startportfolios erarbeitet. Der Prozess ist noch nicht abgeschlossen.

11. Welche einzelnen Maßnahmen verbergen sich hinter dem Titel „Streckenelektrifizierung 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?
16. Wie viele Streckenkilometer sollen mit dem Elektrifizierungsprogramm insgesamt elektrifiziert werden?

Die Fragen 11 bis 13 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beabsichtigt Maßnahmen aus dem Programm „Elektrische Güterbahn“ zu finanzieren. Die von Ländern, Verbänden und der DB Netz AG eingebrachten Projektvorschläge werden derzeit einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung in Anlehnung an die Methodik der Bundesverkehrswegeplanung unterzogen. Die Ergebnisse werden im Laufe des ersten Halbjahrs 2020

erwartet. Aussagen über die Strecken und deren Resilienz Wirkung sind erst dann möglich.

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?

Das Elektrifizierungsprogramm des Bundes berücksichtigt mit seinen vier Säulen (Bedarfsplan, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, elektrische Güterbahn und elektrische Antriebe) die Interessen aller Verkehrsarten und Nutzer der Schieneninfrastruktur.

15. Wie grenzen sich die Elektrifizierungsmaßnahmen für den Schienengüterverkehr gegenüber Bedarfsplanvorhaben und weiteren geplanten Streckenelektrifizierungen ab?

Mit dem Programm „Elektrische Güterbahn“ soll die gezielte Beseitigung von nichtelektrifizierten Lücken und die Schaffung von Ausweichstrecken für den Güterverkehr in Ergänzung zu den weiteren Säulen des Elektrifizierungsprogramms ermöglicht werden. Ziel ist ein robustes elektrifiziertes Schienennetz für den Schienengüterverkehr.

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-Streckenummer –, für die voraussichtlich mindestens 2 Millionen Euro investiert werden sollen, auflisten)?

Die Fragen 17 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planung der einzelnen Maßnahmen, die die DB AG vornimmt ist noch nicht abgeschlossen.

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?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Detaillierung der Maßnahmen im Bereich Terminals des Kombinierten Verkehrs (KV-Terminals) und Zugbildungsanlagen orientiert sich an einer Anfang 2020 erfolgten Priorisierung von Vorschlägen, die gemeinsam mit der Branche in der Arbeitsgruppe 1 des Runden Tisches Kapazität erarbeitet wurde. In dieser Arbeitsgruppe waren mehrere im Schienengüterverkehr tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) beteiligt.

„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)?

Mit der vereinbarten Mittelausstattung wird, zusammen mit den bisher vorgesehenen Mitteln im Haushalt, das Starterpaket im Rahmen der DSD vollständig ausfinanziert sowie Mittel für den Einstieg in den Flächenrollout bereitgestellt. Das Starterpaket ist durch drei Maßnahmen definiert:

a) ETCS-Durchfahrbarkeit des Korridors Skandinavien-Mittelmeer:

Dies beinhaltet die Infrastrukturausrüstung der Netzbezirke entlang der Streckenabschnitte Maschen–Magdeburg–Halle, Nürnberg–Augsburg–München, München–Rosenheim–Freilassing/Kiefersfelden und betrifft somit die Länder Hamburg, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt auf dem nördlichen Abschnitt sowie dem Freistaat Bayern auf den beiden südlichen Abschnitten. Mit dem Projekt sollen Erkenntnisse für den Flächenrollout hinsichtlich des transeuropäischen Güterverkehrs gewonnen werden.

b) Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main:

Dies beinhaltet die Ausrüstung der Strecke von Köln nach Frankfurt und betrifft somit die Länder Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Hessen. Mit dem Projekt sollen Erkenntnisse für den Flächenrollout bei Hochgeschwindigkeitsstrecken gewonnen werden.

c) Digitaler Knoten Stuttgart:

Dies beinhaltet zunächst die Ausrüstung des Knoten Stuttgarts sowie im Weiteren des Umlands und betrifft somit das Land Baden-Württemberg. Mit dem

Projekt sollen Erkenntnisse für den Flächenrollout in hochbelasteten Knoten gewonnen werden.

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)?

Digitale Bahntechnologie (DBT) setzt auf ETCS/DSTW als technologischer Plattform auf, geht aber weit über die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik hinaus. Sie nutzt die geschaffene Plattform zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des gesamten Bahnsystems. Mit ETCS/DSTW in Kombination mit DBT ist eine weitere Kapazitätssteigerung möglich. Zudem reduziert eine standardisierte digitale Technik die Störanfälligkeit des Systems und macht den Bahnbetrieb stabiler. Die Detaillierung der einzelnen Maßnahmen ist noch nicht abgeschlossen.

„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 (Verkaufportfolio) der DB inbegriffen?

Die Fragen 24 bis 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Herstellung der Barrierefreiheit und die Attraktivitätssteigerung von Bahnhöfen hat für die Bundesregierung besondere Bedeutung. Mit den verfügbaren zusätzlichen Mitteln soll hier eine spürbare Beschleunigung insbesondere im Interesse von mobilitätseingeschränkten Reisenden erzielt werden.

Die Auswahlkriterien stehen noch nicht fest. Eine Maßnahmenliste wird noch erarbeitet. Über eine Kostenbeteiligung der Länder kann noch keine Aussage getroffen werden.

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)?

Unter dem Titel „Qualität Bahnhöfe“ werden Ausgaben für eine erhöhte Instandhaltung sowie Zusatzausgaben für Sauberkeit und Sicherheit in den Verkehrsstationen aufgeführt. Die laufende Instandhaltung umfasst neben Aufwendungen für Wartung, Inspektion und Entstörung Mittel für die Absicherung der Verfügbarkeit von Bahnsteigen und deren Zu- und Abgängen. Unter „Kapazität Bahnhöfe“ werden die planerischen Grundlagen für eine kurz-, mittel- und langfristige Kapazitätsentwicklung der Infrastruktur in Bahnhöfen geschaffen. Die Planung der einzelnen Maßnahmen ist noch nicht abgeschlossen.

„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)?

Die DB AG soll mit diesen Mitteln eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen umsetzen, die zu einer Verbesserung von Qualität und Kapazität der Schieneninfrastruktur führen und damit zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen. Diese eigenwirtschaftlichen Vorhaben ergänzen die in den anderen Kategorien vereinbarten Maßnahmen.

Eine Detaillierung erfolgt durch die EIU der DB AG im Rahmen der unternehmerischen Planung.

Dem Bund wird hierzu Bericht nach der „Gemeinsamen Absichtserklärung“ erstattet.

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)?

Die Fragen 33 und 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die aus dem Klimaschutzpaket des Bundes zufließenden Mittel werden nicht für das Projekt Stuttgart 21 verwandt.

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?

Es werden keine Kostensteigerungen bei anderen Vorhaben hiermit aufgefangen.

36. Nach welcher Logik und aus welchen spezifischen Gründen wurden die elf Milliarden Euro nach „Eigenkapital“ und „Baukostenzuschuss“ aufgeteilt?

44. Welche Vorteile und Nachteile hätte eine Finanzierung über das Bundes schienewegeausbaugesetz (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 Berichtsbitte des Abgeordneten Kindler vom 13. Februar 2020)?

Aus welchen Gründen wurde diese Alternative verworfen?

Die Fragen 36 und 44 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Klimaschutzprogramm 2030 ist eine Erhöhung des Eigenkapitals der DB AG in Höhe von jeweils 1 Mrd. Euro p. a. für die Jahre 2020 bis 2030 vorgesehen. Eine 100 prozentige Zuweisung der Eigenkapitalerhöhung an die DB AG erwies sich als nicht zweckmäßig. Bund und DB AG haben dann ein inhaltliches Portfolio mit Fokus auf die Infrastruktur erörtert. Die Zuordnung der Finanzmittel zu EKE und BKZ berücksichtigt unter anderem die Aspekte der zurechnungsrechtlichen Förderfähigkeit und der Eigenmittelbeteiligung der derzeit in Abstimmung befindlichen Vorhaben.

37. Wenn sich der Bund bei der Erhöhung des Eigenkapitals der DB AG wie ein privater Investor verhält (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Berichtsbitte 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?

Ein privater Investor wäre nur bereit, Kapital zur Verfügung zu stellen, wenn Amortisation und Rendite gewährleistet sind. Aus den als EKE ausgereichten Bundesmitteln werden erwirtschaftete Erträge von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen von Gewinnabführungsverträgen an die DB AG abgeführt und fließen in die Gewinne der DB AG ein. Im Rahmen des Finanzie-

rungskreislaufs der LuFV III ist vereinbart, dass die Erträge (Nachsteuerergebnisse) der EIU vollständig an den Bund ausgeschüttet und auch vollständig wieder in die Eisenbahninfrastruktur reinvestiert werden.

Die vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen unterstützen die Realisierung der im Rahmen der Dachstrategie „Starke Schiene“ vorgesehenen Kapazitäts- und Mengensteigerungen der Infrastruktur.

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?

Die Bundesregierung hat die unterzeichnete Vereinbarung Anfang Februar 2020 an die Europäische Kommission übersandt. Die Bundesregierung wird der Europäischen Kommission demnächst einen Privat-Investor-Test vorlegen. Mit diesem soll nachgewiesen werden, dass die Kapitalerhöhung keine Beihilfe darstellt. Wann mit einer abschließenden Stellungnahme der Europäischen Kommission zu rechnen ist, kann derzeit nicht abgesehen werden.

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?

Für die als BKZ ausgereichten Bundesmittel gelten zuwendungsrechtliche Bestimmungen, insbesondere erfolgt eine Antrags- und Verwendungsprüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt. Hinsichtlich der Berichterstattung über den Einsatz der im Wege der EKE ausgereichten Bundesmittel sind die Abstimmungen zwischen den EIU und dem Bund noch nicht abgeschlossen.

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)?

Die Fragen 40 und 41 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Trassenpreisbildung ist ein komplexes System mit vielen Variablen. Die in die Schieneninfrastruktur investierten Eigenmittel der DB Netz AG fließen als Kosten in die Entgelte ein und sind folglich von den Nutzern zu refinanzieren. Ein erhöhter Eigenmitteleinsatz wirkt sich damit entgelterhöhend aus.

Die konkreten Trassenentgelte werden von der DB Netz AG beantragt und von der Bundesnetzagentur genehmigt.

Nach Auskunft der DB AG haben sich hinsichtlich der Trassenpreisentwicklung für den Fern-, Nah- und Güterverkehr die seitens der DB Netz AG unterstellten Prämissen durch die Eigenkapitalerhöhung nicht geändert.

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?

Die Fragen 42 und 43 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der laufenden Evaluierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes werden alle Teile des Gesetzes, also auch die Regelungen zu den Kapitalkosten in Anlage 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes, überprüft.

Eine auskömmliche Finanzierung der Betreiber der Schienenwege ist der Bundesregierung ein wichtiges Anliegen. Die Einnahmen aus Trassenentgelten kommen der Eisenbahninfrastruktur zu Gute, entweder als Eigenmittel des Betreibers der Schienenwege oder über den Finanzierungskreislauf Schiene. Eine anderweitige Verwendung der Einnahmen des Betreibers der Schienenwege als zum Zweck der Finanzierung seines Geschäftsbetriebs oder der Zahlung von Dividenden ist nicht zulässig. Geringere Einnahmen aus Trassenentgelten würden den Anteil der Nutzer an der Infrastrukturfinanzierung verringern und im Ergebnis könnte weniger in das Schienennetz investiert werden.

45. Unter welchen Bedingungen könnten die betreffenden Maßnahmen im Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgenommen werden?

Maßnahmen, die auf der Grundlage der „Gemeinsamen Absichtserklärung“ mit BKZ finanziert werden sollen, werden nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz finanziert (danach muss es sich z. B. um investive Maßnahmen handeln, die in der Bilanz der EIU aktiviert werden). Die mit Eigenkapitalerhöhungsmitteln zu finanzierenden Maßnahmen erfüllen diese Anforderungen in der Regel nicht.

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?

Die Übertragbarkeit von nicht verausgabten investiven Bundesmitteln ist möglich und vorgesehen. Sie ist zur Realisierung der Maßnahmen notwendig.

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“)?

Die DB AG hatte im Rahmen der Abstimmungen zur „Gemeinsamen Absichtserklärung“ darauf hingewiesen, dass bei den Einzelfällen „Robustes Netz, Streckenelektrifizierung SGV“ und „Attraktive Bahnhöfe; Barrierefreiheit“ bereits im Jahr 2020 BKZ in Anspruch genommen werden sollten. Da im Haushaltsjahr 2020 keine hierfür notwendigen BKZ etatisiert sind, soll die Möglichkeit einer Vorfinanzierung bestehen.