

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Finanzierungsmodelle für die Schiene

Der Deutsche Bundestag hat im Februar 2024 in Zweiter und Dritter Lesung und mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP dem Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes zugestimmt (vgl. Bundestagsdrucksache 20/10414). In einem Entschließungsantrag, der ebenfalls angenommen wurde, fordern die Koalitionsfraktionen die Bundesregierung unter anderem auf,

- „Maßnahmenvorschläge und konkrete Handlungsempfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene umzusetzen“;
- „einen Gesetzentwurf zum Moderne-Schiene-Gesetz zu erarbeiten und im zweiten Quartal 2024 im Bundeskabinett zu beschließen“ und „im Moderne-Schiene-Gesetz die Finanzierungsstrukturen der Schienenwege weiterzuentwickeln“;
- „spätestens bis zum 30. Juni 2024, dem Verkehrsausschuss sowie dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages Bericht zu erstatten über mögliche neue transparente und haushaltsunabhängigere Finanzierungsmodelle, wie sie die Beschleunigungskommission Schiene empfohlen hat und der 1. Fortschrittsbericht des BMDV zur Umsetzung der Maßnahmenvorschläge skizziert, und dementsprechende Verwaltungs- und Kontrollverfahren“;
- „den Einbau von ETCS-On-Board-Units (European Train Control System) in Bestandsfahrzeugen [...] zu unterstützen und bei Infrastruktur und Fahrzeugumrüstung die Verwendung offener Standards zu ermöglichen“;
- „nach der ersten Hochleistungskorridorsanierung der Riedbahn die Bautätigkeiten, die erzielten Fortschritte, die Kosten, die weitere Planung der sonstigen Hochleistungskorridorsanierungen sowie die Auswirkungen auf die Endkunden zu evaluieren und dem Verkehrs- und Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages im ersten Quartal 2025 Bericht zu erstatten“ und
- „sicherzustellen, dass die DB InfraGO AG einen diskriminierungsfreien Wettbewerb auf der Eisenbahninfrastruktur ermöglicht und Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur vollständig in der DB InfraGO AG verwendet werden“.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat mittlerweile einen Bericht vorgelegt, in welchem das BMDV über „mögliche neue transparente und haushaltsunabhängigere Finanzierungsmodelle“ an den Verkehrs- und den Haushaltsausschuss im Deutschen Bundestag berichtet. Hintergrund ist auch, dass die Beschleunigungskommission Schiene in ihrem Abschlussbericht

im Dezember 2022 eine neue Finanzierungsarchitektur für die Schiene vorgeschlagen hat (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/095-wissing-beschleunigungskommission.html](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/095-wissing-beschleunigungskommission.html)). Im Bericht empfiehlt die Beschleunigungskommission Schiene zwei „Finanzierungstöpfe“: einen Topf für das Bestandsnetz und einen weiteren Topf für den Ausbau und die Modernisierung des Schienennetzes.

Nach Kenntnis der Fragesteller hat die Bundesregierung bisher außer dem erwähnten Bericht keine der im Entschließungsantrag geforderten Maßnahmen umgesetzt. Der Bericht über mögliche neue Finanzierungsmodelle bleibt nach Ansicht der Fragesteller viel zu vage.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Maßnahmenvorschläge und konkrete Handlungsempfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene hat die Bundesregierung bisher umgesetzt (bitte pro Maßnahme und Umsetzungsstand einzeln auflisten)?
2. Welche Maßnahmenvorschläge und konkrete Handlungsempfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene wurden noch nicht umgesetzt, und warum nicht (bitte pro Maßnahme einzeln auflisten)?
3. Wann wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zum Moderne-Schiene-Gesetz vorlegen (vgl. www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/planungs-und-genehmigungsbeschleunigung/moderne-verkehrswege-2294984)?
4. Warum hat die Bundesregierung nicht, wie vom Deutschen Bundestag im Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes beschlossen, den Gesetzentwurf zum Moderne-Schiene-Gesetz im zweiten Quartal 2024 im Bundeskabinett beschlossen (vgl. Bundestagsdrucksache 20/10414)?
5. Wie lautet der weitere Zeitplan zum geplanten und angekündigten Moderne-Schiene-Gesetz?
6. Wird das Moderne-Schiene-Gesetz die folgenden Forderungen aus der Entschließung des Deutschen Bundestages enthalten: „die Fortschreibung des Ziels der vollständigen Digitalisierung und weitgehenden Elektrifizierung des Betriebs auf dem deutschen Schienennetz bis zum Jahr 2040“ und „die Umsetzung der Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene zur Reform und Entbürokratisierung der NKV-Bewertung von Maßnahmen zur Elektrifizierung“, und wenn nein, warum nicht?
7. Inwiefern sind Maßnahmen bzw. welche konkreten Maßnahmen sind im Moderne-Schiene-Gesetz für die Weiterentwicklung der Finanzierungsstrukturen der Schienenwege geplant?
8. Welche Verbesserung der Rahmenbedingungen plant die Bundesregierung, um den Kapazitätsaufbau in der Schieneninfrastruktur zu vereinfachen und langfristig abzusichern?
9. Wann wird die Bundesregierung die dem Netzzustandsbericht zugrunde liegenden Infrastrukturzustandsdaten dauerhaft, maschinenlesbar und transparent zur Verfügung stellen und dem Deutschen Bundestag sowie dem Bundesrechnungshof zu einzelnen Elementen auf Verlangen gesondert Bericht erstatten?

10. Plant die Bundesregierung, die Kenngrößen der bestehenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für eine der DB InfraGO AG angepasste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu evaluieren, wenn ja, ist die Evaluierung bereits beendet, und wie ist das Ergebnis der Evaluierung, und wenn nein, warum nicht?
11. Plant die Bundesregierung neue, an den verkehrspolitischen Zielen, wie beispielsweise Kapazität, Qualität und Kundenorientierung, ausgerichtete Kenngrößen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit der DB AG zu implementieren, wenn ja, welche neuen Kenngrößen wird die Bundesregierung implementieren, und wie wird die Bundesregierung bei der Festlegung dieser neuen Kenngrößen den Deutschen Bundestag beteiligen, und wann, und wenn nein, warum nicht?
12. Wie unterstützt die Bundesregierung den Einbau von ETCS (European Train Control System)-On-Board-Units in Bestandsfahrzeugen, die im räumlichen Anwendungsbereich der im Bundesschienenwegeausbaugesetz dargelegten Infrastrukturen eingesetzt werden sollen?
13. Hat die in der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes beschlossene Koordinierungsstelle zur operativen Steuerung des infrastruktur- und fahrzeugseitigen Roll-outs der Digitalisierung der Schiene bereits Ihre Arbeit aufgenommen, wenn ja, wie ist die Koordinierungsstelle strukturiert, und wie sehen ihre wesentlichen Tätigkeitsfelder aus, und wenn nein, warum nicht?
14. Wie unterstützt das BMDV die Arbeit der Koordinierungsstelle zur operativen Steuerung des infrastruktur- und fahrzeugseitigen Roll-outs der Digitalisierung der Schiene?
15. Wie und wann will die Bundesregierung die Finanzierungsarchitektur für die Schiene reformieren bzw. weiterentwickeln?
16. Plant die Bundesregierung eine Vereinheitlichung bzw. Integration von Förderbedingungen und Haushaltstiteln im Rahmen des gegenwärtigen Haushaltsrechts und unter Berücksichtigung der bestehenden Förderregime, wenn ja, wie soll dies konkret erfolgen, und wenn nein, warum nicht?
17. Welche zeitlichen und inhaltlichen Meilensteine zur Realisierung einer vereinfachten Finanzierungsstruktur hat die Bundesregierung bereits erarbeitet, und welche Probleme hat die Bundesregierung bei diesem Prozess bisher identifiziert?
18. Wie sollen künftig Vorhaben zur Digitalen Schiene Deutschland (DSD) und die Fahrzeugförderung finanziert werden?
19. Welche alternativen Finanzierungsmöglichkeiten prüft die Bundesregierung aktuell, und wie schätzt die Bundesregierung die Umsetzung von diesen alternativen Finanzierungsmöglichkeiten jeweils ein?
20. Welche Modelle zur Realisierung überjährig verfügbarer Finanzierungsinstrumente im Bereich der Verkehrsinfrastruktur prüft die Bundesregierung aktuell, und wie schätzt die Bundesregierung die Umsetzung von diesen alternativen Finanzierungsmöglichkeiten jeweils ein?
21. Was versteht die Bundesregierung unter einem „Infrastrukturfonds für die langfristige Absicherung notwendiger Investitionen“, die der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, fordert (vgl. www.volker-wissing.de/ein-infrastrukturfonds-fuer-deutschland)?
22. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung eine „Fonds“-Lösung zur überjährigen Finanzierung der Schieneninfrastruktur konkret aussehen?

23. Verfolgt die Bundesregierung Pläne, einen solchen Infrastrukturfonds umzusetzen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
24. Plant die Bundesregierung Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) für die Schieneninfrastruktur, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
25. Plant die Bundesregierung die Finanzierung über Projektgesellschaften für die Schieneninfrastruktur, wenn ja, wie könnte diese Art der Finanzierung konkret aussehen, und wenn nein, warum nicht?
26. Welche Schwachstellen der geltenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III hat die Bundesregierung identifiziert, und wie sollen diese behoben werden?
27. Wie sollen künftige „LV (Leistungsverzeichnisse) InfraGO“ ausgestaltet sein, und was sind die Kerninhalte der künftigen LV InfraGO?
28. Wie lautet der Zeitplan der Bundesregierung zur Konzeption der LV InfraGO?
29. Wann sollen die LV InfraGO als neues Finanzierungsregime wirksam werden?
30. Plant die Bundesregierung mit Blick auf die LV InfraGO, neue Kennzahlen bereits im Jahr 2025 aufzunehmen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
31. Wie soll in Zukunft durch die Bundesregierung konkret vorgegeben werden, wofür und in welcher Höhe die Ersatzinvestitionen für die Schieneninfrastruktur erfolgen sollen?
32. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand des vom BMDV geplanten „Infraplans“ (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/db-infrago-startet-zum-jahreswechsel.html)?
33. Wie beteiligt die Bundesregierung den Deutschen Bundestag bei der Erstellung sowie der Verabschiedung des „Infraplans“?
34. Wann wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag eine erste Version des „Infraplans“ zukommen lassen?
35. Wann wird die Bundesregierung die vom Bundesrechnungshof seit Anfang 2023 geforderte Eigentümerstrategie für die Deutsche Bahn AG vorlegen (vgl. www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/db-dauerkrise.html und www.dvz.de/politik/detail/news/bund-arbeitet-an-eigentuermerstrategie-der-db.html)?

Berlin, den 13. August 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion