

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr

Der Bundesrechnungshof (BRH) hat am 11. Dezember 2024 seinen Jahresbericht 2024 herausgegeben. In diesen aktuellen Bemerkungen zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes werden wesentliche Prüfungsergebnisse des BRH aufgegriffen, die „für die Entlastung der Bundesregierung durch das Parlament von Bedeutung sind“ (vgl. www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/hauptband-2024/gesamtband-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=2).

Von allen Bundesministerien ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) von den im Jahresbericht erwähnten „einzelplanbezogenen Prüfungsergebnissen“ mit fünf Fällen mit Abstand am meisten durch Prüfungsergebnisse des BRH betroffen. Neben der bereits bekannten Kritik des Bundesrechnungshofs an der „Dauerkrise der DB AG“ (siehe Nummer 10, S. 134) ist aus Sicht der Fragesteller der Bericht des BRH zu Nummer 13 „BMDV ignoriert Haushaltsrecht: 87,5 Mio. Euro für unwirtschaftliche Förderung von Eisenbahnverkehrsunternehmen“ besorgniserregend.

Im Kern kritisiert der BRH, dass das BMDV den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) gefördert habe, ohne zuvor die Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Im Nachgang habe sich die Förderung dann als unwirtschaftlich herausgestellt. Das Förderprogramm sollte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des Schienenpersonenfernverkehrs die Trassenpreise (die sie für die Nutzung des Schienennetzes des Bundes zahlen) anteilig finanzieren. Für die Förderung erhielt das BMDV 90 Mio. Euro für das Jahr 2023; 87,5 Mio. Euro wurden am Ende an die Unternehmen verteilt. Kritisch sehen die Fragesteller, dass die erst nachträglich erstellte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die Förderung als unwirtschaftlich bewertet, weil die Wirkungen der Förderung nach Ansicht der Fragesteller sehr gering waren und in keinem angemessenen Verhältnis zu den hohen Ausgaben standen. Hinzu kommt, dass die aktuelle Förderrichtlinie nach Kenntnis der Fragesteller bis zum November 2025 gültig ist und das BMDV beabsichtigt, weitere 280 Mio. Euro für die Förderung in den Jahren von 2025 bis 2028 aufzuwenden. Der BRH fordert dagegen, dass das Förderprogramm in seiner jetzigen Form und wegen der erwiesenen Unwirtschaftlichkeit sofort einzustellen ist.

Letztlich urteilt der BRH in seinem Bericht: „Der entstandene Schaden ist auf die Beratungsresistenz und eine Weisung der Leitungsebene des BMDV zurückzuführen“ (siehe Nummer 13.4, S. 157). Das lässt aus Sicht der Fragesteller aufhorchen und macht deutlich, dass das Vorgehen der Leitung des BMDV bei solch wichtigen Vorgängen und Fördersummen dringend näher beleuchtet werden muss.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat das Programm zur Trassenpreisförderung des Schienenpersonenfernverkehrs zur Erreichung des Ziels der Bundesregierung beigetragen, die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr zu verdoppeln, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
2. In welcher Höhe hat das Programm zur Trassenpreisförderung des SPFV zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene beigetragen (bitte quantitativ benennen)?
3. Welche Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in welchem Umfang von der Trassenpreisförderung im SPFV im Jahr 2023 profitiert (bitte nach EVU und Fördersumme aufführen)?
4. Teilt das BMDV die Beurteilung des BRH, dass das Förderprogramm „faktisch nicht zum übergeordneten Klimaschutzziel des Bundes“ beiträgt, „die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs signifikant zu senken“, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
5. Teilt das BMDV die Beurteilung des BRH, dass durch die Trassenpreisförderung für den Schienenpersonenfernverkehr anderen Maßnahmen mit höheren Klimaschutzwirkungen die dringend benötigten Mittel entzogen werden, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
6. Stimmt es, dass die Leitungsebene des BMDV mit dem Vorgehen bei diesem Förderprogramm in Kenntnis der kritischen Stellungnahme des BRH gehandelt hat, über die sie durch das Fachreferat informiert wurde, wenn ja, warum, und wenn nein, warum stellt dies der Bundesrechnungshof so dar (vgl. Bemerkungen 2024 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes, S. 154)?
7. Sprachen aus Sicht des Referats konkreten Gründe gegen eine Trassenpreisförderung, und wenn ja, welche?
8. Wann wurde die Hausleitung vom zuständigen Fachreferat über die Prüfung des BRH informiert, und inwiefern wurde das sich abzeichnende Prüfungsergebnis bei der Entscheidung zur Fortführung der Förderung für die Jahre von 2025 bis 2028 berücksichtigt?
9. Warum hat das BMDV auf die gesetzlich vorgeschriebene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vor Beginn der Förderung verzichtet?
10. Warum hat die Leitungsebene des BMDV das zuständige Fachreferat angewiesen, die Förderrichtlinie ohne die erforderliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu entwickeln, und welche Person aus der Leitungsebene des BMDV ist für diese Entscheidung verantwortlich?
11. Prüft die Bundesregierung oder eine andere Institution, wie vom Bundesrechnungshof gefordert, Schadensersatzansprüche gegenüber der Leitungsebene des BMDV, wenn ja, wann ist mit einem Ergebnis zu rechnen, und wenn nein, warum nicht?
12. Warum hat die Leitung des BMDV trotz der gegenteiligen Aufforderung des BRH, entschieden, die Förderrichtlinie in Kraft zu setzen, und welche Person aus der Leitung des BMDV ist für diese Entscheidung verantwortlich?
13. Sind die in den Fragen 7 und 8 erwähnten Entscheidungen auf den Druck durch die DB AG zurückzuführen, die maßgeblich vom Förderprogramm profitiert hat, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

14. Warum hat das BMDV, wie der BRH in seinem Bericht darstellt, wiederholt bereits bei anderen Förderprogrammen, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung als grundlegenden Schritt bei der Vorbereitung von Förderprogrammen übersprungen?
15. Warum ignoriert das BMDV damit auch Beschlüsse des Rechnungsprüfungsausschusses?
16. Berücksichtigen das zuständige Fachreferat im BMDV und die derzeitige Leitung des BMDV die Vorschriften aus der Bundeshaushaltsordnung (BHO), wonach bei allen finanzwirksamen Maßnahmen der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit zu beachten ist, wenn ja, teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragesteller, dass nach den Berichten des BRH der Eindruck entsteht, das BMDV ignoriere die BHO, und wenn nein, warum nicht?
17. Teilt das BMDV die Meinung des BRH, dass dem Bund ein Schaden in Höhe von 87,5 Mio. Euro entstanden ist, wenn ja, warum hat das BMDV bewusst diesen möglichen Schaden in Kauf genommen, und wenn nein, warum nicht?
18. Teilt das BMDV die Beurteilung des von ihm nachträglich beauftragten Gutachters, wonach selbst mit einer Vollfinanzierung der Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr „lediglich 1 Prozent der notwendigen Treibhausgasminderung“ erreicht werden kann, und wenn nein, warum nicht?
19. Teilt das BMDV die Beurteilung des von ihm nachträglich beauftragten Gutachters, dass angesichts der begrenzten Wirksamkeit der Trassenpreisförderung die Ausgaben in keinem angemessenen Verhältnis zu den erwarteten Ergebnissen stünden, und wenn nein, warum nicht?
20. Plant das BMDV, die Trassenpreisförderung für den SPFV einzustellen, und wenn nein, warum nicht?
21. Plant das BMDV aktuell oder in naher Zukunft weitere Programme zur Trassenpreisförderung?
 - a) Wenn ja, welche, und inwiefern unterscheiden sich diese von dem im BRH-Bericht kritisierten Programm?
 - b) Wenn ja, warum erwartet das BMDV bei dieser neuen Förderung eine positive Wirtschaftlichkeit?
22. Welche Schlüsse zieht das BMDV aus dem Jahresbericht des BRH zur Kritik am aktuellen Förderprogramm für Trassenpreise im SPFV?
23. Wie ist der aktuelle Stand innerhalb des BMDV zu einer Reform des Trassenpreissystems?

Berlin, den 13. Januar 2025

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

