

## Antwort

### der Bundesregierung

#### auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/14588 –

#### Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr

##### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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 zu-

rückzuführen“ (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.

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)?

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der nachträglich erstellten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Trassenpreisförderung 2023 gemäß der Richtlinie zur Förderung des Schienenpersonenfernverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte vom 26. Oktober 2023 (Förderrichtlinie) wurde auch die im Jahr 2023 erfolgte Förderung bewertet. Der Gutachter hat ermittelt, dass die Trassenpreisförderung im Jahr 2023 zur Zielerreichung beigetragen hat.

Anhand der Modellrechnung des Gutachters können 0,351 bis 0,522 Mrd. Personenkilometer mit der Trassenpreisförderung 2023 erklärt werden.

Die Förderung im Jahr 2023 umfasste lediglich die Monate Oktober und November und die Förderquote lag bei 42,8 Prozent der Trassenentgelte.

3. Welche Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in welchem Umfang von der Trassenpreisförderung im SPFV im Jahr 2023 profitiert (bitte nach EVU und Fördersumme aufführen)?

Letztempfänger	Förderentgelte in Euro
Berliner Eisenbahnfreunde e. V.	305,90
BTE BahnTouristikExpress GmbH	108 032,35
DB Fernverkehr AG	85 408 704,85
Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH	2 588,74
Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH	24 626,46
Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH	2 560,34
ERC.D GmbH	17 383,37
European Sleeper Coöperatie U. A.	23 295,00
FlixTrain GmbH	1 263 249,36
Holsteinische Eisenbahngesellschaft für historischen Verkehr gGmbH	1 332,81
Mansfelder Bergwerksbahn e. V.	1 585,31
MSM Gruppe	8 938,44
RailAdventure GmbH	127 468,91
RDC AUTOZUG Sylt GmbH	111 126,06
Schienenverkehrsgesellschaft mbH	17 203,52
SNCF Voyages Deutschland GmbH	251 839,93
Stauden-Verkehrs-GmbH	116,58
Tenforty2-Rail GmbH	416,64
Train Charter Services B. V.	58 060,76
TRIANGULA Logistik GmbH	472,84
UEF Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH	8 278,36
Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e. V.	746,78

Letztempfänger	Förderentgelte in Euro
Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	19 201,21
WEE Rail GmbH	12 093,85
Gesamtergebnis	87 469 628,36

Quelle: DB InfraGO AG

- 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?

Nein. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Trassenpreisförderung kommt zu dem Ergebnis, dass mit einer Trassenpreisförderung im SPFV unter den in der konkreten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu Grunde gelegten Annahmen bis zu 0,257 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Jahr erreicht werden können. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass dieser konkreten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die Ziele „Verdoppelung der Verkehrsleistung auf der Schiene bis 2030“ und „Steigerung der Konkurrenzfähigkeit des SPFV im intermodalen Wettbewerb“ zugrunde gelegt wurden.

- 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?

Der Haushaltsgesetzgeber hat mit dem Bundeshaushaltsplan 2023 Ausgabeermächtigungen von 90 Mio. Euro für eine Reduzierung der Trassenpreise im Personenfernverkehr veranschlagt und damit den Haushaltsansatz gegenüber dem Regierungsentwurf auf 130 Mio. Euro erhöht. Es ist nicht Aufgabe der Bundesregierung, Entscheidungen des Haushaltsgesetzgebers zu bewerten.

- 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)?
- Warum hat das BMDV auf die gesetzlich vorgeschriebene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vor Beginn der Förderung verzichtet?
- 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?
- 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?
- 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 Prüfungsausschusses?
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?

Die Fragen 6, 9, 10, 12 und 14 bis 16 werden gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat in seiner Stellungnahme an den Bundesrechnungshof (BRH) zu der zugrundeliegenden Prüfungsmitteilung zugesichert, dass bei künftigen Förderprogrammen sichergestellt wird, dass die erforderliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bereits vor dem Start oder der grundlegenden Änderung eines Förderprogramms durchgeführt wird. Hierzu wurde die Ergänzende Geschäftsordnung des BMDV angepasst.

Der Haushaltsgesetzgeber hat mit dem Bundeshaushalt 2023 klargestellt, dass er eine Umsetzung einer solchen Trassenpreisförderung mit der in der Antwort zu Frage 5 genannten Mittelhöhe für das Jahr 2023 erwartet. Er hat zudem mit Artikel 12 des Haushaltsfinanzierungsgesetzes und der seit dem 1. Januar 2024 geltenden Ergänzung von § 23 BHO, wonach bei Zuwendungen immer von dem Vorliegen des Bundesinteresses auszugehen ist, wenn sie Beschlüssen des Deutschen Bundestages basieren, seine grundsätzliche Haltung zu auf Parlamentsbeschlüssen basierenden Förderprogrammen nachträglich klargestellt.

Die entsprechenden Veranlassungen zur Umsetzung der im Einzelplan 12 des Bundeshaushalts 2023 vorgesehenen Maßnahmen waren umgehend nach dessen Verabschiedung durch das BMDV zu treffen. Dazu gehörte mithin auch die Umsetzung der Trassenpreisförderung 2023 in einem der geltenden Rechtslage entsprechenden Verfahren.

Im Spätsommer des Jahres 2023 wurde die Hausleitung des BMDV informiert, dass entsprechende Veranlassungen im Bereich der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht erfolgt waren. Eine Umsetzung der Trassenpreisförderung 2023 ohne Verzicht auf eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung war damit nicht mehr möglich.

Vor diesem Hintergrund wurde entschieden, die Trassenpreisförderung auch ohne Vorliegen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum 1. Oktober 2023 in Kraft zu setzen. Ein weiteres Zuwarten war nicht geboten, da die entsprechenden Haushaltsmittel nicht in die Folgejahre übertragbar waren. Das negative Ergebnis der nach der Weisung umgehend beauftragten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung konnte zum maßgeblichen Entscheidungszeitpunkt im Oktober 2023 nicht antizipiert werden, zumal Trassenpreisförderungen in den Vorjahren anderen Zwecken dienten – unter anderem dem Ausgleich pandemiebedingter Einschränkungen – und somit nur eingeschränkt zu Vergleichszwecken herangezogen werden konnten.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet.

Der BRH hat die Leitung des BMDV im Juli 2024 über die seit März 2024 laufende BRH-Prüfung informiert. Das Fachreferat der Eisenbahnabteilung hat die Hausleitung auf die Stellungnahme des Bundesrechnungshofes hingewiesen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 100 und 101 auf Bundestagsdrucksache 20/14393 verwiesen.

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?
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?

Die Fragen 11 und 17 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat die Ausführungen des BRH zur Kenntnis genommen und prüft das weitere Vorgehen.

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?

Nein. Die Bundesregierung trifft ihre Entscheidungen in eigener Zuständigkeit.

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 Treibhausgasmindering“ 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?

Die Fragen 18 und 19 werden gemeinsam beantwortet.

Das BMDV hat die Beurteilungen durch den nachträglich beauftragten Gutachter zur Kenntnis genommen.

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?

Die Fragen 20 bis 21b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 100 und 101 auf Bundestagsdrucksache 20/14393 verwiesen.

22. Welche Schlüsse zieht das BMDV aus dem Jahresbericht des BRH zur Kritik am aktuellen Förderprogramm für Trassenpreise im SPFV?

Das BMDV prüft derzeit die Hinweise des BRH aus dem Jahresbericht.

23. Wie ist der aktuelle Stand innerhalb des BMDV zu einer Reform des Trassenpreissystems?

Das BMDV hat im Herbst 2024 einen Prozess zur Vorbereitung einer möglichen Reform in der nächsten Legislaturperiode aufgesetzt. Derzeit werden verschiedene Möglichkeiten zur Änderung der gesetzlichen Trassenpreisregelungen erarbeitet und bewertet. Am Ende des Prozesses sollen Handlungsempfehlungen an die Hausleitung gegeben werden.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*