

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/7931 –

Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur nicht-bundeseigener Unternehmen

Vorbemerkung der Fragesteller

Bei der Schieneninfrastruktur zeigt sich bis heute die Notwendigkeit, Infrastrukturausbauten und Ersatzinvestitionen durch den Bund mitfinanzieren zu müssen. Nach dem Grundgesetz (Artikel 87e Abs. 4) hat der Bund aber nur die Gewähr für den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes zu tragen. Diese Infrastrukturen werden zu großen Teilen über das Bundesschienenwegeausbaugesetz finanziert. Es zeigt sich aber, dass Schienennetze, die privaten Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) gehören, zum Teil sehr geeignet sind, neben dem regionalen Personen- und Güterverkehr insbesondere auch überregionalen Schienengüterverkehr aufzunehmen.

Die Zuständigkeit für nicht bundeseigene Eisenbahninfrastruktur liegt derzeit in aller Regel allein bei den jeweiligen Eigentümern. Eine Mitfinanzierung durch den Bund könnte angesichts des wachsenden Schienengüterverkehrs, gerade im Hafenhinterlandverkehr, auch im Interesse des Bundes liegen, um die nötigen Kapazitäten kostengünstiger und schneller zur Verfügung stellen zu können als durch Neubaumaßnahmen an Bundesschienenwegen.

1. Stehen nichtbundeseigenen EIU öffentliche Mittel für Ausbau und/oder Unterhalt ihrer Schienenstrecken zur Verfügung?
2. In welchem Umfang hat der Bund bisher Schieneninfrastruktur nicht-bundeseigener Unternehmen seit 1990, aufgeschlüsselt nach Jahr und Art der Infrastrukturen (z. B. Werksbahn oder öffentliche Bahnstrecke), mitfinanziert?
3. Auf welchen gesetzlichen Grundlagen ist dieses geschehen?

4. In welchem Umfang beabsichtigt die Bundesregierung die Mitfinanzierung nichtbundeseigener Bahninfrastruktur in den Jahren 2008 und 2009?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.

Bis zum 31. Dezember 2006 wurden von den für Investitionen verfügbaren Mitteln nach dem GVFG den Ländern 80 Prozent (rund 1 330 Mio. Euro) nach einem Schlüssel für die Länderprogramme gemäß § 6 Abs. 2 GVFG zugeteilt.

Die restlichen 20 Prozent der Mittel bleiben einem besonderen Bundesprogramm vorbehalten, das das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgrund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen aufstellt und jährlich fortschreibt (gemäß § 6 Abs. 1 GVFG).

Zu den förderfähigen Vorhaben zählen u. a. auch der Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2b GVFG, soweit sie dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dienen und auf besonderen Bahnkörpern geführt werden.

Im Rahmen der Föderalismusreform ist die Abschaffung der GVFG-Länderprogramme zum 31. Dezember 2006 beschlossen worden. Die dafür geschaffene Kompensationsregelung ist in Artikel 143c des Grundgesetzes (GG) und in § 3 Abs. 1 des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG) als Artikel 13 des Föderalismus-Begleitgesetzes enthalten und sieht ab 2007 jährliche Kompensationszahlungen an die Länder in Höhe von 1 335,5 Mio. Euro bis zum Jahr 2013 vor, anschließend ist eine Überprüfung vorgesehen.

Das GVFG-Bundesprogramm bleibt mit allen bisherigen rechtlichen Bindungen bis 2019 bestehen.

Die Entscheidung, ob und welche Vorhaben gefördert werden sollen, treffen die Länder in eigener Zuständigkeit.

5. Um welche Arten von Mitfinanzierungen (z. B. Zuschüsse oder Darlehen) handelt es sich?
6. Welche Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Instandhaltung, Ausbauten oder Ersatzbauten) werden mitfinanziert?

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

Bei den im Rahmen des GVFG zur Verfügung gestellten Mitteln handelt es sich um Bundesfinanzhilfen, die den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) als Zuschüsse gewährt werden.

Hinsichtlich der Kompensationszahlungen gemäß Artikel 143c GG entscheiden die Länder in eigener Zuständigkeit über die Fördervorhaben, deren anteilige Förderung und der Art der Finanzierung.

7. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit eines Gesetzes beziehungsweise der Öffnung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes zur Mitfinanzierung nichtbundeseigener Schienenstrecken?
8. Wenn ja, bis wann plant die Bundesregierung ein solches Gesetz einzubringen?

9. Müsste für ein solches Gesetz Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes (GG) geändert werden?
10. Setzt sich die Bundesregierung im Rahmen der Föderalismuskommission II für eine Änderung von Artikel 87e Abs. 4 GG ein, mit dem Ziel die Gewährleistungspflicht des Bundes über Eisenbahnen des Bundes hinaus zu erweitern oder die öffentliche Finanzierungsverantwortung für die Eisenbahninfrastruktur nach funktionalen Kriterien zwischen Bund und Ländern aufzuteilen?

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

Ein Bundesgesetz, das die Finanzierung nichtbundeseigener Schienenstrecken vorsieht, bedürfte einer Verfassungsänderung. Denn nach Artikel 104a Abs. 1 GG haben der Bund und die Länder gesondert die Ausgaben zu tragen, die sich aus der Wahrnehmung ihrer Aufgaben ergeben, solange das Grundgesetz keine abweichende Regelung trifft (so genanntes Konnexitätsprinzip). Gemäß Artikel 30 GG fällt die Infrastruktur der NE-Bahnen in die Zuständigkeit der Länder. Eine Ausnahme vom Konnexitätsprinzip, wie sie sich z. B. in Artikel 104a Abs. 4 GG für die dargestellten Regelungen des GVFG zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden findet, sieht das Grundgesetz generell für die Infrastruktur der NE-Bahnen jedoch nicht vor.

11. Für welche nichtbundeseigenen Schienenstrecken sieht die Bundesregierung im Zeitraum bis 2015 eine Notwendigkeit zur Mitfinanzierung?
12. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, welche Teilnetze nichtbundeseigener EIU auch für die Abwicklung von überregionalen Schienenverkehren geeignet sind?
13. Gibt es insbesondere ein Konzept zur Einbeziehung dieser Strecken zur Kapazitätserweiterung für den Hafenhinterlandverkehr auf der Schiene?

Die Fragen 11 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für die NE-Bahnen liegt teilweise bei den Ländern, zum Teil aber auch bei den Kommunen oder sonstigen Dritten (insbesondere bei Hafenbahnen und sonstigen Industriebahnen). Die Beteiligten sind gefordert, im Rahmen ihrer Zuständigkeit für eine Bereitstellung der notwendigen Streckenkapazitäten und die erforderlichen Finanzmittel für den bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur zu sorgen. Dies gilt unabhängig davon, ob diese Strecken dem überregionalen Schienenverkehr, dem Hafenhinterlandverkehr oder sonstigen Zwecken dienen und betrifft auch die Durchführung von Studien zur Ermittlung des Infrastrukturausbaubedarfs der NE-Bahnen.

14. Hält die Bundesregierung die Forderung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für angemessen, den Ländern für die nichtbundeseigenen EIU pro Jahr 150 Mio. Euro zur zweckgebundenen Finanzierung von Ersatzinvestitionen und zur Instandhaltung der Bestandsnetze dieser EIU zuzuweisen?

Die Finanzierung von Ersatzinvestitionen und der Instandhaltung des Bestandsnetzes der NE-Bahnen liegt nicht in der Zuständigkeit des Bundes.

