

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Karin Rehbock-Zureich, Angelika Mertens, Hans-Günter Bruckmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Franziska Eichstädt-Bohlig, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 14/2551 –**

Bahnreform und Eisenbahnpolitik

Im Dezember 1993 hat der Deutsche Bundestag die Gesetze für die Bahnreform verabschiedet und damit entscheidende Rahmenbedingungen für eine leistungsfähige Eisenbahn in Deutschland gesetzt. Die zweite Stufe der Bahnreform wurde durch Gründung der fünf Aktiengesellschaften (DB Reise&Touristik AG, DB Regio AG, DB Cargo AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG) unter dem Dach der DB-Holding im Laufe des Jahres 1999 realisiert.

Die Bahn leidet nach wie vor unter Wettbewerbsnachteilen vor allem im Verhältnis zur Straße, aber auch zur Luft und angesichts unterschiedlicher Rahmenbedingungen in Europa.

Als eine der wesentlichen verkehrspolitischen Aufgaben der neuen Bundesregierung wurde nach dem Regierungswechsel in der Koalitionsvereinbarung vom 20. Oktober 1998 ausdrücklich vorgesehen, dass die Bahnreform zum Erfolg geführt werden muss, und hervorgehoben, dass hierfür der Abbau der bestehenden Wettbewerbsverzerrungen auch im Hinblick auf das Ziel, den Klimaschutz zu verbessern, unerlässlich ist. Dies entspricht auch dem im Allgemeinen Eisenbahngesetz festgeschriebenen Auftrag an die Bundesregierung und die Länder, auf einen lautereren Wettbewerb der Verkehrsträger hinzuwirken.

Sechs Jahre nach Verabschiedung der Bahnreform ist es an der Zeit, Bilanz zu ziehen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 28. Juni 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

I. Grundlagen zur Eisenbahnpolitik

1. Wie haben sich bei der Deutschen Bahn AG in den Jahren seit der Bahnreform die wirtschaftlichen Eckdaten weiterentwickelt (Jahr für Jahr), insbesondere
 - a) Entwicklung des Streckennetzes (Aus- und Neubaustrecken, Stilllegungen)?

Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) und der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) wurden seit 1994 folgende Streckenabschnitte neu in Betrieb genommen:

Jahr	Strecke	Land	Länge (in km)
1994	Abzweig Nantenbach – Rohrbach (Nantenbacher Kurve)	BY	10
1995	Frankfurt (Main)-Mühlberg – Hanau (S-Bahn)	HE	20
	Eisenberg (Pfalz) – Ramsen	RP	4
	Ingolstadt Hbf – Weichering und Brautlach (Seehof) – Zuchering (südliche Umfahrung Ingolstadt)	BY	14
1996	Stapelburg – Vienenburg	ST/NI	12
	Abzweig Ruhrtal – Duisburg-Ruhrort Hafen	NW	1
1997	Hamburg-Bergedorf – Reinbek (S-Bahn)	HH/SH	4
	Hannover Hbf – Seelze Pbf (S-Bahn)	NI	12
	Wiesbaden Hbf – Abzweig Wäschbach	HE	3
	Frankfurt (Main)-Stresemannallee – Darmstadt (S-Bahn)	HE	17
1998	Oebisfelde – Staaken (Neubauabschnitt im Zuge der 221 km langen NBS/ABS Hannover – Berlin)	ST/BB	146
	Weddel – Lehre	NI	13
	„Eichenberger Kurve“ beim Bf. Eichenberg	HE	1
	Neufahrn (b. Freising) – Flughafen München	BY	7
1999	Abzweig Mönchwald – Abzweig Mönchhof – Frankfurt (Main) Flughafen Fernbahnhof – Frankfurt (Main)-Sportfeld und Frankfurt (Main) Flughafen Fernbahnhof – Zeppelinheim	HE	15
	Zorneding – Grafing Bf (S-Bahn)	BY	9
	Salzwedel – Nienbergen (– Wieren)	ST/NI	13

Hinsichtlich der Einzelheiten zu Neu- und Ausbaumaßnahmen und der Modernisierung der Infrastruktur wird auf die Berichte zum Ausbau der Schienenwege verwiesen (zuletzt Drucksache 14/2176).

Die Entwicklung der Streckenstilllegungen bei der DB AG zeigt die Tabelle (ohne Abgabe an Dritte):

Jahr	alte Bundesländer		neue Bundesländer	
	Abschnitte (Anzahl)	Länge [km]	Abschnitte (Anzahl)	Länge [km]
1994	27	214	3	43
1995	46	414	9	41
1996	55	641	13	152
1997	22	321	19	340
1998	25	294	27	312
1999	29	279	28	289
Summe	204	2163	99	1177

Bis Ende 1999 wurden außerdem 20 Stichstrecken mit 141 km Gesamtlänge in Nebengleise des jeweiligen Anschlussbahnhofs umgewandelt und 30 Streckenabschnitte mit 643 km Länge an Dritte zum Weiterbetrieb als öffentliche Eisenbahninfrastruktur abgegeben.

Insgesamt konnten hierdurch jährliche Instandhaltungsaufwendungen von rd. 9 Mio. DM sowie Ersatzinvestitionen von fast 700 Mio. DM vermieden werden.

Bei der Bewertung dieser Angaben ist zu berücksichtigen, dass auf Grund des Kabinettsbeschlusses vom 14. Juni 1978 Verfahren nach Bundesbahngesetz für unwirtschaftliche Güterverkehrsstrecken vor der Bahnreform nur eingeleitet wurden, wo dies aus städtebaulichen oder straßenbautechnischen Gründen oder wegen anstehender Investitionen unbedingt notwendig war. Bei ca. 50 Strecken hatte ein eingeleitetes Verfahren nach Bundesbahngesetz (BbG) bis zur Bahnreform nicht zu einem Antrag nach § 14 Abs. 3d) BbG geführt, so dass dieses ggf. nach den neuen Rechtsvorschriften wieder aufzunehmen war.

- b) Umsatz- und Verkehrsleistungen in den Bereichen Personenfernverkehr, Personennahverkehr, Güterverkehr einschließlich Kombiniertes Verkehr?

**Entwicklung Umsatz und Verkehrsleistung im Personenfernverkehr,
Personennahverkehr und Güterverkehr**

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Fernverkehr						
Umsatz [Mio. DM]	4.860	5.171	5.350	5.493	5.304	5.533
Unterschied zum Vorjahr		+ 6,4%	+ 3,5%	+ 2,7%	- 3,4%	+ 4,3%
Verkehrsleistung [Mio. Pkm]	34.845	36.277	35.620	35.155	34.562	34.897
Unterschied zum Vorjahr		+ 4,1%	- 1,8%	- 1,3%	- 1,7%	+ 1,0%
Nahverkehr						
Umsatz [Mio. DM]	10.791	11.351	11.918	12.167	12.088	12.342
Unterschied zum Vorjahr		+ 5,2%	+ 5,0%	+ 2,1%	- 0,6%	+ 2,1%
Verkehrsleistung [Mio. Pkm]	29.694	34.057	35.408	36.475	37.291	37.849
Unterschied zum Vorjahr		+ 14,7%	+ 4,0%	+ 3,0%	+ 2,2%	+ 1,8%
Güterverkehr						
Umsatz [Mio. DM]	6.969	6.799	6.468	6.694	6.600	6.306
Unterschied zum Vorjahr		- 2,4%	- 4,9%	+ 3,5%	- 1,4%	- 4,5%
Verkehrsleistung [Mio. tkm]	69.775	68.744	67.369	72.389	73.273	71.494
Unterschied zum Vorjahr		- 1,5%	- 2,0%	+ 7,5%	+ 1,2%	- 2,4%

- c) Anteil am modal split aller Verkehrsträger?

Anteil am Modal Split im Güterverkehr

	Verkehrsleistung (VL) in Mrd. tkm und Modal Split (MS) in %									
	1994²⁾		1995		1996		1997		1998	
	VL	MS	VL	MS	VL	MS	VL	MS	VL	MS
Binnenschiff			64,0	16,8 %	61,3	16,1 %	62,2	15,3 %	64,3	15,1 %
Straße¹⁾			248,4	65,2 %	251,3	66,1 %	272,6	67,0 %	288,5	67,7 %
DB AG			68,7	18,0 %	67,4	17,7 %	72,4	17,8 %	73,3	17,2 %
Gesamt			381,2	100 %	379,9	100 %	407,1	100 %	426,1	100 %

- 1) Deutsche Fahrzeuge Regional- und Fernzone, ausländische Fahrzeuge alle Entfernungsstufen
 2) Für 1994 aufgrund Änderungen in der statistischen Erhebung keine vergleichbaren Werte verfügbar

Anteil am Modal Split im Personenverkehr

	Verkehrsleistung (VL) in Mrd. Pkm und Modal Split (MS) in %									
	1994		1995		1996		1997		1998	
	VL	MS	VL	MS	VL	MS	VL	MS	VL	MS
Luft (innerdt.)	6,7	0,7 %	7,3	0,8 %	7,2	0,8 %	7,8	0,9 %	8,5	0,9 %
Straße davon ÖPNV	815,8 77,5	91,8%	819,9 77,0	91,5 %	821,0 76,7	91,5 %	825,9 76,2	91,6 %	831,6 75,9	91,7 %
Schiene davon SPNV	66,4 31,5	7,5 %	69,0 32,7	7,7 %	69,2 33,5	7,7 %	67,9 33,0	7,5 %	66,5 32,2	7,4 %
Gesamt	888,9	100 %	896,2	100 %	897,4	100 %	901,6	100 %	906,6	100 %

d) Mitarbeiterbestand?

Eckdaten DB Konzern einschließlich Mitarbeiterbestand 1994 bis 1999

[Mio. DM]	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Umsatz Veränderungen um Vorjahr	28.933	29.824 + 3,1 %	30.221 + 1,3 %	30.466 + 0,8 %	30.018 - 1,5 %	30.417 + 1,3 %
Umsatz, vergleichbar¹ Veränderungen um Vorjahr	27.750	28.902 + 4,2 %	29.475 + 2,0 %	30.006 + 1,8 %	30.018 + 0,0 %	30.417 + 1,3 %
Ergebnis vor Steuern Veränderungen um Vorjahr	491	553 + 12,6 %	721 + 30,4%	359 - 50,2%	394 + 9,7%	170 - 56,8%
Cash Flow Veränderungen um Vorjahr	2.888	2.826 - 2,1 %	3.475 + 23,0 %	3.585 + 3,2 %	3.882 + 8,3 %	4.123 + 6,2 %
Beschäftigte (31.12.) Veränderungen um Vorjahr	331.101	312.579 - 5,6 %	288.768 - 7,6 %	268.273 - 7,1 %	252.468 - 5,9 %	241.601 - 4,3 %
Bruttoinvestitionen Veränderungen um Vorjahr	13.942	14.334 + 2,8 %	15.199 + 6,0 %	13.957 - 8,2 %	14.982 + 7,3 %	16.162 + 7,8 %

¹⁾ Bereinigt um konzernstrukturelle Veränderungen des Konsolidierungskreises (z. B. Ausscheiden von Gesellschaften).

2. Hält die Bundesregierung nach Bildung der DB-Holding gegenwärtig Restrukturierungsmaßnahmen für erforderlich, damit das Unternehmen sich im nationalen und internationalen Wettbewerb behaupten kann, und wenn ja, welche?

Die DB AG hat im Rahmen der neu gewonnenen Eigenverantwortlichkeit und der damit verbundenen Flexibilität die Möglichkeit und die Pflicht, ihre internen Strukturen den Anforderungen des nationalen und internationalen Wettbewerbs anzupassen.

Der Vorstandsvorsitzende der DB AG hat angekündigt, die Organisations- und Führungsstrukturen mit dem Ziel einer effizienteren Führung und der Senkung der Kosten zu überprüfen. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Vorstände der DB AG bzw. der Führungsgesellschaften auf der Grundlage der Erfahrungen der letzten Jahre und u. a. im Hinblick auf die angestrebte Herstellung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens die notwendigen Maßnahmen zur Optimierung der Organisation und Struktur einleiten werden.

Die vom Vorstand der DB AG initiierten Schritte zur Intensivierung der internationalen Zusammenarbeit der Schienenverkehrsunternehmen werden von der Bundesregierung begrüßt.

Dies betrifft in besonderem Maße die von der DB AG eingeleiteten Kooperationen im Bereich des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs wie die Gründung des im Frachtgeschäft tätigen Gemeinschaftsunternehmens Railion mit den Niederländischen Bahnen, das für weitere Partnergesellschaften offen steht.

Der internationalen Zusammenarbeit von europäischen Eisenbahngesellschaften kommt aus Sicht der Bundesregierung für die weitere Entwicklung des Schienengüterverkehrs große Bedeutung zu. Entsprechende Kooperationen sind darüber hinaus auch im Bereich des Schienenpersonenverkehrs notwendig, um die hier vorhandenen Marktpotentiale im internationalen Verkehr stärker nutzen zu können.

3. Welche Haltung vertritt die Bundesregierung zu Forderungen, die gegenwärtige Konzernstruktur zu verändern?

Mit den Regelungen zur Bahnreform sind 1994 die Grundstrukturen der DB AG vom Gesetzgeber mit großer Mehrheit beschlossen worden. Damit ist der äußere Rahmen für die wettbewerbsorientierte Weiterentwicklung des Unternehmens gesetzt. Mit der Umsetzung der zweiten Stufe der Bahnreform hat die DB AG durch die Ausgliederung ihrer Geschäftsbereiche in die Aktiengesellschaften DB Reise&Touristik AG, DB Regio AG, DB Cargo AG, DB Netz AG und DB Station&Service AG die Unternehmensstruktur den gesetzlichen Vorgaben entsprechend weiterentwickelt und auf diese Weise die dezentralisierte unternehmerische Verantwortung und die Marktnähe verstärkt. Diese Führungsgesellschaften haben die Entscheidungsbefugnis für ihren Geschäftsbereich und die Ergebnisverantwortung. Die Holding hat steuernde, koordinierende und kontrollierende Aufgaben.

Weiterentwicklungen der Führungsstruktur im DB-Konzern im Rahmen dieser Grundstrukturen werden vom Eigentümer Bund grundsätzlich begrüßt, wenn sie durch Straffung der Organisation zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und zur Steigerung der Verkehrsanteile des Unternehmens beitragen. Durch eine effizientere Führungsstruktur kann die Wettbewerbsposition der Schiene

gegenüber konkurrierenden Verkehrsträgern gestärkt werden. Voraussetzung ist dabei allerdings, dass die Eigenverantwortlichkeit der DB Netz AG bei der Trassenvergabe und der Trassenpreisfestsetzung diskriminierungsfrei ist und durch konzerninterne Regelungen nicht beeinträchtigt wird. Dies wird auch innerhalb des vom Bahnvorstand angekündigten Konzernumbaus gewährleistet.

Eine Änderung der durch die Bahnreform geschaffenen Rahmenbedingungen für die Unternehmensorganisation strebt die Bundesregierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht an (zur weitergehenden Trennung von Fahrweg und Transport siehe Antwort zu Frage 13).

4. Wie vereinbart die Bundesregierung den am Gemeinwohl orientierten Verfassungsauftrag des Bundes mit den unternehmerischen Vorstellungen und betriebswirtschaftlich ausgerichteten Netz- und Angebotsplanungen der Deutschen Bahn AG?

Den Interessenlagen des Bundes und des Unternehmens ist durch die Bahnreform Rechnung getragen worden. Mit diesen vom Verfassungs- bzw. Gesetzgeber verabschiedeten Regelungen wurde eine klare Abgrenzung unternehmerischer und staatlicher Verantwortung geschaffen. Sie sind gleichzeitig Vorgabe für das Handeln der Bundesregierung. Danach hat der Bund zu gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt der Schienennetze der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Im Übrigen werden Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt.

Im Bereich des Schienennetzes erfordert das Gemeinwohl Verbesserungsmaßnahmen, die über die unternehmerischen Vorstellungen der DB AG hinausgehen. Aus diesem Grund wendet der Bund auf der Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) in erheblichem Umfang Finanzmittel zur Finanzierung dieser Maßnahmen auf. Zur Finanzierung gewährt der Bund nach § 10 des BSchwAG nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse, von 1994 bis 1999 über 24 Mrd. DM, davon alleine 1998 4,8 Mrd. DM und 1999 5,8 Mrd. DM. Durch die Verbesserung des Schienennetzes werden auch die Voraussetzungen geschaffen, um die Qualität der Angebote im gesamten Schienenverkehr maßgeblich zu verbessern.

Die Bestandsnetzinvestitionen werden durch Eigenmittel der DB Netz AG und/oder der DB Station&Service AG und ergänzend durch zinslose Darlehen bzw. in den neuen Bundesländern durch nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse des Bundes (Beseitigung der investiven Altlast auf der Grundlage des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes – DBGrG) anteilig finanziert.

Im Rahmen ihrer Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr stehen den Ländern auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes ausreichende Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr und insbesondere den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung. Darüber hinaus sieht die Bundesregierung derzeit keine Notwendigkeit, dass der Bund zur Gewährleistung des Wohls der Allgemeinheit Verkehrsleistungen subventioniert oder bestellt.

5. Welche Wettbewerbsnachteile ergeben sich für die Deutsche Bahn AG infolge der unterschiedlichen Treibstoffbesteuerung für Schiene, Luftfahrt und Schifffahrt und welche Folgerungen zieht die Bundesregierung hieraus?

Die Mineralölsteuerbefreiungen für die Luftfahrt und die Seeschifffahrt sind nach dem Gemeinschaftsrecht (Mineralölsteuerstrukturrichtlinie) zwingend vorgeschrieben. Die nach Gemeinschaftsrecht nur fakultative Steuerbefreiung für die Binnenschifffahrt beruht auf internationalen Verträgen (Mannheimer Schifffahrtsakte, Straßburger Gasölabkommen).

Die Bundesregierung hält eine Mineralölbesteuerung sämtlicher Verkehrsträger unter dem Gesichtspunkt der steuerlichen Gleichbehandlung sowie der verkehrs- und wettbewerbspolitischen Harmonisierung für notwendig. Der bekannte Wettbewerbsnachteil der mit Mineralölsteuer belasteten Schiene gegenüber den steuerbefreiten Verkehrsträgern Flugzeug und Schiff ist aus Sicht der Bundesregierung nicht dadurch zu lösen, dass auch der Schienenverkehr von der Mineralölbesteuerung ausgenommen wird, sondern dadurch, dass auch die bisher befreiten Verkehrsträger in die Mineralölbesteuerung einbezogen werden. Dies kann jedoch aus Wettbewerbsgründen nicht in einem nationalen Alleingang, sondern muss durch abgestimmte Maßnahmen auf europäischer bzw. internationaler Ebene erfolgen. Andernfalls würden die ausländischen Konkurrenten die Verkehrsanteile der inländischen Verkehrsträger Flugzeug und Schiff übernehmen, ohne dass politisch erwünschte Verlagerungseffekte zu Gunsten des ökologisch vorteilhaften Verkehrsträgers Schiene auftreten.

Die Mineralölsteuerzahlungen der DB AG beliefen sich im Jahre 1999 nach ihren Angaben auf über 400 Mio. DM.

6. Welche weiteren Wettbewerbsnachteile sieht die Bundesregierung und welche Maßnahmen hält sie für erforderlich, um Chancengleichheit für die Bahn im Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt herzustellen?

Die Bahnreform hat für die DB AG bereits wichtige Verbesserungen ihrer Marktposition im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern gebracht. Hierzu gehören z. B. die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft, die die unternehmerische Flexibilität des Unternehmens und eine konsequente Trennung staatlicher und unternehmerischer Verantwortlichkeit bewirkt hat, die finanzielle Sanierung sowie die Finanzierungsregelungen für Investitionen in den Fahrweg. Ziel der Bundesregierung ist, möglichst keine neuen Subventionstatbestände zu schaffen, sondern vielmehr bestehende Subventionen abzubauen. Das aus wettbewerblichen Gründen anzustrebende Ziel einer abgabenmäßigen Harmonisierung aller Verkehrsträger lässt sich zielführender durch eine Abschaffung von Steuerprivilegien erreichen als durch die Schaffung neuer Subventionstatbestände.

Ziel ist es, dem Verursacherprinzip durch die Einführung einer streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr ab dem Jahr 2003 endgültig zum Durchbruch zu verhelfen. Die Einführung der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge war nur ein erster – nicht ausreichender – Schritt, um den in- und ausländischen Straßengüterverkehr gleichermaßen und damit gerechter zur Deckung der Wegekosten heranzuziehen.

Außerdem unterstützt der Bund die Schiene u. a. durch schrittweise Angleichung der Investitionsmittel für Schiene und Straße, durch zusätzliche Mittel

im Rahmen des Anti-Stau-Programms und durch die Bereitstellung von Bundesmitteln für Investitionen in das Bestandsnetz der Schiene mit einem Schwerpunkt bei der Modernisierung der Stellwerke.

Auf europäischer Ebene setzt sich die Bundesregierung für die Öffnung der Schienennetze für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Europäischen Union ein. Auf deutsche Initiative hin hat sich der Rat der Verkehrsminister im Dezember vergangenen Jahres auf die Öffnung eines Transeuropäischen Schienennetzes für den Güterverkehr geeinigt.

7. Hält die Bundesregierung es für vorstellbar, die Aufgabenzuweisung an das Eisenbahn-Bundesamt im Hinblick auf dessen Überwachungsbefugnisse in Wettbewerbsfragen zu verändern?

Im Rahmen der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bereits eingeleiteten Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) wird auch geprüft, ob dem Eisenbahn-Bundesamt die Kompetenz zugewiesen werden soll, im Bereich des Netzzugangs von Amts wegen einzugreifen. Diese Kompetenz betrifft jegliches diskriminierendes Verhalten, insbesondere die Untersagung Allgemeiner Geschäftsbedingungen, in denen technische und betriebliche Anforderungen enthalten sind, die das erforderliche Maß überschreiten oder die Untersagung von Trassenpreissystemen, die den diskriminierungsfreien Netzzugang beeinträchtigen.

8. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für erforderlich, um einen fairen Wettbewerb mehrerer Schienenanbieter zu gewährleisten und unerwünschte Effekte eines Netzmonopols auszuschließen?

In Deutschland bestehen für den Eisenbahnsektor umfangreiche Rechtsgrundlagen und Institutionen, die den Missbrauch der intramodalen Marktstellung der DB AG verhindern. Das Gebot der Gewährung einer diskriminierungsfreien Benutzung der Eisenbahninfrastruktur wird durch die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) inhaltlich und verfahrensmäßig näher ausgestaltet. Damit ist der ordnungspolitische Rahmen für den Wettbewerb auf den Schienennetzen festgelegt. Mit der EIBV ist auch die Berechenbarkeit bei Vergabe und Preisbildung bezüglich der Zugtrassen sichergestellt und zugleich der Prüfungsmaßstab für die Kontrollinstanzen geschaffen. Das Eisenbahn-Bundesamt kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegebenenfalls verpflichten, den Netzzugang zu gewähren und einen nichtdiskriminierenden Infrastrukturnutzungsvertrag abzuschließen. Die Kartellbehörden können gegen missbräuchliche Verhaltensweisen einschreiten. Dieses Verfahren kann von Amts wegen oder auf Antrag eingeleitet werden. Es liegt nun an den Anbietern und Nachfragern von Schienenverkehrsleistungen, innerhalb dieser Rahmenbedingungen tatsächlich einen Markt zu schaffen.

Im Falle einer EU-weiten Öffnung der Schienennetze wird die Bundesregierung darauf drängen, dass in das entsprechende europäische Recht auch wirksame Regelungen zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs auf den Schienennetzen in allen Mitgliedstaaten aufgenommen werden.

9. Wie viele Wettbewerber operieren seit der Netzöffnung auf dem Schienennetz der Deutschen Bahn AG, wie viele davon aus anderen EU-Staaten und wie hoch ist ihr Marktanteil in den Bereichen Personennahverkehr, Personenfernverkehr sowie Güterverkehr?

Zur Fahrplanperiode 1993/94 waren 23 Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) im Marktsegment des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf Bundesschienenwegen tätig. Sie hatten einen Marktanteil von 3 % an den Zugkilometerleistungen. Im Jahre 2000 werden voraussichtlich 37 Unternehmen neben der DB Regio AG im deutschen Schienenmarkt tätig sein. Die DB Regio AG verfügt dabei über einen Marktanteil von 92,9 %, die anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen über 6,5 %. Die restlichen 0,6 % werden in Kooperation von DB Regio AG und den NE erbracht.

Im Schienengüterverkehr nutzen folgende NE auf längeren Entfernungen das Bundesschienenwegenetz:

- BASF AG auf verschiedenen Strecken, z. B. Ludwigshafen – Schwarzheide
- Karsdorfer Eisenbahn in der Relation Lingen (Ems) – Flughafen München mit Kerosinzügen
- Bahngesellschaft Waldhof mit Abfalltransporten von Hildesheim nach Krefeld
- Häfen und Güterverkehr Köln AG in der Relation Köln – Rotterdam mit Containerzügen
- Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH in der Relation Bremerhaven bzw. Hamburg – München mit Containerzügen

Weiterhin befährt eine Vielzahl von regionalen NE das Netz der DB AG in Kooperationsverkehren mit der DB Cargo AG. Über die jeweiligen Marktanteile liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

Neben den zum DB AG Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen operieren nach Angaben der DB AG insgesamt rund 150 Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Deutschland auf dem Schienennetz der DB AG. Nach eigenen Angaben erzielte die DB Netz AG mit nicht zum Konzern gehörenden Eisenbahnverkehrsunternehmen 3,1 % ihrer Erlöse im Personennahverkehr und 1,4 % ihrer Erlöse im Güterverkehr.

Bisher operiert noch kein Unternehmen aus anderen EU-Staaten unmittelbar auf dem Netz der DB AG. Allerdings sind Unternehmen aus EU-Staaten an deutschen Unternehmen beteiligt oder haben deutsche Gesellschaften erworben (z. B. Vivendi/Deutsche Eisenbahngesellschaft DEG) bzw. Tochtergesellschaften gegründet, z. B. die Mittelthurgaubahn oder die SNCF-Tochter Carians.

10. Wie viele und welche Strecken wurden für den Personennahverkehr ausgeschrieben und auf welchen Strecken operiert die DB Netz AG?

Seit der Regionalisierung zum 1. Januar 1996 wurden knapp 50 Millionen Zugkilometer ausgeschrieben. Davon konnten die Wettbewerber der DB AG ca. 15 Millionen Zugkilometer für sich gewinnen.

Nach Information der DB Regio AG sind seit Januar 1996 folgende Strecken ausgeschrieben worden:

1996

Nordrhein-Westfalen	Dieselnetz Köln
Baden-Württemberg	Pforzheim – Bietigheim
Bayern	Oberlandbahn
Sachsen	Vogtlandbahn
Nordrhein-Westfalen/VRR	Dortmund – Lüdenscheid
Nordrhein-Westfalen/VRR	Kaarst – Mettmann
Nordrhein-Westfalen/VRR	Dortmund – Unna (S-Bahn)

1997

Sachsen	3 Teilnetze
Berlin-Brandenburg	2 Teilnetze
Sachsen-Anhalt	Burgenlandbahn
Rheinland-Pfalz	Trier – Perl
Schleswig-Holstein	Region Kiel
Niedersachsen	Teilnetz Weser Ems
Sachsen	Chemnitz – Stollberg
Rheinland-Pfalz	Betzdorf – Dillenburg
Baden-Württemberg	Elztalbahn

1998

Baden-Württemberg	Regionalverkehr Ulm
Rheinland-Pfalz	Bingen – Pirmasens
Nordrhein-Westfalen	Bielefeld
Rheinland-Pfalz	Kusel – Kaiserslautern
Rheinland-Pfalz	Bullay – Traben-Trarbach
Rheinland-Pfalz	Andernach – Mayen
Mecklenburg-Vorpommern	Rehna – Schwerin – Parchim (Teilnetz 3)
Mecklenburg-Vorpommern	5 Strecken Südmvp. (Teilnetz 4)
Mecklenburg-Vorpommern	Wismar – Rostock – Tessin (Teilnetz 6)
Baden-Württemberg/VRS	Rankbachbahn
Baden-Württemberg	Nördl. Schwarzwald
Baden-Württemberg	Teckbahn

1999

Thüringen	Südthüringen
Nordrhein-Westfalen	Netz Münster West
Sachsen	Dresdner Norden
Baden-Württemberg	RINGZug
Baden-Württemberg	Elztalbahn
Schleswig-Holstein	Neumünster – Bad Oldesloe
Schleswig-Holstein	Heide – Büsum

11. Wie bewertet die Bundesregierung die bisherigen Erfahrungen mit dem durch die Bahnreform ermöglichten Wettbewerb auf der Schiene?

Im grenzüberschreitenden Schienenverkehr sind einem Wettbewerb derzeit enge Grenzen gesetzt. Netzzugangsrechte im grenzüberschreitenden Schienenverkehr bestehen gegenwärtig nur im Kombinierten Güterverkehr und im Gü-

terverkehr von so genannten internationalen Gruppierungen. Die europäischen Eisenbahnen haben diese Rechte bisher nur in geringem Umfang genutzt. Einige europäische Länder haben sich daher in einer Vereinbarung der zuständigen Ressortminister darauf verständigt, auf freiwilliger Basis bestimmte Güterverkehrsstrecken (European Rail Freight Freeways) für durchgehende Verkehre ihrer Eisenbahnen zu öffnen.

Die Bundesregierung erwartet entscheidende zusätzliche Impulse für den Wettbewerb durch die beabsichtigte Öffnung der Schienennetze im grenzüberschreitenden Güterverkehr innerhalb der Europäischen Union, auf die sich der Verkehrsministerrat der Europäischen Union auf deutsches Drängen verständigt hat. Mit dieser Entscheidung haben die europäischen Verkehrsminister den Durchbruch für eine Europäisierung des Eisenbahnmarktes der EU erzielt. Die Bundesregierung wird auch in Zukunft auf weitere Fortschritte bei der Liberalisierung des europäischen Eisenbahnmarktes drängen.

Im nationalen Schienenverkehr ist der Wettbewerb der Eisenbahnunternehmen stetig gewachsen.

12. Welche Streitfälle sind anhängig, die sich gegen die Höhe der Trassenpreise und Benachteiligung beim Netzzugang richten?

Derzeit sind acht Verfahren anhängig. Zwei Verfahren betreffen die Entgelte für die Nutzung des Fahrweges, sechs Verfahren den Zugang zur Infrastruktur. Die an das Eisenbahn-Bundesamt herangetragenen Netzzugangsstreitigkeiten haben sich quantitativ wie folgt entwickelt, wobei Anfragen und Anträge zusammengefasst sind:

Jahr	Anzahl
1996	1
1997	2
1998	10
1999	12
2000	3

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die gegenwärtig erhobenen Forderungen, das Schienennetz aus der DB-Holding auszugliedern und welche Folgerungen wird sie hieraus ziehen?

Der Bund hat Interesse an einer wirtschaftlich erfolgreichen DB AG und einer Begrenzung der finanziellen Belastung des Bundes. Gleichzeitig hat der Bund das Ziel, einen funktionierenden Wettbewerb sowohl zwischen den Verkehrsträgern als auch intramodal auf dem Schienennetz zu erreichen. Durch Wettbewerb auf der Schiene wird der Verkehrsträger insgesamt attraktiver. Beide sich teilweise deckenden Interessenlagen müssen bei der weiteren Entwicklung der Bahnreform und der Beurteilung einer weitergehenden Trennung des Netzes von den Transportgesellschaften miteinander in Einklang gebracht werden. Die eingehenden Beratungen zur Bahnreform im Deutschen Bundestag und Bundesrat, die schließlich in einem großen politischen Konsens abgeschlossen wur-

den, haben unter Berücksichtigung dieser Interessenlage zu der jetzigen Struktur der DB AG geführt.

Daraus ergibt sich folgende Wertung der Frage nach einer Ausgliederung des Netzes aus der Holding:

Die Ausgliederung der Geschäftsbereiche in eigenständige Aktiengesellschaften hat die am eigenen Ergebnis orientierte Vermarktung des Fahrwegs durch die DB Netz AG wesentlich verstärkt. Der Gesetzgeber hat sich jedoch gemäß § 2 Abs. 2 des Gesetzes über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DBGrG) die Entscheidung über einen späteren Wegfall der Holding oder der Ausgliederung einzelner Führungsgesellschaften aus der Holding vorbehalten. Maßstab für weitere Entscheidungen wird nach Ansicht der Bundesregierung u. a. sein, ob die Vorgabe des diskriminierungsfreien Netzzugangs für Dritte gewährleistet ist und ob seitens der DB AG die Öffnung des Netzzugangs durch aktive Kundenakquisition betrieben wird. Es wird nicht verkannt, dass Wettbewerber der Transportführungsgesellschaften der DB AG sich über wettbewerbswidriges Verhalten der DB AG beklagt haben. Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und das Eisenbahn-Bundesamt sind solchen Einzelfällen nachgegangen und haben um Konkretisierung der Vorwürfe gebeten. In einzelnen Fällen haben die Beschwerdeführer auch den Weg der Klärung über die Kartellbehörden gewählt.

Der diskriminierungsfreie Netzzugang kann auch unter Beibehaltung der Vorteile der Holdingstruktur und damit ohne eine Verselbständigung des Fahrweges sichergestellt werden. Hierzu ist allerdings eine wirksame staatliche Wettbewerbsaufsicht notwendig, die mit der Bahnreform dem Eisenbahn-Bundesamt und den Kartellbehörden zugewiesen wurde.

Im Übrigen ist die DB AG insbesondere hinsichtlich der Verbindungen aufgrund der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge zwischen DB Netz AG und DB AG (Holding) gefordert, im Konzern und insbesondere innerhalb der DB Netz AG geeignete Vorkehrungen zu treffen, damit die Diskriminierungsfreiheit in Bezug auf Netzzugangsregeln und Trassenpreisfestsetzung gewährleistet wird.

Zu berücksichtigen ist, dass das Unternehmen seit Beginn der Bahnreform umfangreiche Neuordnungen und Neustrukturierungen durchgeführt hat, zuletzt die Ausgliederung der Geschäftsbereiche in eigenständige Aktiengesellschaften. Die Ausgliederung ist erst Mitte des Jahres 1999 durch Eintragung in das Handelsregister vollzogen worden, d. h. die Umsetzungsphase der Neuorganisation im Konzern dauert noch an.

Die Frage der Trennung von Fahrweg und Betrieb war auch Gegenstand der Beratungen des Verkehrsministerrates der Europäischen Union am 9./10. Dezember 1999. Der Rat hat sich darauf geeinigt, dass Mitgliedstaaten, die über eine Regulierungsbehörde bzw. eine staatliche Wettbewerbsaufsicht verfügen, innerhalb von vier Jahren nach Inkrafttreten einer Änderung der Richtlinie 91/440/EWG keine über das bestehende europäische Recht hinausgehenden Regelungen für eine derartige Trennung treffen müssen. Auch die europäischen Verkehrsminister sind daher der Meinung, dass die Mitgliedstaaten, die bereits Vorkehrungen für eine Wettbewerbsaufsicht getroffen haben, erst nach einer Erfahrungsphase mit diesen Strukturen über eine institutionelle Trennung von Fahrweg und Transport entscheiden sollten. In Deutschland ist die Wettbewerbsaufsicht dem Eisenbahn-Bundesamt und den Kartellbehörden zugewiesen. Dies bedeutet, dass die deutsche Holdingstruktur mit den derzeitigen Richtlinienentwürfen vereinbar ist.

Für eine Herauslösung der DB Netz AG aus der DB AG (Holding) besteht somit zumindest derzeit kein Anlass. Die weitere Entwicklung der Wettbewerbssituation wird von der Bundesregierung sorgfältig beobachtet werden. Die Erfahrungen mit der künftig verstärkten Wettbewerbsaufsicht werden darin einbezogen. Soweit die weitere Entwicklung Änderungen in der Unternehmensstruktur in Bezug auf die Einbindung des Fahrweges in die Holding erforderlich machen sollte, wird die Bundesregierung entsprechende Konsequenzen ziehen.

II. Europäische Aspekte

14. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung hinsichtlich der Schaffung geeigneter politischer Rahmenbedingungen in der EU zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland sowie zur Sicherung des Wirtschaftsergebnisses der Deutschen Bahn AG im Hinblick auf die Nutzungsentgelte in anderen EU-Mitgliedstaaten, die zum Teil nur die Grenzkosten decken?

Die Bundesregierung strebt eine Europäisierung des Schienenverkehrs auf der Grundlage eines nichtdiskriminierenden Netzzugangs und fairer Wettbewerbsbedingungen an.

Dabei sind die Ziele, einerseits möglichst viel Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern und andererseits die Deckung der Kosten des Infrastrukturbetreibers zu erreichen, durchaus miteinander vereinbar. Wenn ein Infrastrukturbetreiber die unternehmerische Verantwortung für die Auslastung seines Netzes übernimmt, wird er die Gestaltung seiner Trassenpreise so vornehmen, dass möglichst viel Verkehr auf der Schiene abgewickelt wird. Voraussetzung dafür ist aber, dass durch zusätzliche Verkehre höhere Einnahmen erzielt werden, als diese an zusätzlichen Ausgaben verursachen.

Der unternehmerische Betrieb der Eisenbahn war nur möglich durch die gleichzeitige umfassende finanzielle Sanierung der Bahn. Die Umwandlung der Bahn in eine Aktiengesellschaft setzt jedoch auch die Möglichkeit voraus, mindestens Kostendeckung zu erzielen. Auch aus Sicht der Steuerzahler ist es mehr als gerechtfertigt, wenn das entschuldete Unternehmen die ihm verbleibenden Kosten durch eigene Einnahmen erwirtschaften muss. Das sind gleichwohl nicht die vollen Infrastrukturkosten: der Staat gewährt dem Unternehmen weiterhin zum Bau und Ausbau der Schieneninfrastruktur zinslose Darlehen sowie Investitionszuschüsse in erheblicher Höhe. Für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes hat der Bund in den Jahren 1994 bis 1999 Bundesmittel in Höhe von rd. 43,5 Mrd. DM bereitgestellt, davon 1998 rd. 5,7 Mrd. DM und 1999 rd. 7 Mrd. DM. Hinzu kommen Investitionen in Höhe von rd. 8,2 Mrd. DM aus Eigenbeiträgen der DB AG. Somit errechnet sich ein Gesamtinvestitionsvolumen 1994 bis 1999 von rd. 51,7 Mrd. DM. Davon entfallen auf das Jahr 1999 rd. 9 Mrd. DM. Die Investitionen in den Verkehrsträger Schiene werden trotz notwendiger Haushaltskonsolidierung auf einem hohen Niveau fortgeführt. Mit dem Investitionsprogramm für den Ausbau der Schienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002 und dem Anti-Stau-Programm sind die Akzente für eine zielgerichtete, verlässliche und realistische Schieneninfrastrukturpolitik gesetzt.

Es mag wünschenswert sein, das Niveau der Trassenpreise durch staatliche Maßnahmen möglichst niedrig zu halten, damit die Schiene im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern möglichst viele Menschen und Güter auf der Schiene transportiert. Neben einer Gefährdung der Ziele der Bahnreform ent-

stünde daraus eine zusätzliche Subvention für den Unterhalt der Schieneninfrastruktur, die weder unter haushaltmäßigen Gesichtspunkten darstellbar noch verkehrspolitisch im Sinne einer Gleichbehandlung der Verkehrsträger gewollt ist.

Um die Folgen unterschiedlicher Wegekosten im Wettbewerb der Verkehrsträger zu vermindern, ist ab dem Jahr 2003 die Einführung einer streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr geplant. Die Bundesregierung geht davon aus, dass von dieser Maßnahme zusätzliche Anreize für die Nutzung der Schiene im Bereich des Güterverkehrs ausgehen und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit der Trassenpreise beeinflusst wird.

Wenn einige EU-Mitgliedstaaten bei der Festsetzung der Trassenpreise den Grenzkostenansatz verlangen und in ihrem Land auch realisiert haben, ist zu berücksichtigen, dass der Netzbetreiber in Deutschland umfassend finanziell saniert wurde und hohe staatliche Investitionshilfen erhält. Zusätzliche Mittel zur Subventionierung der Trassenpreise stehen nicht zur Verfügung. Aufgrund begrenzter Haushaltslinien würde ein Substitutionseffekt zulasten der Mittel für die Schieneninvestitionen drohen. Der Schienenverkehr kann aber immer nur so effizient sein wie es das zur Verfügung stehende Netz zulässt. Wenn auch kurzfristig ein Wachstumseffekt für die Schienenverkehre verzeichnet werden könnte, so erschwert der Grenzkostenansatz langfristig einen nachhaltigen und effizienten Ausbau der Schienennetze und deren sicheren Unterhalt. Einer Subventionierung der Trassenpreise bedarf es daher nicht.

Eine Harmonisierung der Höhe der Trassenpreise in Europa wäre sicher wünschenswert, ist jedoch unter den bestehenden Bedingungen nicht zu erreichen, weil die nationalen Systeme der Unternehmensfinanzierung und die Art der Kostenanlastung für die verschiedenen Verkehrsträger unterschiedlich sind. Trassenpreise in gleicher Höhe in den einzelnen Mitgliedstaaten vorzuschreiben, hieße, das Problem an den Symptomen und nicht den Ursachen lösen zu wollen.

15. Wie erfolgt die Finanzierung der Schieneninfrastruktur in den Mitgliedstaaten der EU und welche durchschnittliche Höhe haben die Trassenpreise in anderen EU-Mitgliedstaaten im Vergleich mit Deutschland?
16. Inwieweit unterscheidet sich staatliche Förderung der Schiene in Deutschland und in den übrigen EU-Mitgliedstaaten und welche Konsequenzen sind zur Sicherung eines fairen Wettbewerbs zu ziehen?

Die Fragen 15 und 16 werden gemeinsam beantwortet.

Nachfolgend werden die Grundsätze der Unternehmensfinanzierung und Trassenpreiserhebung in einigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union dargestellt. Feste Systeme zur Berechnung von Wegeentgelten sind bisher in Österreich, Dänemark, Finnland, der Niederlande, Schweden, Großbritannien und Deutschland eingeführt.

Frankreich

Eigentümer der Infrastruktur ist seit 1997 das von der SNCF organisatorisch getrennte öffentlich-rechtliche Unternehmen „Réseau Ferré de France“ (RFF). Die RFF ist rechtlich selbständig und handelt finanziell eigenverantwortlich, unterliegt als Staatsbetrieb jedoch starkem Regierungseinfluss. Die RFF ist im Besitz der gesamten Infrastruktur, ausgenommen Bahnhöfe, rollendes Material und Verwaltungsgebäude, die bei der SNCF verblieben sind. RFF hat 1997 den

Schuldenanteil der SNCF übernommen, der durch Infrastrukturfinanzierung entstanden war (FF 134,2 Mrd.). Der jährliche Schuldendienst der SNCF für die Restschuld von FF 50 Mrd. konnte so auf unter FF 2 Mrd. gesenkt werden. Die Summe der staatlichen Ausgleichsleistungen für die SNCF betrug 1997 FF 14,7 Mrd. Für die Nutzung der Infrastruktur muss die SNCF ein Entgelt entrichten, das von der RFF festgelegt und vom Transportministerium genehmigt wird. Als Folge der Umstrukturierung werden staatliche Subventionen für die Investitionen (1997 FF 11,8 Mrd.) nun nicht mehr an die SNCF, sondern an RFF gezahlt. RFF ist für den Erhalt, Aus- und Neubau der Infrastruktur verantwortlich, hat aber die Aufgabe der Erhaltung wieder an die SNCF gegen Entgelt (1997 FF 16,8 Mrd.) abgetreten. Bei der geringen Mitarbeiterzahl von RFF (rd. 200) verbleibt der Infrastrukturauftrag praktisch bei der SNCF, die im Grunde weiter über Investitionen in die Infrastruktur entscheidet. Über die Gebühr für die Benutzung der Infrastruktur entscheidet RFF. Sie wird differenziert nach urbanen, Intercity- und Hochgeschwindigkeitsdiensten und enthält einen fixen Anteil für eine bestimmte Dauer der Nutzung, einen Anteil für Reservierung der Kapazität und eine Gebühr für die konkrete Nutzung. Die von der RFF festgelegten Preise müssen von der Regierung genehmigt werden. Die Nutzungsentgelte der SNCF beliefen sich 1997 auf FF 5,9 Mrd. Seit der Reform hat sich die finanzielle Situation der SNCF spürbar verbessert. Aufgrund der nicht kostendeckenden Trassenpreise haben sich die Schulden der RFF jedoch weiter erhöht, so dass der Staat weiterhin gezwungen ist, dieses Defizit jährlich auszugleichen. Für den Wettbewerb auf dem Schienennetz in Frankreich ist von Bedeutung, dass – mit Ausnahme der in der Richtlinie 91/440/EWG geregelten Rechte – nur die SNCF Nutzungsrechte für das Netz der RFF besitzt.

Großbritannien

Die Infrastruktur steht im Eigentum und unter der Verwaltung des an der Börse verkauften Unternehmens Railtrack. £ 920 Mio. der Gesamtschuld des Unternehmens in Höhe von £ 1,46 Mrd. wurden vom Staat übernommen. Der Privatisierungserlös betrug £ 1,9 Mrd. Die Zugangsbedingungen zum Streckennetz unterliegen der Genehmigung und Aufsicht des staatlichen „Rail Regulator“. Die Rechte zur Nutzung sind an 25 Franchise-Nehmer vergeben. Wettbewerb im Personenverkehr findet nur im Rahmen der Franchise-Vergabe statt, die vom „Franchising Director“ überwacht wird. Die Kosten des Netzes einschließlich des Ausbaus werden grundsätzlich aus den Einnahmen der Vermarktung des Netzes bestritten. Für die nächsten 10 Jahre sind £ 29 Mrd. eingeplant, davon mehr als die Hälfte für Instandhaltung und Sanierung. Tatsächlich entrichten zahlreiche Eisenbahnverkehrsunternehmen kostendeckende Trassenpreise, die Railtrack so kalkulieren darf, dass eine jährliche Rendite erzielt wird (zz. 8 %). Allerdings zahlt der Staat im Rahmen von Franchise-Verträgen an Personenverkehrsunternehmen – nicht nur im Nahverkehr – für den Einzelfall festgelegte Subventionen, die diese Unternehmen in die Lage versetzen, trotz Zahlung der Trassenkosten wirtschaftlich zu arbeiten. Diese Subventionen schwanken zwischen 2 % und 70 % der Gesamtkosten, betragen insgesamt derzeit £ 1,5 bis 2 Mrd. und sollen bis 2007 drastisch reduziert werden. Außerdem werden für bestimmte Güterverkehre (z. B. Kombiniertes Verkehr) Zuschüsse an die Betreiber gewährt. Die Höhe der Zuschüsse wird durch den Franchising Director festgelegt. Es kommt somit zu einer selektiven indirekten Subventionierung der Trassenpreise durch den Staat.

Schweden

Das Eigentum am Streckennetz sowie Erhaltung und Investitionen für den Fahrweg und die Sicherungseinrichtungen (nicht jedoch für die Bahnhöfe) lie-

gen nach der Bahnreform von 1988 beim Banverket, einer staatlichen Behörde, die nach dem Vorbild der schwedischen Straßenverwaltung organisiert ist. Investitionen in die Infrastruktur werden nahezu vollständig aus vom schwedischen Parlament bewilligten Zuwendungen finanziert. Das laufende Investitionsprogramm (1994 bis 2003) sieht dafür SKR 38 Mrd. vor. Daneben zahlt der Staat an SJ und andere Unternehmen Ausgleichsleistungen für den Schienenpersonennahverkehr. Die Kosten des Netzes werden zu 30 % durch relativ geringe Nutzungsentgelte, die SJ (1998 SKR 698 Mio.) und Dritte zahlen und die in den Staatshaushalt fließen, sowie zu 70 % durch staatliche Zuschüsse gedeckt. Die Kalkulation der Trassenpreise folgt sozioökonomischen Grundsätzen. Seit dem 1. Januar 1999 ist der Frachtverkehr von dem Nutzungsentgelt befreit, um den Wettbewerbsnachteil der Bahn im Vergleich zur Straße auszugleichen.

Niederlande

Ein Vertrag zwischen NS und der Regierung aus dem Jahre 1993 regelt u. a. die Fokussierung des Staates auf die Infrastruktur und intermodale Preispolitik. Er sieht im Kern eine Zweiteilung der Reform „1994 bis 2000“ und „ab 2000“ vor. Zentrale Punkte sind die Umstrukturierung der NS und die Einführung von Wettbewerb. Derzeit ist die NS als Holding konstruiert. Darunter gibt es zwei große Bereiche: die Marktsegmente und die Funktionsbereiche (Infrastruktur, Trassenvergabe, Verkehrskontrolle). In beiden Bereichen wurden rechtlich selbständige Gesellschaften gegründet. Die Funktionsbereiche werden vom Ministerium finanziert und unterliegen direkt dessen Weisungen. Die Finanzhilfen des Staates an die Funktionsbereiche betragen 1996 NLG 1,47 Mrd. (Planung 2002 NLG 1,58 Mrd.). Für ihre Verbindlichkeiten ist der Staat verantwortlich (NLG 3,4 Mrd.). Die restlichen Verbindlichkeiten (NLG 1,3 Mrd.) verblieben bei der NS-Gruppe (Marktsegmente). Die Trassenvergabe wird von Railned BV durchgeführt. Bis zum Jahre 2000 wurde – außer auf den trans-europäischen Güterverkehrslinien – kein Nutzungsentgelt erhoben. In diesem Jahr wurde ein Entgelt eingeführt, das zunächst verhältnismäßig niedrig ist (< 1 NLG pro km). Das verbleibende Defizit wird vom Staat ausgeglichen.

Italien

Das Streckennetz steht im Eigentum der staatseigenen Aktiengesellschaft FS SpA und wird von einem Geschäftsbereich dieses Unternehmens (ASA Rete) verwaltet. Es besteht keine institutionelle, sondern nur eine rechnerische Trennung von Fahrweg und Betrieb. Das Netz wird weitgehend durch staatliche Zuschüsse finanziert. Einzelheiten der staatlichen Subventionsleistungen werden in Staatsverträgen für den Unterhalt sowie Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur geregelt. Zusätzlich erhält FS Subventionen für betriebswirtschaftlich unrentable Leistungen. Trassenabgaben sollen die Differenz zwischen staatlichen Zuschüssen und den verbleibenden Infrastrukturkosten abdecken.

Österreich

Ziel des Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetzes vom August 1999 ist es, das Schienennetz durch intramodalen Wettbewerb wirtschaftlicher und effizienter zu nutzen. Die Sicherung des fairen Wettbewerbs beim Netzzugang vor Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung soll durch eine Regulierungsstelle (Schienencontrol-GmbH) und eine zusätzliche Schienencontrol-Kommission gewährleistet werden.

Ursprüngliche Pläne, Fahrweg und Transport rechtlich zu trennen und das Schienennetz auf die Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (Schig) zu

übertragen, wurden aufgegeben. Die Benutzungsentgelte werden durch Verordnung des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und nach Anhörung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Schig festgelegt und von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhoben. Das verbleibende Defizit wird vom Staat ausgeglichen.

Dänemark

Fahrweg und Betrieb sind institutionell getrennt. Der Fahrweg wird von einer Behörde (Banestyrelsen) gemanagt. Die Infrastrukturbehörde wird vom Staat finanziert. Sie nimmt darüber hinaus staatlich regulierte Nutzungsentgelte ein und führt sie an den Staat ab. Es wird erwartet, dass die Entgelte 20 bis 25 % der Gesamtkosten der Infrastrukturbehörde abdecken. Das verbleibende Defizit wird vom Staat ausgeglichen.

Finnland

Die Verkehrsdurchführung liegt bei den finnischen Eisenbahnen. Eigentümer ist der Staat. Verantwortlich für die Infrastruktur ist ein Infrastrukturamt. Das Nutzungsentgelt auf Grenzkostenbasis ist an die Beiträge der Straße zu den von ihr verursachten Kosten angelehnt und soll die unterschiedliche Kostenverursachung (auch externe) berücksichtigen. Es beträgt insgesamt rd. 15 % des Budgets des Eisenbahnamtes.

Durchschnittliche Trassenpreise in europäischen Ländern (DM pro km):

Großbritannien	15
Schweiz	7
Deutschland	6,5
Italien	5
Frankreich	4
Österreich	3
Finnland	2
Dänemark	2
Schweden	1
Norwegen	Personenverkehr 0, Güterverkehr < 1
Niederlande	Personenverkehr 0,28, Güterverkehr 0,08.

Aus diesen Regelungen in anderen europäischen Staaten resultieren überwiegend niedrigere Trassenpreise als in Deutschland. Die Gründe dafür sind in der Antwort zu Frage 14 dargelegt. Sie beeinflussen den Wettbewerb für den deutschen Infrastrukturbetreiber dann, wenn – vor allem im Güterverkehr – parallele Strecken im Ausland existieren. Auch für die Eisenbahnverkehrsunternehmen können die unterschiedlichen Unternehmensfinanzierungen unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen darstellen. Zwar muss jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem deutschen Netz in gleicher Höhe Nutzungsentgelte zahlen. Durch eine günstigere Unternehmensfinanzierung können allerdings für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Kostenvorteile begründet werden. Eine Harmonisierung der Unternehmensfinanzierung auf europäischer Ebene ist jedoch kurzfristig nicht zu erwarten.

Die Bundesregierung wird die Bahn weiterhin mit Investitionshilfen auf hohem Niveau unterstützen, um die Modernisierung des Netzes voranzutreiben. Sache der Bahn selbst ist es, die unternehmerischen Freiräume, die sie aufgrund der Bahnreform erhalten hat, und die stetig modernisierte Infrastruktur konsequent zur Verbesserung ihrer Angebote zu nutzen, Kosten zu senken und im nationalen und internationalen Bereich Kooperationen voranzutreiben.

17. Welches sind die wesentlichen Unterschiede hinsichtlich der Besteuerung bzw. Steuerbefreiung (unter anderem bei der Mehrwertsteuer und Energiebesteuerung) bei den europäischen Eisenbahnunternehmen?

Mehrwertsteuer

Das Umsatzsteuerrecht ist innerhalb der EU insbesondere durch Regelungen der sog. 6. EG-Umsatzsteuerrichtlinie weitgehend harmonisiert (z. B. Normalsteuersatz mindestens 15 %, ermäßigter Steuersatz mindestens 5 %).

Die Mitgliedstaaten können nach der 6. EG-Richtlinie für inländische und grenzüberschreitende Personenbeförderungen ermäßigte Steuersätze anwenden. Alle Mitgliedstaaten machen von diesem Wahlrecht Gebrauch. So gilt z. B. in Deutschland für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), auch für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – innerhalb einer Gemeinde oder bis zu 50 km – der ermäßigte Satz von 7 %. In den anderen Mitgliedstaaten bewegen sich die ermäßigten Sätze zwischen 0 und 12 %.

Aufgrund von Übergangsbestimmungen in der 6. EG-Richtlinie ist es einigen Mitgliedstaaten erlaubt, Steuersätze niedriger als 5 % anzuwenden bzw. Steuerbefreiungen beizubehalten. Zum Beispiel sind in Dänemark und Irland die Personenbeförderungsleistungen umsatzsteuerfrei, jedoch besteht insoweit für die Eisenbahnunternehmen auch keine Vorsteuerabzugsberechtigung, lediglich in Großbritannien besteht für inländische Personenbeförderungen ein „echter“ Nullsatz, d. h. Steuerbefreiung mit Vorsteuerabzug. Für grenzüberschreitende Personenbeförderungen wendet die Mehrzahl der Mitgliedstaaten aufgrund der Übergangsregelungen den Nullsatz an.

Die Beförderungsleistungen unterliegen nach dem weltweit anerkannten Territorialprinzip der Besteuerung nach zurückgelegter Strecke im jeweiligen Inland. Insoweit findet für alle Eisenbahnunternehmen eine Gleichbehandlung statt. Führt z. B. die dänische Bahn in Deutschland Personenbeförderung durch, so muss sie (wie die deutsche Bahn) – wenn die Beförderungsstrecke 50 km übersteigt – ebenfalls 16 % Umsatzsteuer (deutscher Normalsatz) entrichten. Insofern führt die derzeitige unterschiedliche umsatzsteuerrechtliche Behandlung der Personenbeförderungsleistungen in den einzelnen Mitgliedstaaten nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der deutschen Eisenbahnunternehmen.

Gütertransporte sind in jedem Mitgliedstaat zum jeweiligen Normalsatz steuerpflichtig. Aufgrund einer mit Einführung des Binnenmarktes geschaffenen Vereinfachungsregelung ist der Ort der innergemeinschaftlichen Güterbeförderungen grundsätzlich der Abgangsort. Innergemeinschaftlichen Güterbeförderungen der DB AG, die in Deutschland beginnen, unterliegen daher (für die gesamte Strecke) dem – verglichen mit anderen Normalsätzen in der Union – niedrigen Normalsteuersatz von 16 %. Der Ort derartiger Leistungen verlagert sich allerdings in einen anderen Mitgliedstaat, wenn der Leistungsempfänger mit einer Umsatzsteuer-Identifikationsnummer dieses Staates auftritt.

Mineralölsteuer/Stromsteuer

Nach Artikel 8 Abs. 2c der Mineralölstrukturrichtlinie können die Mitgliedstaaten Steuerbefreiungen oder ermäßigte Steuersätze im Bereich des Personen- und Gütertransports im Eisenbahnverkehr vorsehen. In welchem Umfang die Mitgliedstaaten im Einzelnen von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

Der Schienenverkehr in Deutschland wird nur mit einem ermäßigten Satz von 50 % der Stromsteuer belastet. Der Personennahverkehr wird bei der Erhöhung der Dieselsteuer im Rahmen der ökologischen Steuerreform ab der zweiten Stufe nur mit dem halben Erhöhungssatz belegt.

18. In welchem Umfang ergeben sich auf Grund fehlender Harmonisierung innerhalb der EU Wettbewerbsnachteile für die Deutsche Bahn AG?

Die Netzzugangsrechte sind in Europa unterschiedlich ausgestaltet. Während in Deutschland Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugangsrechte gewährt werden, beschränken sich viele andere EU-Mitgliedstaaten auf die vorgesehenen Mindestanforderungen gemäß der Richtlinie 91/440/EWG. Durch den Kauf oder die Gründung deutscher Bahnunternehmen können ausländische Unternehmen indirekt Netzzugangsrechte in Deutschland erhalten.

Durch das Fehlen einheitlicher Trassenpreise – nicht zuletzt aufgrund der unterschiedlichen Unternehmensfinanzierungen in den einzelnen Staaten – kann die DB AG bei Parallelverkehren benachteiligt sein, wenn im Nachbarstaat niedrigere Trassenpreise verlangt werden.

Die Bundesregierung erwartet insbesondere hinsichtlich des Netzzugangs Harmonisierungsfortschritte durch eine Änderung der Richtlinie 91/440/EWG.

19. Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung in nächster Zeit im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik, um abgestimmte Planungen und ausgewogene Förderung aus EU-Fonds für europäische Eisenbahnachsen voranzubringen und damit die Attraktivität des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zu steigern?

Die Bundesregierung unterstützt auch künftig die schwerpunktmäßige EU-Förderung von Eisenbahninfrastrukturprojekten im Rahmen der transeuropäischen Netze (TEN). Zwischen 1995 bis 1999 wurden über 60 % der EU-Zuschüsse für die Schiene bewilligt.

Im Zuge der künftigen EU-Erweiterung setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass die Ergebnisse der Ermittlung des Verkehrsinfrastrukturbedarfs in den assoziierten Staaten (TINA-Prozess) in die anstehende Revision der Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes einfließen. Insgesamt umfasst das im Rahmen von TINA definierte Eisenbahnnetz mit den bei der 3. Paneuropäischen Verkehrskonferenz 1997 in Helsinki fortgeschriebenen 10 Korridoren als Hauptachsen ca. 20 000 km. Die Bundesregierung ihrerseits wird im Rahmen der Überarbeitung und Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans diese Ergebnisse insbesondere bei grenzüberschreitenden Projekten berücksichtigen.

Gegenüber der EU-Kommission fordert die Bundesregierung dabei eine enge Koordinierung der EU-Förderung aus den verschiedenen Finanzierungsinstrumenten. Neben dem Schieneninfrastrukturausbau unterstützt die Bundesregierung die Förderung der Interoperabilität der Eisenbahnen im Hochgeschwindigkeits- und übrigen Eisenbahnverkehr. Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen im Ost-West-Güterverkehr sind insbesondere Lösungen zur effizienten Überwindung der Systemschnittstellen zwischen den Eisenbahnnetzen mit verschiedenen Spurweiten erforderlich. Die Bundesregierung unterstützt deshalb gemeinsam mit Finnland gegenwärtig die

Erprobung deutscher und polnischer Umspurtechnik Normal-/Breitspur unter Betriebsbedingungen im Eisenbahngüterverkehr zwischen Polen und Litauen.

20. Was unternimmt die Bundesregierung auf politischer Ebene, um die Kompatibilität unterschiedlicher eisenbahntechnischer Systeme in Europa rascher als bislang herzustellen, um damit die Reisezeiten infolge des Wegfalls von technisch bedingten Grenzaufhalten zu verkürzen?

Mit der Umsetzung der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des trans-europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in nationales Recht durch die Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (EIV) vom 20. Mai 1999 hat Deutschland als erster Mitgliedstaat der EU die Verfahrensfragen für die Zulassung von Eisenbahnmaterial, d. h. Infrastruktur und Fahrzeuge, geregelt. Konkrete technische Inhalte (Technische Spezifikationen Interoperabilität – TSI) werden zurzeit im Auftrag der Europäischen Kommission von der Europäischen Vereinigung für die Interoperabilität im Bereich der Bahnen (AEIF) – voraussichtlich bis Ende 2000 – erarbeitet und nach Abschluss des nach Richtlinie 96/48/EG vorgesehenen Verfahrens durch Veröffentlichung im EG-Amtsblatt festgelegt. Ergänzend hierzu werden europäische Normen von den europäischen Normungsgremien CEN, CENELEC und ETSI erarbeitet. Mitglieder der AEIF und der Normungsgremien sind Betreiber von Eisenbahnen als Auftraggeber für die Erstellung von Fahrzeugen und Infrastruktur und die Hersteller der hierfür benötigten Produkte.

Im konventionellen europäischen Eisenbahnnetz ist die Interoperabilität von Reisezug- und Güterwagen bereits jetzt gegeben, sofern sie die entsprechenden Übereinkommen des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) erfüllen und für den grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen sind. Auch bei den Traktionsmitteln gibt es Mehrsystemfahrzeuge, die in bestimmten Relationen grenzüberschreitend eingesetzt werden können. Voraussetzung ist die Ausrüstung mit entsprechenden Sicherheitseinrichtungen (Betriebsleit-, Signalsystem), so dass die Fahrzeuge auch auf unterschiedlich ausgerüsteten Strecken verkehren können. Der Einsatz erfolgt auf der Basis bilateraler Vereinbarungen der beteiligten Eisenbahnen.

Die Europäische Kommission hat Ende November 1999 die „Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament ‚Integration konventioneller Bahnsysteme‘ sowie Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen trans-europäischen Eisenbahnsystems“ an den Rat der Europäischen Union übermittelt. Die Bundesregierung begrüßt die Mitteilung und den Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission, die eine folgerichtige Ausdehnung der Anforderungen an die Interoperabilität auf das gesamte transeuropäische Eisenbahnsystem darstellen. Sie beteiligt sich unter Einbeziehung der Bahnen und der Bahnindustrie intensiv an der Diskussion des Richtlinienvorschlages mit dem Ziel einer zügigen Behandlung des Themas. Sie vertritt dabei die Auffassung, dass die Ausdehnung des Aufgabenbereiches der im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/48/EG geschaffenen Gremien auf den gesamten transeuropäischen Eisenbahnverkehr und die Beschränkung der Arbeiten zur Interoperabilität auf das technisch Notwendige dem Bestreben nach einer allumfassenden Aufgabenstellung und der Schaffung einer separaten Organisationsstruktur vorzuziehen ist.

21. Welche Schritte wird die Bundesregierung unternehmen, damit ständig zunehmende internationale Warenströme zu einem angemessenen Anteil auf der Schiene abgewickelt werden und nicht einseitig das Straßennetz belasten?

Angesichts der immer stärker ausgelasteten Kapazitäten bei den anderen Verkehrsträgern und der durch sie verursachten Umweltbelastungen ist ein attraktiver und leistungsfähiger Eisenbahnverkehr unverzichtbar. Eine effiziente und umweltgerechte Verkehrspolitik erfordert ein umfassendes Verkehrskonzept, das alle Verkehrsträger integriert und es ihnen ermöglicht, ihre spezifischen Vorteile zur Geltung zu bringen. Die Schiene muss dabei eine tragende Rolle übernehmen, gerade der grenzüberschreitende Verkehr – insbesondere im gemeinsamen Markt – bietet Erfolg versprechende Chancen für die Bahn.

Im Rahmen der Liberalisierung und Deregulierung des europäischen Verkehrsmarktes und der geplanten Osterweiterung der EU spielt die internationale Dimension für den Eisenbahnverkehr eine dominierende Rolle. Unbestritten liegen die arteiligen Vorteile des Eisenbahnverkehrs im Transport von Gütern über mittlere und weite Entfernungen und somit gerade auch im grenzüberschreitenden Verkehr.

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen als Voraussetzung für die Wahrnehmung der ihr zugeordneten Rolle im Transportmarkt zu realisieren, sind zum einen die politische Unterstützung durch Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger sowie die grundlegende Reform des Eisenbahnwesens in der Europäischen Union, zum anderen Maßnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst in Form von marktgerechten Angeboten und Ausrichtung als moderne Dienstleistungsunternehmen erforderlich.

Die Bundesregierung wird zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene und Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen die zeitbezogene Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge durch eine streckenbezogene Autobahnbenutzungsgebühr zur gerechten Anlastung der Wegekosten ersetzen, sich für eine stärkere Harmonisierung der Energiebesteuerung innerhalb der EU, für eine Abschaffung der Steuerbefreiung für Kerosin im innereuropäischen Luftverkehr sowie für Schiffsbrennstoffe im europäischen Schiffsverkehr und für eine Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Luftverkehr einsetzen. Sie wird auf einen bedarfsgerechten Neu- und Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes hinwirken und hierfür weiterhin in erheblichem Umfang Haushaltsmittel bereitstellen. Innerhalb der EU wird sie sich weiterhin für einen umfassenden freien und nichtdiskriminierenden Zugang aller Eisenbahnunternehmen zu den nationalen Schienennetzen einsetzen.

Maßnahmen auf politischer Ebene können allerdings nur dann zu einem angemessenen Anteil der Schiene im Verkehrsmarkt führen, wenn auch die Bahnen selbst zu einer höheren Attraktivität der Schiene beitragen. Langfristig wettbewerbsfähig im Transportmarkt werden nur solche Eisenbahnverkehrsunternehmen sein, die ihr Angebot sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr an den individuellen Bedürfnissen ihrer potenziellen Kunden ausrichten. Im Güterverkehr sind dies insbesondere maßgeschneiderte Transport- und Logistiklösungen auf europaweiter Ebene. Die Schiene muss den Anforderungen der Verlagerer wie Just-in-Time-Lieferungen zur Vermeidung kostenintensiver Zwischenlagerungen, zuverlässige und kalkulierbare Transportzeiten, schadensfreie Beförderung oder wettbewerbsfähige Preise Rechnung tragen. Dazu ist auch das Bilden von Kooperationen und strategischen Allianzen notwendig, sowohl mit nationalen nichtbundeseigenen Eisenbahnen als auch mit ausländischen Bahnen, wie es die DB Cargo AG bisher auch in einigen Fällen praktiziert.

III. Perspektiven

22. Welche Akzente wird die Bundesregierung mittel- und langfristig setzen bei der Fortführung der nationalen Investitionsplanung für ein modernes nutzerfreundliches Schienennetz?
23. Wird die Bundesregierung das Schwergewicht auf den Bau weiterer Schnellstrecken legen oder einer Ertüchtigung des bestehenden Netzes den Vorrang geben?

Die Fragen 22 und 23 werden gemeinsam beantwortet.

Die DB AG und das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen treten für eine Investitionsstrategie ein, mit der durch Stärkung der Bestandsnetzinvestitionen und durch Finanzierung moderner Leit- und Sicherungstechnik das bestehende Netz effizienter und leistungsfähiger gestaltet werden soll und mit der durch Finanzierung von Bedarfsplanmaßnahmen die notwendigen Netzergänzungen erfolgen können. Ein wesentliches Element ist hierbei die Entmischung von Güter- und Personenverkehr.

Die strecken- und länderbezogenen Investitionsvorhaben sind im Investitionsprogramm 1999 bis 2002 ausgewiesen. Die Finanzierung der darin enthaltenen laufenden Neu- und Ausbauprojekte und der notwendigen Bestandsnetzinvestitionen im Schienenbereich ist sichergestellt.

Mit Mitteln aus dem Bundesprogramm gemäß § 6 Abs. 1 und den Länderprogrammen gemäß § 6 Abs. 2 (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz [GVFG]) werden Investitionen in den Ausbau des Netzes für den Schienenpersonennahverkehr finanziert. Hierfür wurden 1999 allein im Bundesprogramm 191 Mio. DM an die DB AG aufgewendet. Auch künftig wird der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrsnetzes einen Investitionsschwerpunkt darstellen. Außerdem besteht für die Länder die Möglichkeit, mit Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz ebenfalls in Strecken zu investieren.

24. Hat die Bundesregierung die Absicht, betriebliche Vorschriften der Eisenbahn zu vereinfachen, und wenn ja, welche?

Die betrieblichen Vorschriften der Eisenbahn sind wesentliche Voraussetzung für einen sicheren Betrieb der Züge. Sie sind von den Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen im Rahmen ihrer Eigenverantwortung nach § 4 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) aufzustellen und, soweit erforderlich, fortzuschreiben. Bei Eisenbahnen des Bundes prüft das Eisenbahn-Bundesamt diese Regelwerke im Rahmen seiner Eisenbahnaufsicht: aus Gründen der Betriebssicherheit besteht gegenwärtig kein Anlass und auch keine Möglichkeit, die betrieblichen Vorschriften der Eisenbahn zu reduzieren.

25. Wie beurteilt die Bundesregierung die weitere Personalentwicklung bei der Deutschen Bahn AG in Bezug auf den Zusammenhalt („Corporate Identity“) im Unternehmen, die Qualität und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes?

Über Fragen der Personalentwicklung bei der DB AG entscheidet das Unternehmen nach Maßgabe des Aktiengesetzes in eigener Zuständigkeit. Eine Be-

einflussung der DB AG in ihren unternehmenspolitischen Strategien durch die Bundesregierung muss daher außer Betracht bleiben.

Unbeschadet hiervon hat die DB AG entsprechend ihrer gesetzlichen Verpflichtung zur sicheren Betriebsführung nach § 4 Abs. 1 AEG Betriebspersonal in dem notwendigen Umfang einzusetzen. Dies überprüft das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Eisenbahnaufsicht über die Eisenbahnen des Bundes. Sollten dabei Defizite festgestellt werden, wird das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen seiner Eingriffsbefugnisse aufsichtsbehördliche Maßnahmen treffen.

26. Wie beurteilt die Bundesregierung Überlegungen, Vorruhestandsregelungen für Eisenbahner zu verlängern?

Artikel 9 § 3 Eisenbahnneuordnungsgesetz ermöglichte bis zum 31. Dezember 1998 Beamten des Bundeseisenbahnvermögens (BEV), die von Umstrukturierungsmaßnahmen bei der DB AG betroffen sind, die vorzeitige Versetzung in den Ruhestand. Die Bundesregierung hat Verständnis dafür, dass die DB AG eine Verlängerung dieser Möglichkeit anstrebt. Mit der DB AG wird derzeit über die Modalitäten einer Verlängerung der Vorruhestandsregelung verhandelt.

27. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung für den Schienenpersonennahverkehr im Hinblick auf die Fortschreibung des Regionalisierungsgesetzes?

Auf Wunsch der Länder wurde im Regionalisierungsgesetz festgelegt, den Mittelbedarf für die Aufrechterhaltung des Fahrplans 1993/94 im Zeitraum 1998 bis 2001 zu überprüfen und entsprechend anzupassen. Bei der Änderung des Regionalisierungsgesetzes werden die Ergebnisse eines vom Bund im Einvernehmen mit den Ländern vergebenen Gutachtens zu berücksichtigen sein. Danach sinkt der Finanzbedarf (Basis Fahrplanangebot 1993/94) ab 1999. Außerdem ist die Verteilung zwischen den Ländern zu korrigieren.

Die Änderung des Regionalisierungsgesetzes bedarf der Zustimmung des Bundesrates. Bisher lehnen die Länder eine konsequente Umsetzung der Ergebnisse des gemeinsam begleiteten Gutachtens mehrheitlich ab. Bund und Länder haben hierzu Gespräche auf politischer Ebene aufgenommen mit dem Ziel, einen abgestimmten Gesetzentwurf einzubringen, der die Interessen beider Seiten berücksichtigt. Bisher ist es zu keiner Annäherung der Positionen gekommen.

Gemäß § 5 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz ist im Jahr 2001 mit Wirkung ab dem Jahr 2002 auf Vorschlag des Bundes durch Gesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Höhe der Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel neu festzusetzen sowie neu zu bestimmen, aus welchen Steuereinnahmen diese zu zahlen sind.

28. Wurde die im Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSchwAG – § 8 Abs. 2 festgelegte Nahverkehrsquote von 20 vom Hundert für Nahverkehrsvorhaben bisher tatsächlich ausgeschöpft, und wie werden sich voraussichtlich die Regionalisierungsmittel weiterentwickeln?

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einen Bericht erstellt, der anhand der tat-

sächlichen Mittelfreigaben 1997 die gemäß § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) bzw. § 22 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) festgelegte Quote (20 % bzw. 30 % an den Gesamtinvestitionen) der Mittel feststellt, die für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden sind. Das Eisenbahn-Bundesamt hat dabei eine Nahverkehrs-Quote von 32,1 % ermittelt. Dieses Ergebnis ist nach Abstimmung mit der DB AG, die die Berechnungen des Eisenbahn-Bundesamtes bestätigt hat, im August 1999 allen Bundesländern übersandt worden, von denen keine Einwendungen gegen die Berechnung oder das Ergebnis erhoben worden sind. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die in § 8 Abs. 2 BSchwAG festgelegte Nahverkehrsquote erfüllt wurde.

Die Regionalisierungsmittel in Höhe von 12 Mrd. DM steigen gemäß § 5 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz bis zum Jahr 2001 entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz. Bei unveränderter Rechtslage werden die Regionalisierungsmittel 2001 voraussichtlich eine Höhe von rd. 13,5 Mrd. DM erreichen, im Falle einer Änderung des Regionalisierungsgesetzes entsprechend dem vorliegenden Gutachten rd. 13 Mrd. DM. Die Entwicklung von 1998 bis 2001 stellt sich auf der Grundlage der Steuerschätzung vom 12. November 1999 insgesamt wie folgt dar:

Nach geltender Rechtslage:

– Mio. DM –	1998	1999	2000	2001
Für Verkehrsleistungen 1993/94 (§ 8 (1))	7 799	7 799	7 799	7 799
Für Verbesserungen (§ 8 (2))	4 201	4 794	5 205	5 665
Gesamtbetrag	12 000	12 593	13 004	13 464

Bei einer dem Untersuchungsergebnis entsprechenden Änderung des RegG:

– Mio. DM –	1998	1999	2000	2001
Für Verkehrsleistungen des Fahrplans 1993/94 (§ 8 (1)) lt. Wibera	7 866	7 695	7 522	7 387
Für Verbesserungen (§ 8 (2))	4 201	4 789	5 182	5 614
Gesamtbetrag	12 067	12 484	12 704	13 001
Differenz zum jetzigen Stand des RegG	+ 67	– 109	– 300	– 463
insgesamt:				– 805

29. Wie steht die Bundesregierung zum Ausbau von Nahverkehrsstrecken und den hierfür geeigneten Finanzierungsinstrumenten wie Baukostenzuschüssen oder zinslosen Darlehen und hält sie eine Umwandlung mindestens eines Anteils dieser Quote in Baukostenzuschüsse für vorstellbar für einen beschleunigten zweckgebundenen Mittelabfluss?

Dem Grundgesetzauftrag nach Artikel 87e Abs. 4 GG im Hinblick auf Erhalt und Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes kommt der Bund auf der Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) nach. Die anzuwendenden Finanzierungsregeln sind in den §§ 9 und 10 BSchwAG festgelegt. Demnach leistet die Eisenbahn für vom Bund finanzierte Baumaß-

nahmen Zahlungen an den Bund mindestens in Höhe der jährlichen Abschreibungen; d. h. der Bund gewährt diese Mittel als zinslose (rückzahlbare) Darlehen (§ 10 Abs. 1 BSchwAG). Liegt die Baumaßnahme nicht oder nur zum Teil im unternehmerischen Interesse der Eisenbahn (d. h. teilweise oder überwiegend im verkehrspolitischen Interesse des Bundes), dann wird die Investition ganz oder teilweise mit („verlorenen“) Baukostenzuschüssen (BKZ) finanziert. Die Finanzierung mit BKZ durch den Bund ist demnach abhängig von einem entsprechenden Bundesinteresse.

Neben dem Grundgesetzauftrag aus Artikel 87e Abs. 4 GG gibt es noch weitere Quellen, aus denen die Länder Nahverkehrsstrecken mit Baukostenzuschüssen finanzieren können (Artikel 104a Abs. 4 und Artikel 106a GG). Zum einen erhalten sie jährlich 3,28 Mrd. DM nach dem Gesetz über die Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) und zusätzlich jährlich über 12 Mrd. DM, ab 1998 dynamisiert mit der Umsatzsteuerwachstumsrate nach dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz). Sowohl GVFG als auch Regionalisierungsgesetz werden aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes finanziert.

Gemäß § 10 Abs. 2 i.V. mit § 9 Satz 1 BSchwAG ist zur Durchführung von Baumaßnahmen des Nahverkehrs zwischen der Eisenbahn und dem jeweiligen Land eine Vereinbarung zu schließen, insbesondere über die Finanzierung der Maßnahmenbestandteile, die nicht oder nur zum Teil im unternehmerischen Interesse der Eisenbahn liegen. Nach der Bahnreform und seit Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes sind die Länder für das gesamte Angebot im Nahverkehr in Deutschland, also auch für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), zuständig. Werden durch Bestellungen von SPNV durch die Länder bei den Eisenbahnen des Bundes Infrastrukturausbaumaßnahmen ausgelöst, finanziert der Bund auch diese auf der Grundlage des BSchwAG im Rahmen abgestimmter Länderquoten. Das BSchwAG erlaubt dem Bund dabei ausschließlich die Finanzierung mit zinslosen Darlehen. Der Bund steht damit zu seiner gesetzlich festgelegten Verpflichtung, auch den Ausbau von Nahverkehrsstrecken zu finanzieren. Die dabei anzuwendenden Finanzierungsinstrumente sind geeignet, einen nachfragegerechten und wirtschaftlichen Einsatz der Mittel zu gewährleisten. Mit den Regionalisierungsmitteln stellt der Bund den Ländern für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen und damit indirekt zur Deckung der Trassenkosten ausreichende Mittel zur Verfügung. Die Umwandlung zinsloser Darlehen in Baukostenzuschüsse würde bedeuten, dass der Bund auf die Rückzahlung der Darlehen und gleichzeitig auf die Refinanzierung durch die Aufgabenträger verzichtet.

Die Umwandlung auch von Teilen der genannten Quote in BKZ seitens des Bundes ist mit der geltenden Gesetzeslage nicht vereinbar. Ziel der Gesetzgebung zur Bahnreform und Regionalisierung war es, neben der Definition einer klaren Aufgabenzuschneidung künftig den Veranlasser einer Maßnahme entsprechend seinen Aufgaben in die finanzielle Verantwortung einzubinden und gleichzeitig wirtschaftliche Erwägungen in dem Abstimmungsprozess zu verankern. Eine Gesetzesänderung mit dem Ziel, dass der Bund einen Teil der Nahverkehrsmittel als BKZ gewährt, um so einen beschleunigten zweckgebundenen Mitteleinsatz zu bewirken, entspricht nicht der im Grundgesetz geregelten Aufgabenverteilung und den Zielen der Bahnreform und ist daher für die Bundesregierung nicht vorstellbar.

30. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung für eine Erhöhung der Marktanteile der Schiene am Güterverkehr?

Auf die Antwort zu Frage 21 wird verwiesen. Die genannten Maßnahmen wirken sich sowohl auf den grenzüberschreitenden wie den nationalen Verkehr aus.

Der traditionelle Schienengüterverkehr steht vor einem strukturellen Problem: traditionell eisenbahnstarke Bereiche wie Kohle, Stahl und Mineralöl wachsen nicht in demselben Maß wie die Gesamtwirtschaft, während bei der überproportional wachsenden Branche der „Kaufmannsgüter“ die Bahn traditionell geringe Marktanteile hat. Der Anteil in diesem Marktsegment kann in erster Linie durch die Entwicklung verstärkt kosten- und leistungsbezogener wettbewerbsfähiger Angebote gesteigert werden.

31. Reichen nach Ansicht der Bundesregierung die Vereinbarungen für ein Kernnetz des Kombinierten Verkehrs aus oder welche weiteren Schritte hält sie für erforderlich für eine sinnvolle Kooperation der Verkehrsträger?

Die in dieser Frage angesprochene Vereinbarung für ein Kernnetz des Kombinierten Verkehrs bezieht sich auf die Absprachen zwischen DB Cargo AG und der Kombiverkehr KG, zum 1. Februar 2000 im nationalen Kombiverkehr eine Reihe von Verbindungen mit festgelegter Qualität zu fahren, die von der Kombiverkehr KG zu einem Pauschalpreis eingekauft werden. Mit dieser Vereinbarung realisiert die DB Cargo AG für einen Teil des nationalen Verkehrs die Absicht, Züge nur noch nach Bestellung zu fahren.

Die Vereinbarung bezieht sich also nur auf Teile des nationalen Verkehrs und kann nach Auffassung der Bundesregierung nicht ausreichen.

Als weitere notwendige Schritte hält die Bundesregierung für erforderlich:

- Eine möglichst rasche Verbesserung des Bestandsnetzes, mit der die Qualität des Bahnangebotes im Kombinierten Verkehr wesentlich gehoben wird, so dass künftig auch verstärkt Terminverkehre auf der Schiene abgewickelt werden können,
- die Einführung der Sendungsverfolgung im Kombinierten Verkehr, die sich bisher durch Probleme in der Zusammenarbeit von Bahn und Gewerbe verzögert hat, aber unabdingbar ist, wenn auf der Schiene Verkehre mit gleicher Qualität wie vom Lkw angeboten werden sollen,
- eine Verbesserung der Zusammenarbeit der Bahnen im grenzüberschreitenden Verkehr durch verstärkte grenzüberschreitende Zusammenarbeit,
- Anreize für Neuverkehre.

32. Welche Voraussetzungen müssen erfüllt werden, um privates Kapital zusätzlich für die Eigenkapitalbildung bei der Deutschen Bahn AG zu mobilisieren?

Die Einbeziehung privaten Kapitals kann angesichts der auch zukünftig andauernden intensiven Investitionstätigkeit die Eigenkapitalausstattung des Unternehmens nachhaltig verbessern. Um Kapitalmarktfähigkeit zu erreichen, muss

die Amortisierung der investierten Mittel hinreichend sicher kalkuliert werden können. Dazu bedarf es des Nachweises einer längerfristig befriedigenden Rendite des eingesetzten Kapitals, einer entsprechenden effizienten Unternehmensführung und eines kontinuierlichen Ertragswachstums. Diese Nachweise müssen nachvollziehbar sein für potenzielle Anleger.