

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 17/13021 –**

Entwurf eines Gesetzes über die Bundesförderung der Investitionen in den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen im Schienengüterfernverkehrsnetz

A. Problem

Die Schaffung eines europäischen Wirtschaftsraums lässt die Verkehrsleistungen in allen Teilen Deutschlands erheblich ansteigen. Die Eisenbahn als besonders umweltfreundliches Verkehrsmittel muss in die Lage versetzt werden, eine führende Rolle bei der Bewältigung der ständig wachsenden Nachfrage nach Güterfernverkehrsleistungen zu übernehmen. Hierzu – und um die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers zu erhöhen – müssen auch die öffentlichen nicht bundeseigenen Schienenwege gestärkt werden, die auch dem Schienengüterfernverkehr dienen.

B. Lösung

Förderung von Ersatzinvestitionen der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur, die dem Schienengüterfernverkehr dient, mit Bundesmitteln.

Einstimmige Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/13021 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird die Angabe „40“ durch die Angabe „30“ ersetzt.

bb) In Nummer 2 werden die Angabe „22,5 Tonnen“ durch die Wörter „mindestens 20 Tonnen“ und die Angabe „8 Tonnen“ durch die Wörter „mindestens 6,4 Tonnen“ ersetzt.

cc) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. die eine nicht bundeseigene Eisenbahn betreibt und an denen sie auch zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen berechtigt ist,“.

dd) In Nummer 4 werden die Wörter „den letzten drei Jahren“ durch die Wörter „dem letzten Jahr“ ersetzt.

b) Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Unter den Voraussetzungen des Satzes 1 Nummer 2 bis 4 werden auch Schienenwege in Serviceeinrichtungen nach § 2 Absatz 3c Nummer 4 bis 6 und 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884) geändert worden ist, gefördert.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„50 Prozent der Planungskosten sind zuwendungsfähig, wenn die gesamten Planungskosten 13 Prozent der Baukosten nicht übersteigen.“

b) In Absatz 2 Satz 2 werden nach den Wörtern „selbstschuldnerische Bankbürgschaft“ die Wörter „oder eine vergleichbare Sicherheit“ eingefügt.

Berlin, den 15. Mai 2013

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Anton Hofreiter
Vorsitzender

Stephan Kühn
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Stephan Kühn

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 17/13021** in seiner 234. Sitzung am 18. April 2013 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung und gemäß § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen eine Regelung zur Förderung von Ersatzinvestitionen der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur, die dem Schienengüterfernverkehr dient, mit Bundesmitteln.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/13021 in seiner 121. Sitzung am 24. April 2013 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP auf Ausschussdrucksache 17(8)5983 (neu).

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat zu dem Gesetzentwurf am 1. März 2013 gegenüber dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung folgende Stellungnahme (Ausschussdrucksache 17(15)516) abgegeben:

Entwurf eines Gesetzes über die Bundesförderung der Investitionen in den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen im Schienengüterfernverkehrsnetz

Bundesrats-Drucksache 109/13

*Stellungnahme des
Parlamentarischen Beirats
für nachhaltige Entwicklung*

Nachhaltigkeitsrelevanz:

Die Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs ergibt sich bezüglich der Managementregeln

(3) „Die Freisetzung von Stoffen darf auf Dauer nicht größer sein als die Anpassungsfähigkeit der natürlichen Systeme – z. B. des Klimas, der Wälder und der Ozeane.“

(5) „Der durch technische Entwicklungen und den internationalen Wettbewerb ausgelöste Strukturwandel soll wirtschaftlich erfolgreich sowie ökologisch und sozial verträglich gestaltet werden. Zu diesem Zweck sind die Politikfelder so zu integrieren, dass wirtschaftliches Wachstum, hohe Beschäftigung, sozialer Zusammenhalt und Umweltschutz Hand in Hand gehen.“

(6) „Energie- und Ressourcenverbrauch sowie die Verkehrsleistung müssen vom Wirtschaftswachstum entkoppelt werden. Zugleich ist anzustreben, dass der wachstumsbedingte Anstieg der Nachfrage nach Energie, Ressourcen und Verkehrsleistungen durch Effizienzgewinne mehr als kompensiert wird. Dabei spielt die Schaffung von Wissen durch Forschung und Entwicklung sowie die Weitergabe des Wissens durch spezifische Bildungsmaßnahmen eine entscheidende Rolle.“

sowie bezüglich der Indikatoren

1) „Ressourcenschonung. Ressourcen sparsam und effizient nutzen“

2) „Klimaschutz. Treibhausgase reduzieren“

10) „Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Wirtschaftsleistung umwelt- und sozialverträglich steigern“

11) „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“

Eine Übersicht über die Managementregeln und Nachhaltigkeitsindikatoren liegt als Anlage bei [Anmerkung: Hier nicht abgedruckt].

Bewertung:

In der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien wurde festgelegt, dass darzustellen ist, ob die Wirkungen des Gesetzes einer nachhaltigen Entwicklung entsprechen und welche langfristigen Wirkungen das Vorhaben hat. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat festgestellt, dass die Wirkungen des Gesetzentwurfes zu einigen Aspekten ausführlich dargestellt worden sind, es sind aber weitere als die im Gesetzentwurf dargestellten Aspekte der nachhaltigen Entwicklung berührt. Hier war jedoch nicht erkennbar, dass diese Aspekte in der Gesetzesfolgenabschätzung berücksichtigt wurden.

Insbesondere zu folgenden Bereichen fehlen aussagekräftige Informationen:

Managementregel 3

Managementregel 5

Managementregel 6

Indikator 1

Indikator 2

Indikator 10

Empfehlung:

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung bittet den federführenden Ausschuss, in den Ausschussberatungen bei der Bundesregierung nachzufragen, welche konkreten Auswirkungen auf die Ziele der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie in den oben genannten Bereichen zu erwarten sind und die Ergebnisse in Kurzform in den Bericht des Ausschusses aufzunehmen.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/13021 in seiner 101. Sitzung am 24. April 2013 beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP haben dazu einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 17(15)559), dessen Inhalt sich (mit einer am Ende dieses Abschnitts beschriebenen Änderung) aus der Beschlussempfehlung und Teil V dieses Berichts ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, der Gesetzentwurf stelle einen guten und richtigen Schritt zugunsten der nicht bundeseigenen Eisenbahnen dar. Es bestehe breite Übereinstimmung, den damit beschrittenen Weg weiter zu gehen.

Die **Fraktion der SPD** betonte, der Gesetzentwurf sei ein richtiger Schritt zugunsten der Schieneninfrastruktur, zumal es immer mehr mittelständische Schieneninfrastrukturbetreiber gebe, denen man mit den in dem Gesetzentwurf vorgesehenen Maßnahmen helfe. Es sei richtig, bei der Förderung zugunsten einer Strecke nicht lediglich Streckenabschnitte eines Infrastrukturbetreibers zu betrachten, sondern die Gesamtstrecke. Zu begrüßen sei, dass mit dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP die Hürden für eine Förderung gesenkt würden. Ob die derzeit vorgesehenen Mittel ausreichen, bleibe abzuwarten, der Gesetzentwurf stelle aber in jedem Fall einen Schritt in die richtige Richtung dar.

Die **Fraktion der FDP** hob hervor, mit dem Gesetzentwurf werde ein weiteres wichtiges Verkehrsprojekt der Koalition auf den Weg gebracht und der Verkehrsträger Schiene werde weiter gestärkt. Es werde endlich ein rechtlicher Rahmen geschaffen, um die Finanzierung des Erhalts nicht bundeseigener öffentlicher Eisenbahninfrastruktur zu ermöglichen. Der Gesetzentwurf berücksichtige sowohl die technischen Erfordernisse eines modernen Schienengüterverkehrsnetzes als auch die Besonderheiten bei den nicht bundeseigenen Eisenbahnen.

Die **Fraktion DIE LINKE** begrüßte den Gesetzentwurf. Wenn es zutreffe, dass die dafür derzeit zur Verfügung stehenden Mittel nicht zusätzlich zur Verfügung gestellt würden, sondern an anderer Stelle bei Haushaltsmitteln für die Schiene eingespart würden, sei dies aber problematisch, da man das Schienennetz insgesamt nur verbessern könne, wenn man dafür mehr Mittel zur Verfügung stelle. Es sei auch nicht einzusehen, weshalb die nicht bundeseigenen Eisenbahnen – anders als die DB AG – nicht für ein hochrelevantes Projekt Bundeszuschüsse von mehr als 50 Prozent erhalten sollten.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, sie begrüße den Gesetzentwurf, auch vor dem Hintergrund, dass im Güterverkehr der Marktanteil der Wettbewerber der DB AG zugenommen habe. Die zunächst für die Umsetzung der Ziele des Gesetzes zur Verfügung stehenden 25 Mio. Euro seien aber nur „ein Tropfen auf den heißen Stein“. Man halte einen wesentlich höheren Ansatz im Haushalt für erforderlich. Sehr sinnvoll sei, dass der Kreis der Nutznießer des Gesetzes im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens durch Einbeziehung von Rangierbahnhöfen, Zugbildungsanlagen, Abstellgleisen und Häfen ausgedehnt worden sei. Klärungsbedarf bestehe aber noch hinsichtlich des konkreten Ablaufs der Mittelvergabe. Die Mittelvergabe dürfe nicht nach dem „Windhundprinzip“ erfolgen, sondern man müsse Kriterien festlegen, nach denen die Mittel so vergeben würden, dass sie den größtmöglichen Nutzen für das Gesamtnetz bzw. die Kapazitäten des Schienengüterverkehrs erzielten.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)559 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** empfahl einstimmig die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/13021 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)559.

In seiner 104. Sitzung am 15. Mai 2013 hat der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Gesetzentwurf erneut beraten, um eine Korrektur hinsichtlich einer beschlossenen Änderung vorzunehmen, weil versehentlich eine Angabe aus der Stellungnahme des Bundesrates fehlerhaft in den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)559 übernommen worden war. In Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb der Maßgaben, mit denen der Gesetzentwurf angenommen werden soll, muss es statt „mindestens 6,5 Tonnen“ heißen „mindestens 6,4 Tonnen“. Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben daher ihren Änderungsantrag in einer Neufassung mit der erwähnten Änderung eingebracht (Ausschussdrucksache 17(15)570), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und Teil V dieses Berichts ergibt.

Die **Bundesregierung** wurde in dieser Sitzung gebeten, zu der Frage, welche konkreten Auswirkungen auf die Ziele der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie in den vom Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung genannten Bereichen (s. o.) zu erwarten sind, eine schriftliche Stellungnahme zu übermitteln.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den neugefassten Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)570 (anstelle der alten Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 17(15)559) einstimmig angenommen.

In Abänderung seines Beschlusses in seiner 101. Sitzung am 24. April 2013 empfiehlt der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** einstimmig die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/13021 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)570.

V. Begründung zu den Änderungen

Zu Nummer 1 (Änderung des § 1 des Regierungsentwurfs)

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa
(Ersetzung der Zahlenangabe in Absatz 4 Satz 1 Nummer 1)

Es ist davon auszugehen, dass Antragssteller eine Förderung im Bereich der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für Schieneninfrastruktur beantragen, bei der auf Grund von anstehenden Ersatzinvestitionen Langsamfahrstellen mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde entstanden sind. Eine Förderung soll

möglich sein, wenn die Fördervoraussetzungen erfüllt sind und es sich um planmäßige Ersatzinvestitionen handelt.

Zu Doppelbuchstabe bb

(Ersetzung von Angaben in Absatz 4 Satz 1 Nummer 2)

Die Vereinbarung im Koalitionsvertrag sieht vor, die rechtlichen Voraussetzungen für die Finanzierung nicht bundeseigener Eisenbahninfrastruktur für die Einbindung in das Schienengüterfernverkehrsnetz zu schaffen. Zu berücksichtigen ist der Netzgedanke, welcher voraussetzt, dass die zur Förderung vorgesehenen Schienenwege der nicht bundeseigenen Eisenbahnen bestimmte Leistungsparameter aufweisen. Zugrunde zu legen sind zusätzlich zu den Leistungsparametern, die die Schienenwege der bundeseigenen Eisenbahnen im Kernschienenwegenetz erfüllen, die Leistungsparameter der Schienenwege, die im Zulauf zu den Hauptkorridoren für den Schienengüterfernverkehr genutzt werden. Ziel ist es, das bestehende Netz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes durch die vorhandenen Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen sinnvoll und dauerhaft zu ergänzen, die Beförderung über den gesamten Transportweg sicherzustellen und den Standardschienengüterfernverkehr in Deutschland zu verbessern.

Zu Doppelbuchstabe cc

(Neufassung des Absatzes 4 Satz 1 Nummer 3)

Der Betreiber einer öffentlichen Eisenbahninfrastruktur hat nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) kein ausschließliches Recht, Verkehre auf der von ihm betriebenen Infrastruktur durchzuführen. Durch die Neufassung des Artikels 1 § 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 3 des Regierungsentwurfs werden Rechtsunklarheiten vermieden.

Zu Doppelbuchstabe dd

(Ersetzung von Wörtern in Absatz 4 Satz 1 Nummer 4)

Neu gegründete Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen durch das Gesetz nicht benachteiligt werden und der Anreiz, Güter auf die Schiene zu verlagern, soll auch weiterhin für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen bestehen.

Zu Buchstabe b (Neufassung des Absatzes 4 Satz 3)

Schienenwege in Serviceeinrichtungen sind von dem Förderkriterium der Mindeststreckengeschwindigkeit auszunehmen, da die Streckengeschwindigkeit in Serviceeinrichtungen (insbesondere Umschlagplätzen) für die Transportzeit im Rahmen des Schienengüterfernverkehrs unerheblich ist. Darüber hinaus wird der fehlerhafte Verweis in Satz 3 des Regierungsentwurfs auf das AEG berichtigt.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 2 des Regierungsentwurfs)

Zu Buchstabe a (Änderung des Absatzes 1 Satz 3)

Die Änderung in Absatz 1 Satz 3 dient der Klarstellung, dass die Förderung der Planungskosten durch den Bund auf 6,5 Prozent der Gesamtbaukosten begrenzt wird.

Zu Buchstabe b (Neufassung des Absatzes 2 Satz 2)

Die Ergänzung des Satzes 2 ist notwendig, um abweichend von dem Regierungsentwurf über eine selbstschuldnerische Bankbürgschaft hinaus auch andere Formen der Absicherung zuzulassen. Um eine mögliche diskriminierende Wirkung des Sicherungsmittels zu vermeiden, können nur Sicherheiten Berücksichtigung finden, die mit einer selbstschuldnerischen Bankbürgschaft vergleichbar sind.

Die Stellungnahme des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung vom 1. März 2013 (Ausschussdrucksache 17(15)516) wurde berücksichtigt.

Berlin, den 15. Mai 2013

Stephan Kühn

Berichterstatter

