

**Bundesrat**

Drucksache **644/17**

20.09.17

Vk - Fz - U

## **Antrag**

des Landes Niedersachsen

---

### **Entschließung des Bundesrates zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr durch das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG)**

Der Niedersächsische Ministerpräsident

Hannover, 19. September 2017

An die  
Präsidentin des Bundesrates  
Frau Ministerpräsidentin  
Malu Dreyer

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Niedersächsische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat den als Anlage beigefügten

#### **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG-Änderungsgesetz) \***

sowie die als Anlage beigefügte

### **Entschließung des Bundesrates zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr durch das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG)**

zuzuleiten.

---

\* siehe Drucksache 643/17

Ich bitte Sie, die Vorlagen gemäß § 36 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates den Ausschüssen zur Beratung zuzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Weil

## **EntschlieÙung des Bundesrates zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr durch das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG)**

Der Bundesrat möge folgende EntschlieÙung zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr durch das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) fassen:

Der Bundesrat begrüÙt die mit dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) erstmals geschaffene Rechtsgrundlage für eine Förderung der Bestandsnetzinvestitionen der nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE) durch den Bund.

Die inzwischen gewonnenen Erfahrungen mit der praktischen Umsetzung des SGFFG haben neben einigen gesetzgeberischen Änderungsbedarfen, die mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG-Änderungsgesetz) aufgegriffen werden, zusätzlich folgende Aspekte im Vollzug des SGFFG aufgezeigt, die einer Änderung bedürfen:

- dauerhafte Aufstockung der im Bundeshaushalt bereitgestellten Fördermittel von bisher 25 Mio. € pro Jahr
- Änderung der bisherigen Verwaltungspraxis des Eisenbahn-Bundesamtes als Bewilligungsbehörde hinsichtlich der Sicherung von Erstattungsansprüchen ausschließlich durch Bankbürgschaften.

Nach dem Willen des Gesetzgebers soll die Bundesförderung der NE-Infrastrukturen die Eisenbahn als besonders umweltfreundliches Verkehrsmittel in die Lage versetzen, eine führende Rolle bei der Bewältigung der ständig wachsenden Nachfrage nach Güterfernverkehrsleistungen zu übernehmen. Dazu sollen mit der Förderung auch die Verfügbarkeit und die Zuverlässigkeit der deutschen Eisenbahninfrastruktur insgesamt verbessert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sieht auch die Bundesregierung die Notwendigkeit, die NE-Eisenbahninfrastruktur zu stärken, indem Bestandsnetzinvestitionen in diese Infrastrukturen gefördert werden. Die Förderung soll Redundanzen und zusätzliche Kapazitäten für den Schienengüterfernverkehr schaffen und so den Verkehrsnutzen der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes erhöhen.

Die bisherige Förderhöhe und die derzeitige Praxis zur Sicherung der Rückzahlungsansprüche des Bundes verhindern jedoch eine optimale Erreichung der vom Bundesgesetzgeber mit dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz verfolgten Ziele.

Begründung:

Auch wenn zu Beginn der Förderung die zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel nur zögerlich abgeflossen sind, werden die mit dem SGFFG eröffneten Fördermöglichkeiten inzwischen immer stärker in Anspruch genommen. Für das Haushaltsjahr 2016 mussten erstmals mehrjährige Vorhaben nach dem in § 3 Abs. 2 SGFFG vorgeschriebenen Verfahren priorisiert werden. Künftig ist eher mit einer noch größeren Nachfrage nach den Fördermitteln zu rechnen. Insbesondere im Hinblick auf die immer mehr fortschreitende rechtliche Gleichbehandlung der betroffenen Eisenbahninfrastrukturen ist eine dauerhafte Erhöhung der verfügbaren Finanzmittel für die NE-Infrastrukturen daher geboten. Wünschenswert wäre in spürbare Aufstockung der im Bundeshaushalt für die Förderung der NE-Schienenwege bereitgestellten Mittel. Dies würde auch dem Vorgehen des Bundes hinsichtlich des Investitionshochlaufs bei der DB Netz AG entsprechen. Nur durch eine deutliche Aufstockung der Fördermittel können die mit dem SGFFG verfolgten Ziele im Hinblick auf die Schieneninfrastruktur in Deutschland insgesamt erreicht werden.

Als weiteres Problem hat sich in der Praxis erwiesen, dass zur Sicherung etwaiger Rückforderungsansprüche des Bundes im Regelfall Bankbürgschaften verlangt werden, die bis zum Abschluss der Verwendungsnachweisprüfung aufrecht zu erhalten sind. Entsprechende Bürgschaften verursachen bei den Zuwendungsempfängern zum Teil erhebliche laufende Kosten, die für die gesamte Geltungsdauer der Bankbürgschaft bis zum Abschluss der Verwendungsnachweisprüfung anfallen. Die Prüfung der Verwendungsnachweise kann jedoch erhebliche Zeit in Anspruch nehmen. So konnten Vorhaben aus dem Jahr 2014 erst Ende des Jahres 2016 mit der Schlussverwendungsprüfung abgeschlossen werden. Inzwischen sind bereits mehreren Unternehmen neue Bürgschaften durch die sicherungsgebenden Banken unter Hinweis auf die bereits bestehenden Bürgschaften aus den Vorjahren verweigert worden.

Die Praxis der Bürgschaften wurde nach dem Ergebnis des Evaluationsberichtes des Statistischen Bundesamtes aus Mai 2015 als der von den Unternehmen am häufigsten genannter Kritikpunkt zum Förderverfahren identifiziert. Diese Praxis sollte daher dringend modifiziert werden. Dafür böte sich beispielsweise eine auf den Liegenschaften der NE lastende dingliche Sicherung der Rückzahlungsansprüche des Bundes an.