

Bericht

des Arbeitskreises Bahnpolitik

zur

Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)

am 21./22. März 2012 in Großräschen

und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 18./19. April 2012 in Kassel

TOP 5.5 Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich

Zu Ziffer 1 des Beschlusses:

Die Vorlage des Gesetzentwurfs durch den Bund entspricht grundsätzlich dem Wunsch der Länder, im Hinblick auf einen diskriminierungsfreien Wettbewerb auf dem Schienennetz und die Nutzung weiterer Effizienzpotenziale die Regulierung durch die Bundesnetzagentur zu stärken. Gleichwohl greift der eigentlich positive Grundansatz in einer Reihe von Punkten zu kurz.

Zu Ziffer 2 des Beschlusses:

Eine effiziente Regulierung setzt voraus, dass die maßgeblichen Kostenblöcke erfasst werden. Dies setzt der Gesetzentwurf des Bundes jedoch nicht um. Die Investitions- und Instandhaltungskosten für die Infrastruktur und damit der größte Kostenblock sollen unter Hinweis auf die Regelungen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ausgenommen bleiben. Weitere Ausnahmen sollen für sicherheitsbedingte Aufwendungen und für den Schutz des konzerninternen Arbeitsmarktes greifen. Die an die Regulierung geknüpften Erwartungen lassen sich auf diese Weise jedoch nicht erfüllen. Des Weiteren sollte der Tatsache Rechnung getragen werden, dass der Infrastrukturbereich einen öffentlichen Auftrag zu erfüllen hat und grundgesetzliche Garantien bestehen. Eine kapitalmarktübliche Verzinsung des darin gebundenen Kapitals ist daher nicht sachgerecht.

Zu Ziffer 3 des Beschlusses:

Die Stärkung des Systems Eisenbahn im intra- und intermodalen Wettbewerb macht es erforderlich, die Regulierung sektorspezifisch abzugrenzen und dementsprechend auch vor- und nachgelagerte Märkte bei Bedarf einzubeziehen. Dies betrifft beispielsweise die Versorgung mit Bahnstrom sowie die Vertriebsleistungen und Fahrgastinformationen.

Zu Ziffer 4 des Beschlusses:

Die Infrastrukturvorhaltung in Deutschland beruht auf dem Grundsatz der netzweiten Solidarität. Die Nutzung der Infrastruktur in topografisch schwierigen Bereichen darf auch zukünftig nicht teurer als in weniger schwierigen Landschafts- und Siedlungsbereichen sein. Nur dadurch ist ein fairer Wettbewerb zu den konkurrierenden Verkehrsmitteln, insbesondere zur Straße möglich. Der vorgelegte Gesetzentwurf schließt nicht aus, dass dieses Prinzip schleichend aufgegeben wird und daraus folgende notwendige Anpassungen, beispielsweise bei der Ermittlung und Verteilung der Regionalisierungsmittel, gegebenenfalls ausbleiben könnten. Des Weiteren dürfen Regelungen zur Stützung weniger ertragsstarker Schienenverkehre nicht dazu führen, dass der SPNV entsprechend stärker belastet wird.

Zu Ziffer 5 des Beschlusses:

Die von den Ländern beschlossene Regelung zur Einführung lärmabhängiger Trassenpreise (Bundesrats-Drucksache 553/10 (Beschluss) vom 24.9.2010) wurde bisher in der EIBV nicht umgesetzt. Da die EIBV im Zuge des Eisenbahnregulierungsgesetzes aufgehoben werden soll und zudem die zwischen dem BMVBS und der DB Netz AG abgeschlossene Eckpunktevereinbarung zur Einführung lärmabhängiger Trassenpreise voraussichtlich nicht den gewünschten Effekt erzielen wird, ist es erforderlich, entsprechende Regelungen im Gesetz direkt zu verankern.

Zu Ziffer 6 des Beschlusses:

Da der Infrastrukturbereich in erster Linie durch öffentliche Gelder und insbesondere durch Regionalisierungsmittel finanziert wird, sollten dort erwirtschaftete Gewinne auch wieder zur Verbesserung der Infrastruktur eingesetzt werden. Die Forderung, eine Abführung an die Holding auszuschließen, entspricht nicht nur einer Forderung des Bundesrates, sondern auch einem Prüfauftrag in der Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung. Im Zuge der Regulierung sollte dies wirksam umgesetzt werden.

Zu Ziffer 7 des Beschlusses:

Der ursprüngliche Ansatz der europäischen Eisenbahnpolitik, mehr Verkehre durch günstige Einstiegspreise für die Benutzung der Infrastruktur für die Schiene zu generieren, ist in den bisherigen Trassen- und Stationspreissystemen nicht abgebildet. Der Gesetzentwurf schließt dies sogar aus. Auf diesen Punkt sollte ausdrücklich hingewiesen werden, um dazu eine Prüfung zu initiieren.