

Bericht des AK Bahnpolitik

**zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der
Länder (GKVS) am 17./18. September 2012 in Brandenburg an der Havel
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 4./5. Oktober 2012 in Cottbus**

**TOP 5.13 //
5.4 Eisenbahnregulierungsgesetz**

Bericht:

Der im Januar 2012 vom Bund vorgelegte Entwurf eines Eisenbahnregulierungsgesetzes wurde nach der Anhörung in einigen Punkten überarbeitet und den Ländern am 28. August 2012 erneut zugeleitet. In dem neuen Entwurf sind einige wichtige Anliegen der Länder aus dem Beschluss der VMK vom 18./19. April 2012 und den Einzelstellungnahmen berücksichtigt worden. Dies betrifft besonders die Vorgabe einer Anreizregulierung zur Erschließung von Effizienzpotenzialen, die Einbeziehung der Fahrstromversorgung in die Regulierung und die pflichtige Vorgabe eines lärmabhängigen Trassenpreissystems im Güterverkehr.

Andere Forderungen der Länder wurden bisher leider noch nicht berücksichtigt (Nr. 3). Dazu zählen Vorgaben betreffend die konzerninternen Verrechnungspreise einschließlich der Pflicht zur konzerninternen Leistungsbestellung, das Verbot zur Abführung von Gewinnen aus Stations- und Trasseneinnahmen, die Einbeziehung der aus öffentlichen Mitteln finanzierten Maßnahmen und der Aufwendungen für die Gewährleistung der Sicherheit in die Regulierung. Da rund 65 Prozent der Erlöse aus Trassen- und Stationsentgelten aus dem SPNV stammen, könnten die letztlich für den SPNV zweckgebundenen Mittel der Länder sonst für sachfremde Zwecke eingesetzt werden.

Ein wesentliches Ziel der Regulierung ist die Herstellung von Transparenz bei Kosten und Preisfestsetzung. Solange die Infrastrukturgesellschaften der DB AG Teil eines integrierten Konzerns sind, ist hierbei auf die konzerninternen Verrechnungspreise besonderes Augenmerk zu richten (Nr. 3a).

Zur Minderung des Zuschussaufwands für Investitionen und zur Minderung der Infrastrukturnutzungsentgelte ist es notwendig, den Finanzierungskreislauf Schiene zu etablieren. Es ist sicherzustellen, dass die Gewinne der Infrastrukturgesellschaften nicht an

die Konzernmutter abgeführt werden und in den Infrastrukturgesellschaften vollumfänglich verfügbar sind (Nr. 3b).

Für eine effektive Regulierung ist es erforderlich, dass die Bundesnetzagentur, alle Aufwendungen der Infrastrukturgesellschaften betrachtet. Dies schließt Aufwendungen ein, die getätigt werden, um die Qualitätsziele der LuFV zu erreichen (Nr. 3c). Da mit den Mitteln der LuFV keine konkret definierten abgegrenzten Maßnahmen finanziert werden, sondern die Mittel allgemein zur Erreichung von Qualitätszielen eingesetzt werden können, ist es weder praktikabel noch sinnvoll, Kostenblöcke von der Regulierung auszunehmen. Ebenso wie Maßnahmen zur Erfüllung der LuFV-Qualitätsziele sind auch Maßnahmen zur Erfüllung gesetzlicher Verpflichtungen, zur Verbesserung der Sicherheit und zur Arbeitsplatzsicherung zweifelsfrei notwendig, wobei auch diese Aufwendungen der Effizienzkontrolle im Rahmen der Regulierung unterliegen sollen. Auf das Neunzehnte Hauptgutachten der Monopolkommission 2010/2011 (BT-Drs. 17/10365, Ziff.95) wird Bezug genommen (Nr. 3d).

Ergänzend zu ihrem Beschluss vom 18./19. April 2012 weist die VMK auf weitere Punkte hin, die zur Wahrung von Länderinteressen sichergestellt und ggfs. konkretisiert werden müssen (Nr. 4). Besonders ist dabei hervorzuheben, dass die aufgrund der Länderfinanzierung geringe Preissensibilität der Bestellungen im SPNV nicht dazu führen darf, dass Kosten des Personenfern- und Güterverkehrs wegen der dort ggf. unzureichenden Markttragfähigkeit auf den SPNV übergewälzt werden. Eine fehlende Markttragfähigkeit der eigentlich notwendigen Entgelte für diese Verkehrsarten hat der Bund auf andere Weise auszugleichen.

Als besonders belastend hat sich in der Vergangenheit die Ausnutzung der Monopolposition der DB AG bei von den Ländern bestellten Infrastrukturmaßnahmen erwiesen. Diese Maßnahmen einschließlich der Planungskosten sind daher ebenfalls einer Effizienzkontrolle zu unterwerfen (Nr. 4b).

Der Entwurf knüpft weiterhin an marktübliche Zinsen an. Das von der BNetzA beauftragte Gutachten zur zulässigen Höchstverzinsung vom Dezember 2009 sollte hier berücksichtigt werden. Der Gemeinwohlaufrag des Netzes ist zu berücksichtigen (Nr. 4c).

Wenn ein Land mehr Verkehre bestellt, sollte ihm dies bei den Kosten für die einzelnen Verkehre zugute kommen, da die Infrastrukturkosten meist nicht entsprechend dem bisher geforderten Trassenentgelt steigen (Nr. 4d)

Angesichts kostentreibender Faktoren, die einer Regulierung nicht unmittelbar zugänglich sind, kann trotz Regulierung nicht ausgeschlossen werden, dass das Ziel der Kostensenkung nicht angemessen erreicht wird. Solche Kostensteigerungen sind im Rahmen der Revision der Regionalisierungsmittel zu berücksichtigen (Nr. 4e).

Da den meisten der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen keine Marktrelevanz zukommt und auch von der Kostenseite her anerkanntermaßen bereits sehr effizient wirtschaften, würde eine Regulierung dort lediglich Kosten verursachen und keinen angemessenen Nutzen stiften. Diese Bahnen sollten daher soweit als möglich entlastet werden (Nr. 4f).

Bisher erbringt die DB AG eine Reihe von Leistungen, die auch gesellschaftlich wünschenswert sind. Diese sollen durch Effizienzanforderungen nicht infrage gestellt werden (Nr. 4g).

Da den Ländern aufgrund von Artikel 80 Abs. 2 GG ein Beteiligungsrecht bei der Festlegung der Grundsätze für die Erhebung des Entgelts für die Benutzung der Einrichtungen der Eisenbahnen des Bundes zukommt, können Preis bestimmende Elemente wie die zulässige Rendite und die Markttragfähigkeit künftig nicht unter Ausschluss der Länder alleine durch eine Bundesbehörde bestimmt werden (Nr. 5a).

Der Regulierung müssen die Aufwendungen für Betrieb und Erhalt des gesamten Bestandsnetzes zugrundegelegt werden. Effizienzvorgaben müssen vom Erhalt des Bestandsnetzes ausgehen. Eine etwaige Reduzierung des Netzes unterliegt einer politischen Entscheidung (Nr. 5b).

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass der Bundesrat in seinem Beschluss vom 24.09.2010 (BR-DS 553/10 - Beschluss) zur Einführung lärmabhängiger Trassenpreise einen Vorschlag zur Verankerung eines lärmabhängigen Trassenpreissystem in der bisherigen Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung unterbreitet hat. Diese Verordnung wird aber mit der Einführung eines Eisenbahnregulierungsgesetzes aufgehoben. Die im Gesetz neu verankerte Verpflichtung zur lärmabhängigen Gestaltung der Trassenpreise ist zu begrüßen. Der Bund soll durch die Nutzung der in § 60 enthaltenen Verordnungsermächtigung sicherstellen, dass die für eine Umrüstung der Bestands-güterwagen erforderlichen Anreize gesetzt werden und ordnungsrechtlich gestützt werden, damit die Umrüstung – wie von ihm angekündigt – bis Ende 2020 erfolgt (Nr. 5c).