

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Thomas Lutze, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/7944 –**

Anhebung der Trassen- und Stationspreise durch die Deutsche Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahresbericht 2010 der Bundesnetzagentur heißt es: „Die von der DB Netz AG erhobenen Infrastrukturnutzungsentgelte haben sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht. Die mittleren Entgelte der DB Netz AG stiegen zwischen 2002 und 2010 je nach Verkehrssegment zwischen 20 und 34 Prozent. Im Vergleich dazu wird sich die allgemeine Inflation zwischen 2002 und 2010 voraussichtlich auf nur rund 13 Prozent belaufen.“

Auch wenn der Anstieg der durchschnittlichen Trassenentgelte für den Schienenpersonennahverkehr mit 20 Prozent am unteren Ende des Anstiegs der von der Deutschen Bahn Netz AG (DB Netz AG) erhobenen Infrastrukturnutzungsentgelte liegt, übersteigt er doch deutlich die Entwicklung der Regionalisierungsmittel: Wurden diese im Jahr 2002 vom Bund in Höhe von insgesamt 6 745 Mio. Euro an die Länder ausgezahlt, waren es im Jahr 2010 mit 6 876,8 Mio. Euro nicht einmal 2 Prozent mehr.

Zwar war und ist gesetzlich eine Dynamisierung von jeweils 1,5 Prozent pro Jahr festgelegt, doch ergibt sich dieser geringe Gesamtanstieg durch zwischenzeitliche Kürzungen und zeitweiliges Aussetzen der jährlichen Dynamisierung. Ob die den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2015 im Zuge der Bund-Länder-Verhandlungen entsprechend § 5 Absatz 5 des Regionalisierungsgesetzes überhaupt auf dem bestehenden Niveau verbleiben und ob weiterhin eine jährliche Steigerung vereinbart wird, ist derzeit unklar.

Deswegen gilt es, den Trassen- und Stationspreisen der DB AG als maßgebliche Kostenfaktoren nicht nur für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ein besonderes Augenmerk zu widmen. Im Schienengüterverkehr (SGV) machen die Trassengebühren etwa ein Viertel der Betriebskosten aus, während die Gewinnmarge dort selten über 3 Prozent liegt (Financial Times Deutschland vom 26. Oktober 2011).

Die Trassenpreise setzen sich im Wesentlichen aus einer streckenabhängigen und einer produktabhängigen Komponente zusammen. Bei einer Neufassung oder Änderung der – gesetzlich vorgeschriebenen – Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) haben zugangsberechtigte Eisenbahnverkehrsunterneh-

men Gelegenheit, eine Stellungnahme abzugeben (§ 4 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung – EIBV). Kürzlich wurde bekannt, dass das Netzwerk Privatbahnen den Entwurf der SNB 2013 der DB Netz AG dahingehend kritisierte, dass die Trassenpreise durch das geplante Zusammenlegen von vier Kategorien deutlich um bis zu 37 Prozent steigen würden (Deutsche Verkehrszeitung vom 20. Oktober 2011).

1. Ist gewährleistet, dass die Einnahmen aus Trassenentgelten vollständig zum Betrieb und zur Instandhaltung der jeweiligen Trassenabschnitte verwendet werden?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Höhe und Struktur der Trassenentgelte werden durch den Betreiber der Schienenwege bestimmt. Betreiber der Schienenwege haben ihre Entgelte dabei so zu bemessen, dass die ihnen insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistungen entstehenden Kosten zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, insgesamt ausgeglichen werden.

Eine Rechtsvorschrift, die vorsieht, dass die auf dieser Grundlage erzielten Einnahmen aus Trassenentgelten vollständig zum Betrieb und zur Instandhaltung der jeweiligen Trassenabschnitte verwendet werden, besteht nicht. Eine derartige Regelung wäre auch nicht zielführend, weil die spezifischen Kosten einer Strecke dem Benutzungsentgelt für diese Strecke nicht zu Grunde gelegt werden, da sonst technisch anspruchsvolle Strecken (Brücken, Tunnel) mit deutlich höheren Benutzungsentgelten belastet würden. Die Benutzung solcher Strecken wäre dann insgesamt in Frage gestellt.

2. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass aus dem Bereich der DB Netz AG Gewinne erzielt werden, die nicht zur Instandhaltung und Pflege der Schieneninfrastruktur eingesetzt werden (bitte mit Begründung)?

Zwischen der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der DB Netz AG besteht ein Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag. Bei der DB Netz AG anfallende Gewinne werden danach an die Muttergesellschaft abgeführt. Der Bund und die DB AG haben sich verständigt, dass die Dividendenausschüttung in den nächsten Jahren erhöht wird, im Gegenzug werden die Investitionen des Bundes in die Schienenwege deutlich gestärkt.

3. Womit wird die neuerliche Preissteigerung zum 11. Dezember 2011 für die Benutzung der Schieneninfrastruktur in Höhe von durchschnittlich etwa 2,5 Prozent vor dem Hintergrund der erfolgten Rationalisierungen begründet?
4. Mit welchen verbesserten Leistungen rechtfertigt die DB Netz AG diese Preiserhöhung (bitte unter Angabe der verbesserten Leistungen sowie den daraus resultierenden jeweiligen Mehrkosten)?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG sind folgende Gründe für die Preissteigerung maßgeblich: Allgemeine Kostensteigerungen (Personal, Energie, Material), Erhöhung des Angebotsumfangs/Leistungsangebots (Beispiele: Verstärkung von Sicherheitspersonal, Ausbau der Leit- und Sicherungstechnik an Strecken sowie

Maßnahmen der Prävention in der Instandhaltung, wie z. B. Grünschnitt) sowie die Deckung der Kapitalkosten.

5. Wie bewertet die Bundesregierung diese Preissteigerung um durchschnittlich ca. 2,5 Prozent?

Preissteigerungen sind rechtskonform, solange Eisenbahninfrastrukturunternehmen die ihnen insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistungen entstehenden Kosten zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, insgesamt ausgleichen, d. h. über die Trassenentgelte keine höheren Einnahmen erzielen. Beide Gesichtspunkte sind Gegenstand der derzeit laufenden Überprüfung des gesamten Trassenpreissystems durch die Bundesnetzagentur.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die anlassbezogene Absenkung der Regionalfaktoren im Jahr 2011 und deren gänzliche Abschaffung zum 11. Dezember 2011?

Vorliegend handelt es sich um Auswirkungen eines Regulierungsverfahrens der Bundesnetzagentur zur Herstellung eines eisenbahnrechtskonformen Zustandes.

Die sukzessive Abschaffung der Regionalfaktoren war ein sinnvoller Kompromiss zwischen dem Interesse der Zugangsberechtigten an diskriminierungsfreien Trassenpreisen auf Regionalstrecken, dem Interesse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens an einem kontinuierlichen Mittelzufluss zur Finanzierung des regionalen Infrastrukturbetriebs und der damit verbundenen finanziellen Belastung der Aufgabenträger und Länder.

7. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass die Trassen- und Stationspreise schneller steigen als die Zuweisungen an die Bundesländer nach dem Regionalisierungsgesetz?

Die Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz sind mit 1,5 Prozent dynamisiert (§ 5 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes). Dies wurde mit Zustimmung des Bundesrates im Gesetzgebungsverfahren vereinbart.

8. Ist die Bundesregierung bereit, den Ländern im Zuge der Anpassung der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2015 einen finanziellen Ausgleich für den Anstieg der Trassen- und Stationspreise zu gewähren, damit es nicht zur Abbestellung von Verkehrsleistungen kommt (bitte mit Begründung)?

Diese und andere Fragen werden Gegenstand des anstehenden Gesetzgebungsverfahrens sein. Die Bundesregierung kann dem nicht vorgreifen.

9. Überprüft die Bundesregierung regelmäßig die durch die DB Netz AG erfolgte Einteilung der Schienenstrecken in die für die Höhe der Trassenpreise maßgeblichen Streckenkategorien?

Wenn ja, jeweils wann, durch wen, anhand welcher Kriterien, und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Für die Prüfung der Trassenentgelte ist die Bundesnetzagentur zuständig. Sie prüft dabei die Höhe der Kosten, die in die Entgelte eingepreist werden dürfen, sowie die Struktur der Entgelte nach geltendem Eisenbahnrecht. Gegenstand

der Prüfung ist insbesondere, ob die Einteilung in Streckenkategorien mit anschließenden Aufschlägen grundsätzlich und der Höhe nach zulässig ist. Die Prüfung der Entgeltstruktur und der Entgelthöhen ist Gegenstand eines laufenden Verfahrens der Bundesnetzagentur.

10. Ist aus Sicht der Bundesregierung die Einteilung der Schienenstrecken in die für die Höhe der Trassenpreise maßgeblichen Streckenkategorien in allen Fällen nachvollziehbar?

Wenn ja, welche Gründe sprechen dafür?

Wenn nein, bei welchen Strecken stellt die Bundesregierung die Zuordnung aus welchen Gründen infrage?

Gegenwärtig überprüft die Bundesnetzagentur das Trassenpreissystem der DB Netz AG in einem laufenden Verfahren in seiner Gesamtheit. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

11. Haben die Bundesländer die Möglichkeit, Einfluss auf die Einteilung der Strecken in Kategorien zu nehmen?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht, und wie bewertet die Bundesregierung dies?

Trassenpreise sind durch die Betreiber der Schienenwege nach den Maßstäben des Eisenbahnrechts festzulegen und zu erheben. Eine gestaltende Mitwirkung Dritter sehen weder das deutsche noch das europäische Eisenbahnrecht vor.

12. Wie bewertet die Bundesregierung den von der DB Netz AG geplanten Wegfall der Streckenkategorien F4 bis F6?

Die Bundesnetzagentur hat dem geplanten Wegfall der Kategorien F4 bis F6 aktuell mit Bescheid vom 1. Dezember 2011 widersprochen. Der Bescheid ist noch nicht rechtskräftig.

13. Sollen alle Strecken, die bislang den Streckenkategorien F4 bis F6 zugeordnet sind, in die Streckenkategorie F3 eingestuft werden?

Wenn nein, welche Strecken welcher der bisherigen Streckenkategorien F4 bis F6 sollen wie neu eingestuft werden, und mit welcher Begründung?

Hierzu wird auf die Antworten zu den Fragen 9 und 12 verwiesen.

14. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass durch höhere Trassenentgelte für den SGV die politisch gewollte Verlagerung von Gütern auf die Schiene behindert wird (bitte mit Begründung)?

Eine solche Gefahr besteht nach Ansicht der Bundesregierung nicht. Gemäß § 14 Absatz 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind die Trassenentgelte so zu bemessen, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gewährleistet ist.

Die Bundesnetzagentur überwacht die Einhaltung der Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

15. Ist der Bundesregierung bekannt, ob aufgrund gestiegener Trassenpreise von Ländern Nahverkehr abbestellt wurde?

Wenn ja, welche Verbindungen in welchen Bundesländern waren das zu welchem Zeitpunkt?

Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs sind Aufgabe der Länder. Die Länder haben durch den zunehmenden Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr in den letzten Jahren Kosteneinsparungen realisieren können. Daher ist von Abbestellungen nicht auszugehen. Detaillierte Informationen liegen der Bundesregierung hierzu nicht vor.

16. Verkehren auf Strecken der Streckenkategorien FP und F1 von den Ländern bzw. Aufgabenträgern bestellte Nahverkehrszüge?

Wenn ja, welche Strecken betrifft das?

Nach Angaben der DB AG verkehren in den Kategorien FPlus und F1 von den Aufgabenträgern bestellte Züge des SPNV in den Ländern Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Brandenburg, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein. In der Kategorie FPlus verkehren Züge des SPNV auf rund 164 Streckenkilometern, in der Kategorie F1 auf rund 1020 Streckenkilometern.

17. Wie ist im Trassenpreissystem (TPS) 2012 der hohe Preis der Kategorie Z2 (Zulaufstrecke, Geschwindigkeit bis 50 km/h) zu erklären, der sogar über dem Preis für die Kategorie F3 (Fernstrecke, Geschwindigkeit von 101 bis 160 km/h) liegt, und wie bewertet die Bundesregierung dies?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

18. Wie bewertet die Bundesregierung es grundsätzlich, dass die streckenabhängigen Grundpreise mit Produktfaktoren multipliziert werden, wodurch z. B. die Taktverkehre im Schienenpersonennah- und -fernverkehr laut TPS 2012 jeweils um 65 Prozent höhere Trassenpreise zahlen müssen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

19. Werden im Zuge der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP angekündigten Überprüfung der Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr auch die Auswirkungen des Produktfaktors Fernverkehrs-Takt-Trasse überprüft (bitte mit Begründung)?

Die vereinbarte Prüfung der Vorschläge zur Einführung eines Deutschlandtakts umfasst die Prüfung der betrieblich-technischen Voraussetzungen für die Schaffung günstiger Umsteigeverbindungen zwischen den bereits vertakteten Systemen des Schienenpersonenfernverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs, der Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr, die Identifizierung erforderlicher zusätzlicher Infrastrukturmaßnahmen sowie die Prüfung der Vereinbarkeit eines solchen Taktfahrplans mit dem geltenden europäischen und nationalen Recht.

Die Gestaltung der Trassenentgelte ist nicht Gegenstand der zu prüfenden Vorschläge der Länder.

20. Hält es die Bundesregierung für angemessen, dass laut TPS 2012 für die S-Bahnen in München, Hamburg und Berlin erheblich voneinander abweichende Trassenpreise gezahlt werden müssen (München 1,77 Euro pro Kilometer [Kategorie S1], Hamburg 2,37 Euro pro Kilometer [Kategorie S2] und Berlin 2,82 Euro pro Kilometer [Kategorie S3] – bitte mit Begründung)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

21. Wie begründet die DB Netz AG die unterschiedliche Einstufung dieser drei S-Bahn-Netze?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG unterscheiden sich die Angebots- und Nutzungsstrukturen in den drei Ballungsräumen sehr deutlich.

22. Spricht aus Sicht der Bundesregierung etwas dagegen, alle nur von S-Bahnen befahrenen Strecken in eine einheitliche Streckenkategorie einzustufen?

Wenn ja, aus welchen Gründen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

23. Wie hoch waren die Einnahmen der DB AG aus Trassenpreisen ab dem 1. Januar 2004 jeweils bei der S-Bahn München, der S-Bahn Berlin und der S-Bahn Hamburg (bitte jeweils getrennt nach einzelnen Jahren aufschlüsseln)?

Nach Angaben der DB AG wurden aus Trassenpreisen folgende Beträge eingenommen:

S-Bahn Berlin

2006: 134 Mio. Euro
2007: 133 Mio. Euro
2008: 137 Mio. Euro
2009: 128 Mio. Euro
2010: 135 Mio. Euro

S-Bahn Hamburg

2006: 39 Mio. Euro
2007: 40 Mio. Euro
2008: 44 Mio. Euro
2009: 46 Mio. Euro
2010: 48 Mio. Euro

S-Bahn München

2006: 58 Mio. Euro
2007: 60 Mio. Euro
2008: 62 Mio. Euro
2009: 65 Mio. Euro
2010: 67 Mio. Euro

24. Für welche Investitionen und/oder sonstige Zwecke wurden diese Einnahmen jeweils verwendet (bitte Investitionen gesondert angeben sowie jeweils Ausgaben pro Kalenderjahr angeben)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine detaillierten Angaben vor.

25. Welcher konkreten Organisationseinheit unterliegt jeweils der Betrieb und/oder Unterhalt der S-Bahn-Netze Berlin, Hamburg und München?

Betrieb und Instandhaltung der drei S-Bahn-Netze liegen in der Verantwortung der örtlich zuständigen Regional- bzw. Produktionsdurchführungsbereiche der DB Netz AG.

26. Wie hat sich in diesen Organisationseinheiten seit dem 1. Januar 2004 jeweils der Personalbestand entwickelt (bitte Angabe nach Jahren sowie nach Organisationseinheiten)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine detaillierten Angaben vor.

27. Welche vertragliche Beziehung besteht jeweils zwischen dem S-Bahn-Betreiber und dem Betreiber der S-Bahn-Netze in Berlin, Hamburg und München?

Für die S-Bahn-Netze Berlin und Hamburg bestehen Geschäftsbesorgungsverträge mit der S-Bahn Berlin bzw. S-Bahn Hamburg über die operative Durchführung von Betriebsführung und Instandhaltung.

28. Sind nach Ansicht der Bundesregierung die Zuschläge auf die Trassenpreise im Knoten Hamburger Hauptbahnhof als „überlastetem Schienenweg“ gemäß § 16 EIBV nachvollziehbar (bitte mit Begründung)?

Die Entgelte der DB Netz AG enthalten aktuell keinen Entgeltbestandteil nach § 21 Absatz 3 EIBV (Überlasteter Schienenweg) für den Bahnhof Hamburg Hauptbahnhof.

29. Wie ist die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 17 und 18 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/7322, nach der im Hamburger Hauptbahnhof „kurz bis mittelfristig (bis 2017) keine Maßnahmen mit Kapazität steigernden Auswirkungen vorgesehen“ seien, vor dem Hintergrund der §§ 17 und 18 EIBV zu verstehen?

Die DB Netz AG hatte im Rahmen ihrer Untersuchungen nach den §§ 17 bis 18 EIBV keine Kapazität steigernden Infrastrukturmaßnahmen identifiziert, welche im Betrachtungszeitraum (bis 2017) hätten umgesetzt werden können. Die im Bahnhof Hamburg Hauptbahnhof bestehende Kapazität lässt sich nach Einschätzung der DB Netz AG jedoch durch die Vorgabe von Nutzungskriterien bei Konfliktfällen bewahren oder sogar erhöhen. Diese Kriterien sind als betriebliche Nutzungsvorgaben in den SNB 2013 enthalten.

30. Für welche investiven Maßnahmen sollen, die aus den im Knoten Hamburger Hauptbahnhof zu zahlenden Zuschläge generierten Mehreinnahmen wann verwendet werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 28 verwiesen.

31. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele und welche Bahnhöfe bzw. Bahnsteiglängen zurückgebaut wurden (bitte Übersicht der Anzahl der Rückbauten je Bundesland)?

Wurde dafür jeweils eine Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes erteilt?

Soweit die Auflassung eines Bahnhofs die Voraussetzung des § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erfüllt, werden entsprechende Verfahren durchgeführt. Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes wurden folgende Bahnhöfe stillgelegt, bei denen ein Verfahren nach § 11 AEG aufgrund einer mehr als geringfügigen Kapazitätsminderung von Strecken erforderlich war:

Datum	Bahnhof	Strecke	Land
29.06.2000	Sondern und Kraghammer	2864 Attendorn – Olpe	NW
24.09.2001	Schönermark	6328 Angermünde – Passow	BB
24.09.2001	Jänschwalde und Grabkow	6345 Cottbus – Guben	BB
13.11.2001	Adamsdorf, Klockow (Kreis Müritz) und Kargow	6325 Neustrelitz – Waren	MV
09.11.2007	Rietschen	6142 Weißwasser – Horka	SN
04.06.2008	Pörsten	6812 Großkorbetha – Wühlitz	ST
29.09.2008	Eibau	6215 Oberoderwitz – Wilthen	SN
01.10.2008	Laberweinting	5630 Neufahrn (Niederbay) – Radldorf (Niederbay)	BY
17.09.2010	Langeneichstädt	6807 Merseburg – Querfurt	ST
23.06.2011	Wiednitz	6194 Senftenberg – Kamenz	

Der Rückbau eines Bahnhofs oder eines Bahnsteigs bzw. Teilen hiervon bedarf einer baurechtlichen Zulassung gemäß § 18 AEG. Statistische Angaben im Sinne der Fragestellung über erteilte Planfeststellungen, Plangenehmigungen oder den Entfall von Planfeststellung und Plangenehmigung in Fällen von unwesentlicher Bedeutung gemäß § 74 Absatz 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes liegen der Bundesregierung nicht vor.

32. Wie viele dieser Rückbauten führten zu einer Senkung der Stationsgebühren, und bei wie vielen davon war dies das Ziel des Rückbaus?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

33. Wie bewertet die Bundesregierung die Rückbauten von Bahnhöfen bzw. Bahnsteiglängen?

Wie jede Eisenbahninfrastruktur sind Bahnhöfe und Bahnsteige von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen bedarfsgerecht, aber auch wirtschaftlich zu dimensionieren. Dies ist insbesondere auch bei der Verwendung von Haushaltsmitteln aufgrund des haushaltsrechtlichen Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit erforderlich.

Daher wurden in Absprache mit Ländern und Aufgabenträgern Kreuzungsbahnhöfe in Haltepunkte umgewandelt, wenn an diesen Standorten Zugkreuzungen im Taktfahrplan nicht mehr benötigt wurden. Weiterhin werden Bahnsteige nur in der Länge erneuert oder ausgebaut, wie dies für die langfristig zu erwartende Nutzung erforderlich ist.

