

## **Antrag**

**der Fraktion GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Kosten der Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg, insbesondere Stations- und Trassenpreise**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wie sich die Kosten für die Schieneninfrastruktur seit dem Jahr 2000 bei den einzelnen Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Land entwickelt haben und wie hoch die Zuschüsse des Landes hierbei jeweils absolut gesehen waren;
2. wie sich die Stations- und Trassenpreise jeweils seit dem Jahr 2000 entwickelt haben;
3. wie sich die Stationsentgelte der DB Station&Service AG nach ihrer Kenntnis im Vergleich zu anderen Infrastrukturbetreibern in Deutschland darstellen und entwickeln;
4. wie sich die Änderung des Stationspreissystems zum Jahresbeginn 2011 in Baden-Württemberg ausgewirkt hat;
5. wie sich die Trassenentgelte der DB Netz AG nach ihrer Kenntnis im Vergleich zu anderen Infrastrukturbetreibern in Deutschland darstellen und entwickeln;
6. wie sich die Änderung des Trassenpreissystems mit Wegfall der Regionalfaktoren Mitte Dezember 2011 in Baden-Württemberg ausgewirkt hat;
7. mit welcher weiteren Entwicklung der Stations- und Trassenpreise sie plant;
8. welche Möglichkeit sie sieht, das System der Stations- und Trassenpreise transparenter und wirtschaftlicher zu gestalten, und ob ihr eventuelle Aktivitäten der Bundesnetzagentur hierzu bekannt sind;

Eingegangen: 27.05.2013/Ausgegeben: 12.07.2013

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

9. welche Erkenntnisse ihr zur Entwicklung von Stations- und Trassenpreisen in anderen Bundesländern vorliegen;
10. wie gewährleistet werden kann, dass die vereinnahmten Stations- und Trassenentgelte wieder in die Infrastruktur reinvestiert werden.

29. 04. 2013

Sitzmann, Schwarz  
und Fraktion

#### Begründung

Stations- und Trassenpreise haben sich in den letzten Jahren sehr dynamisch entwickelt. Dies stellt das Land bei der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs vor besondere Herausforderungen, da sich die vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel nicht mit der gleichen Dynamik entwickeln. Somit öffnet sich eine Finanzierungslücke, die dauerhaft kaum geschlossen werden kann.

Gleichzeitig ist aus Sicht eines qualitativ hochwertigen Schienenpersonennahverkehrs wichtig, dass Schieneninfrastruktur und Bahnhöfe in einem guten Zustand sind. Daher ist es für die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs entscheidend, dass Bestellerentgelte für Trassen und Stationen auch diesen wieder zu Gute kommen.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 18. Juni 2013 Nr. 3–3822.0–00/830 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

- 1. wie sich die Kosten für die Schieneninfrastruktur seit dem Jahr 2000 bei den einzelnen Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Land entwickelt haben und wie hoch die Zuschüsse des Landes hierbei jeweils absolut gesehen waren;*

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind für die Sicherheit und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur zuständig. Bei den hierfür entstehenden Kosten handelt es sich um firmeninterne Daten, die dem Land nicht bekannt sind. Die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen erhalten nach dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG) für die Eisenbahninfrastrukturinvestitionen Zuschüsse vom Land insgesamt in Höhe von:

<b>Jahr</b>	<b>Summe der LEFG-Zuschüsse</b>
2000	4.155.000
2001	7.036.000
2002	13.600.000
2003	13.100.000
2004	9.777.000
2005	11.000.000
2006	11.186.000
2007	11.680.000
2008	12.458.000

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Jahr	Summe der LEFG-Zuschüsse
2009	12.484.000
2010	11.487.000
2011	11.380.000
2012	14.431.000

Die Infrastrukturunternehmen der DB AG erhalten vom Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Zuschüsse für die Erhaltung der Schienenwege in Höhe von 2,5 Mrd. € pro Kalenderjahr. Dabei sind zwanzig Prozent dieser Mittel für Maßnahmen zu verwenden, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen. Von den jährlich 2,5 Mrd. € stehen 1,157 Mrd. € für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen, die in Abstimmung mit den Ländern umzusetzen sind, zur Verfügung. Hiervon entfällt auf Baden-Württemberg ein Anteil von 113,754 Mio. €.

Zuschüsse des Landes für die Schieneninfrastruktur erhält die DB Netz AG nicht.

*2. wie sich die Stations- und Trassenpreise jeweils seit dem Jahr 2000 entwickelt haben;*

In der nachfolgenden Tabelle sind die Stations- und Trassenentgelte (Angaben in Euro) aufgeführt, die das Land für die von ihm bestellten Verkehre über die Eisenbahnverkehrsunternehmen zahlt (ohne den Verband Region Stuttgart). Belastbare und vergleichbare Zahlen können erst ab 2004 geliefert werden.

Jahr	Stationsentgelte	Trassenentgelte
2004	34.200.772	230.613.157
2005	35.389.788	231.475.310
2006	35.058.649	219.108.456
2007	36.353.001	225.274.147
2008	37.907.802	228.594.625
2009	38.785.276	232.944.582
2010	41.262.356	246.456.005
2011	47.350.231	255.301.000
2012	51.903.000	273.599.280
2013	54.481.712	281.871.725

*3. wie sich die Stationsentgelte der DB Station&Service AG nach ihrer Kenntnis im Vergleich zu anderen Infrastrukturbetreibern in Deutschland darstellen und entwickeln;*

Das Stationspreissystem der DB Station&Service AG ist sehr komplex. Seit 2011 werden die Bahnhöfe nach bestimmten verkehrlichen Parametern (z. B. Zug- und Reisendenzahlen, Infrastrukturmerkmale und Personalausstattung) bewertet und einer von sieben Kategorien zugeordnet. Nach dieser Zuordnung wird je Aufgabenträger und Kategorie ein Stationspreis gebildet. Eine Vergleichbarkeit der Stationspreise mit den Preisen anderer Infrastrukturbetreiber ist dadurch nicht möglich.

Die Bundesnetzagentur stellt in ihrer jährlich erscheinenden Marktuntersuchung Eisenbahnen (hier 2007 und 2012) folgende Entwicklung der Stationsentgelte aller Betreiber je Zughalt wie folgt dar:

	2006	2011
Bandbreite Stationsentgelt aller Betreiber	0,27 – 41,00 €	0,30 – 43,48 €
Erlös DB Station&Service je Halt	4,54 €	5,03 €
Durchschnittlicher Erlös	4,20 €	4,69 €

4. wie sich die Änderung des Stationspreissystems zum Jahresbeginn 2011 in Baden-Württemberg ausgewirkt hat;

Die Auswirkungen des neuen Stationspreissystems sind bei den einzelnen Aufgabenträgern sehr unterschiedlich. Es hat bei einzelnen Aufgabenträgern zu deutlichen Entlastungen und bei anderen – zu denen auch Baden-Württemberg gehört – zu deutlichen Mehrbelastungen geführt. In Baden-Württemberg hat es (für die vom Land bestellten Verkehre ohne den Verband Region Stuttgart) von 2010 auf 2011 über die allgemeine Kostensteigerung von 2,5 % (ca. 1 Mio. €) hinaus Mehrkosten von rund 5 Mio. Euro verursacht.

5. wie sich die Trassenentgelte der DB Netz AG nach ihrer Kenntnis im Vergleich zu anderen Infrastrukturbetreibern in Deutschland darstellen und entwickeln;

Die verlangten Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur weichen aufgrund von Alter und Komplexität der Infrastruktur, topographischen Aspekten und der Infrastrukturauslastung sowie der Leistung von öffentlichen Zuschüssen stark voneinander ab. Trassennutzungsentgelte von unterschiedlichen Infrastrukturbetreibern gegenüberzustellen ist aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit nicht zielführend.

Die Bundesnetzagentur stellt die Entwicklung der Trassennutzungsentgelte aller Betreiber je Kilometer in ihrer jährlich erscheinenden Marktuntersuchung (hier 2007 und 2012) Eisenbahnen wie folgt dar:

	2006	2011
Bandbreite Trassennutzungsentgelte aller Betreiber	0,01 – 138,19 €	0,04 – 55,15 €
Durchschnittlicher Trassenpreis der DB Netz AG	3,63 €	4,01 €

6. wie sich die Änderung des Trassenpreissystems mit Wegfall der Regionalfaktoren Mitte Dezember 2011 in Baden-Württemberg ausgewirkt hat;

In Baden-Württemberg gab es – im deutlichen Unterschied zu anderen Bundesländern – nur ein Regionalnetz mit einem sehr niedrigen Regionalfaktor. Mit Wegfall des Regionalfaktors wurden die vor allem bei anderen Aufgabenträgern entfallenden Entgelte von der DB Netz AG bundesweit auf alle Trassenentgelte im SPNV umgelegt. Das neue Trassenpreissystem hat deshalb von 2011 auf 2012 in Baden-Württemberg zu einer sehr hohen Mehrbelastung von rund 12 Mio. Euro (vom Land bestellte Verkehre ohne den Verband Region Stuttgart) geführt, zusätzlich zur allgemeinen Preissteigerung von 2,6 % (6,6 Mio. €)

7. mit welcher weiteren Entwicklung der Stations- und Trassenpreise sie plant;

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur geht für die kommenden Jahre von durchschnittlichen Preissteigerungen bei den Stations- und Trassenpreisen von ca. 2,5 Prozent aus.

8. *welche Möglichkeit sie sieht, das System der Stations- und Trassenpreise transparenter und wirtschaftlicher zu gestalten, und ob ihr eventuelle Aktivitäten der Bundesnetzagentur hierzu bekannt sind;*

Die Landesregierung strebt im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zum Gesetz zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich (Eisenbahnregulierungsgesetz; ERegG) im Rahmen des Bundesrates an, dass eine schlagkräftige Regulierung bei den Trassen- und Stationspreisen ermöglicht wird, insbesondere durch ein umfassendes Prüfungsrecht der Bundesnetzagentur sowie eine Anreizregulierung. Dadurch soll besser als bisher gewährleistet werden, dass die Nutzungsentgelte angemessen festgelegt werden. Auf den diesbezüglichen Bundesratsbeschluss vom 23. November 2012 wird verwiesen (Bundesrats-Drucksache 559/12 [B]).

Bei der Bundesnetzagentur läuft überdies derzeit noch ein Trassenpreissystemprüfungsverfahren.

9. *welche Erkenntnisse ihr zur Entwicklung von Stations- und Trassenpreisen in anderen Bundesländern vorliegen;*

Das seit 2011 gültige Stationspreissystem hat für Baden-Württemberg, aber auch für weitere Länder (z. B. Bayern, Hessen, Rheinland-Pfalz) bzw. die entsprechenden Aufgabenträger zu zusätzlichen finanziellen Belastungen geführt, während andere Länder deutlich entlastet wurden (z. B. Berlin, Brandenburg, Hamburg, Sachsen-Anhalt).

Länder bzw. Aufgabenträger, bei denen bis einschließlich 2011 hohe Ausgaben für Regionalfaktoren bei den Trassengebühren angefallen waren, wurden finanziell durch den Wegfall der Regionalfaktoren entlastet. Im Gegenzug verschlechterten sich die Aufgabenträger mit bis dahin geringen Regionalfaktoren. Baden-Württemberg gehört in diesem Zusammenhang zu den „Verlierern“ durch das geänderte Trassenpreissystem, Sachsen-Anhalt und Thüringen u. a. zu den „Gewinnern“. Exakte Zahlen liegen der Landesregierung hierzu nicht vor.

Abgesehen von diesen, durch die neue Struktur der Preissysteme bedingten Verschiebungen zwischen den Ländern, die einzelnen davon profitierenden Ländern eine gewisse „Verschnaufpause“ verschafft haben mögen, besteht auch in den anderen Ländern das grundsätzliche Problem, dass die Stations- und Trassenpreise im Durchschnitt deutlich stärker steigen als die Regionalisierungsmittel jährlich durch den Bund dynamisiert werden (1,5 Prozent).

10. *wie gewährleistet werden kann, dass die vereinnahmten Stations- und Trassenentgelte wieder in die Infrastruktur reinvestiert werden.*

Zwar hat der Bund einen (freiwilligen) „Finanzierungskreislauf Schiene“ ange-regt und auch dotiert, doch eine Gewährleistung im Sinne einer Kontinuität dafür besteht letztlich nicht. Nur durch ein Gesetz könnte dies sichergestellt werden, wobei auch beachtet werden muss, dass dies einen Eingriff in die unternehmerische Berufsfreiheit darstellen würde. In diesem Zusammenhang hat der Bundesrat (BR-Drs.559/12 (B)) im Rahmen des Gesetzesvorhabens des Eisenbahnregulierungsgesetzes (s. o.) vorgeschlagen, die Gewinnabführung aus dem Bereich Fahrweg der DB AG zu untersagen (siehe dort Ziffer Nr. 27). Im Koalitionsvertrag auf Bundesebene (S. 38) sollte für die Finanzierung der Bahn ein Modell geprüft werden, wonach Trassen- und Stationserlöse direkt in die Schieneninfrastruktur zurückfließen sollten.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur