

11. Deutscher Nahverkehrstag

Das Eisenbahnregulierungsgesetz aus Sicht der Länder Chancen für mehr Verkehr auf der Schiene oder nur mehr Bürokratie?

Vortrag von Dr. Lothar Kaufmann

Leiter Abteilung Verkehr und Straßenbau
im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,
Landwirtschaft und Weinbau
Rheinland-Pfalz

11. Deutscher Nahverkehrstag

Agenda

1. Grundlagen
2. Bisheriges Verfahren
3. Wesentliche Regelungsinhalte des ERegG-Entwurfs
4. Stellungnahme der Länder
5. Stellungnahme anderer Beteiligter (BAG-SPNV, VDV, DB AG)



11. Deutscher Nahverkehrstag

**6. Gegenäußerung der Bundesregierung zur
Stellungnahme des Bundesrates**

7. Weiteres Verfahren

11. Deutscher Nahverkehrstag

1. Grundlagen

- Richtlinie 2012 / 34 / EU des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums
- War bis zum 16. Juni 2015 in deutsches Recht umzusetzen

11. Deutscher Nahverkehrstag

2. Bisheriges Verfahren

- Erster Anlauf des Bundes im Jahre 2012 zur Umsetzung, im Jahr 2013 gescheitert, weil im Vermittlungsausschuss keine Einigung zwischen Bund und Ländern über das Gesetz erreicht werden konnte.

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Zweiter Anlauf des Bundes im Jahre 2015 mit Vorlage eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbes im Eisenbahnbereich – Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)
- Bundeskabinett hat diesem Gesetzentwurf am 13. Januar 2016 zugestimmt

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Vorbereitung der Stellungnahme des Bundesrates im AK Bahnpolitik und einem Unterausschuss des VK-Ausschusses des Bundesrates
- Bundesrat hat zum Gesetzentwurf am 18.03.2016 Stellung genommen (Drs. 22/16) mit insgesamt 57 redaktionellen und inhaltlichen Änderungsvorschlägen

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Gegenäußerung der Bundesregierung am 4. Mai 2016 durch Bundeskabinett beschlossen
- Bundesregierung hat Gesetzentwurf mit Gegenäußerung des Bundesrates dem Bundestag zugeleitet, erste Beratung im Bundestag am 13. Mai 2016



11. Deutscher Nahverkehrstag

3. Wesentliche Regelungsinhalte des ERegG-Entwurfs

- Weitere Sicherung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur
- Stärkung der Bundesnetzagentur, Entgelte für Nutzung der Schienenwege sollen zukünftig ihrer Genehmigung unterliegen

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Entgeltregulierung, womit Betreibern der Schienenwege Anreize zur Senkung der Schieneninfrastrukturkosten und der Trassenentgelte gegeben werden sollen



11. Deutscher Nahverkehrstag

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

- 33 zusätzliche Personalstellen beim Bund
- Jährlicher Mehraufwand 2,6 Mio. €
- Deutliche Bürokratieausweitung



11. Deutscher Nahverkehrstag



Foto: Eckhard Henkel

Bundesnetzagentur Bonn

11. Deutscher Nahverkehrstag

4. Stellungnahme der Länder – Bundesrats-Drs. 22/16

4.1 Generelle Aussagen

- Entgeltregulierung als Teil des Gesamtkonzeptes muss dazu beitragen, Wegeentgelte auf der Schiene zu dämpfen
- Wegeentgelte sollen sich in Richtung Grenzkostenansatz entwickeln

11. Deutscher Nahverkehrstag

Grenzkosten bzw. Unmittelbare Kosten Zugbetrieb im Rahmen TPS 2017

Kostenblock	Generelle unmittelbare Kosten uKZ [EUR/Trkm]			Differenzierte uKZ	
	SPNV	SPFV	SGV	SPNV	
Summe	1,22	1,668	1,741	SPFV	1,70
				SPNV	1,23
				Charter/Nostalgie	1,23
				Leer-/Lokfahrt	1,18
				SGV-Standard	1,82
				SGV-Nahverkehr	1,39
				SGV-Schwerer Zug	2,90

Quellen:
 DB Netz AG

Bilder:
 Wikipedia



11. Deutscher Nahverkehrstag

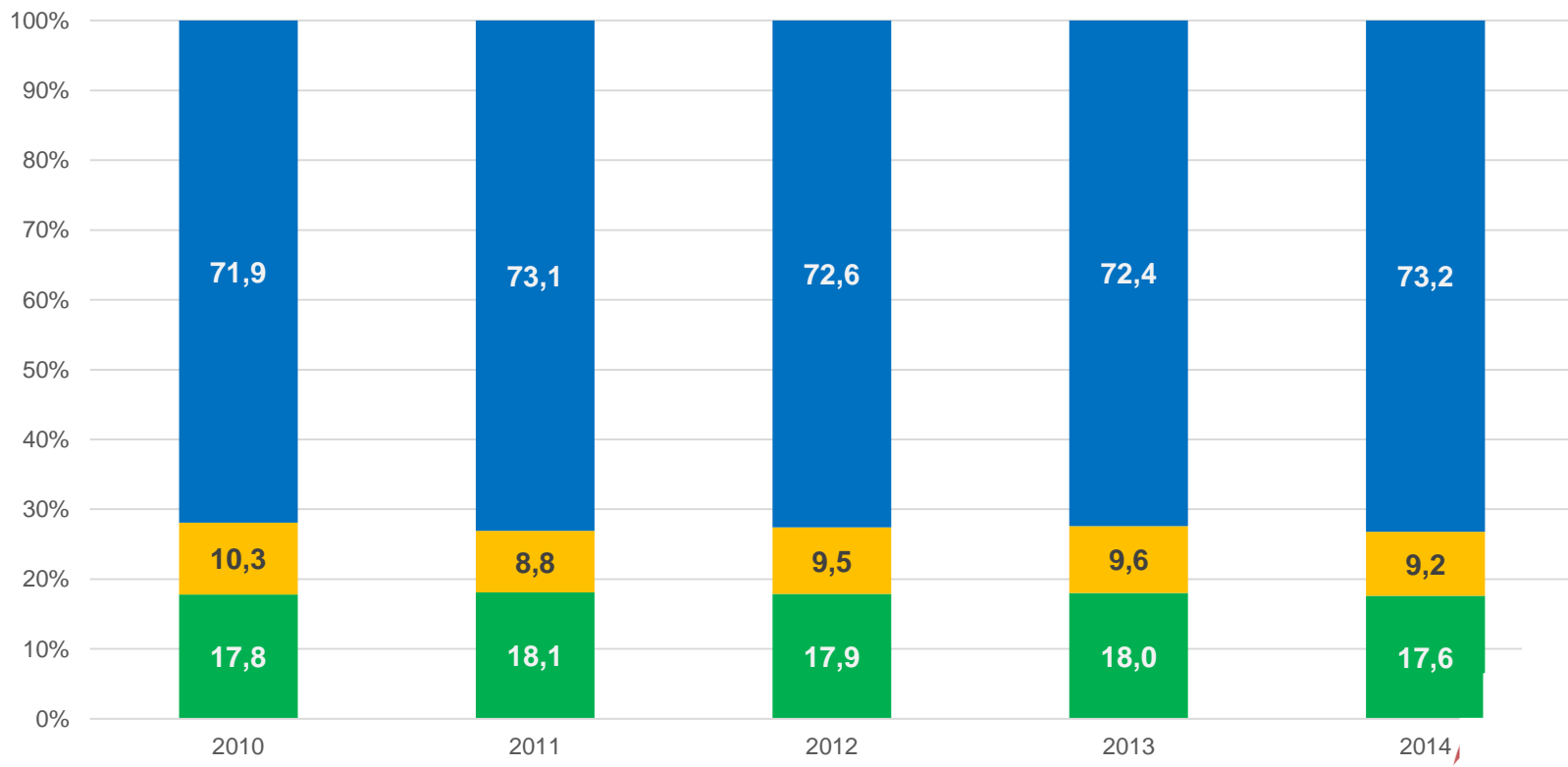
- Gesetzliche Verankerung der finanziellen Infrastrukturhilfe des Bundes (LuFV) erforderlich
- Möglichkeit zur Regionalisierung der Schieneninfrastruktur schaffen

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Verlässliche Finanzierung von Infrastrukturprojekten, Beschleunigung der Umsetzung insbesondere auch durch beschleunigte Verfahren beim Eisenbahn-Bundesamt
- Wirksame Anreize zur Lärminderung
- Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsbedingungen für die Schiene

11. Deutscher Nahverkehrstag

Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr 2010 - 2014 in %



Quelle: Bundesnetzagentur

■ Eisenbahn ■ Binnenschiff ■ Straßengüterverkehr

11. Deutscher Nahverkehrstag

4.2 Einzelpunkte

- Weitergehende Ausnahmemöglichkeiten von den Regelungen des Gesetzes für Nichtbundeseigene Infrastrukturen schaffen
- Zustimmung des Bundesrates erforderlich zur Rechtsverordnung, die Inflationsfaktor und Produktivitätsfaktor im Rahmen der Anreizregulierung regelt

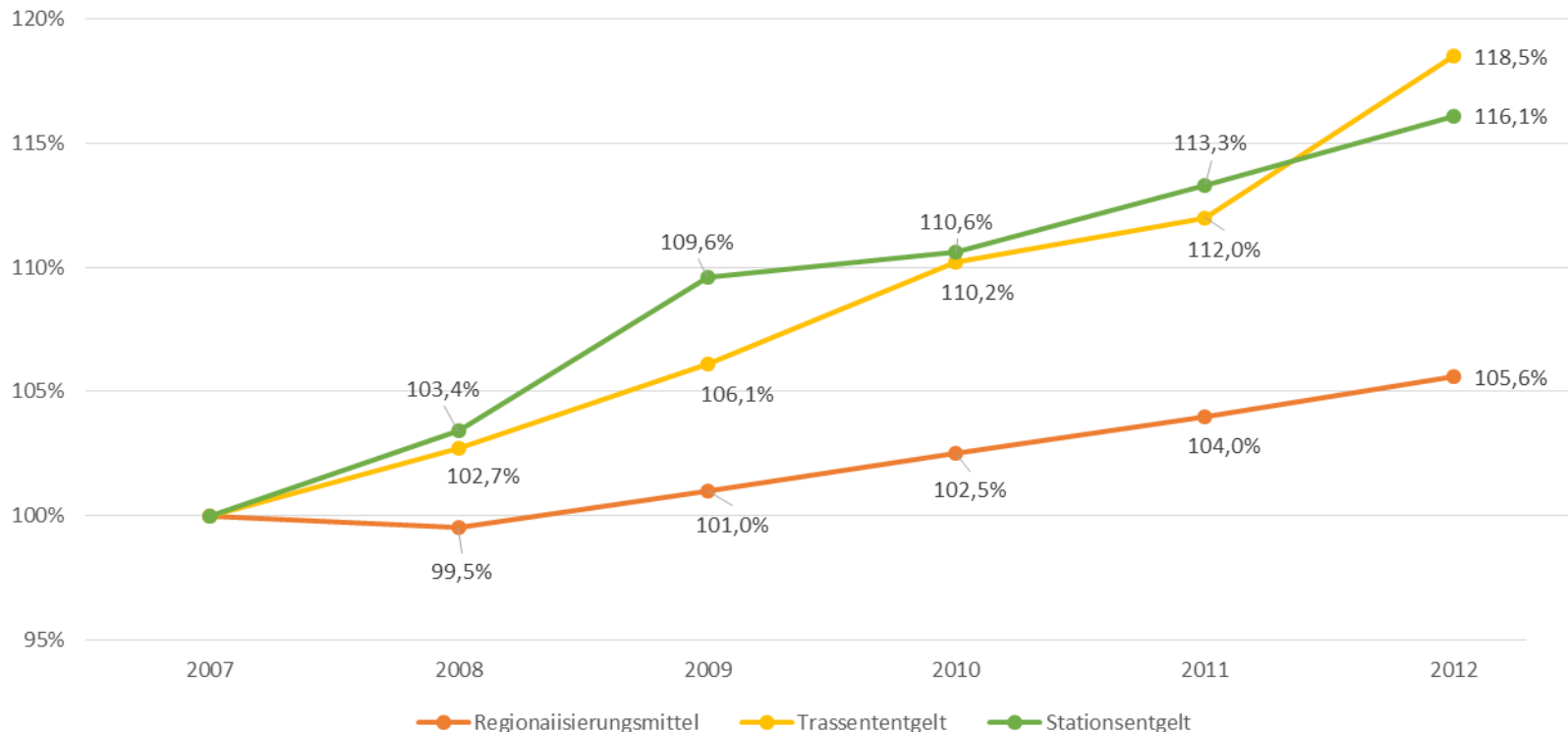
11. Deutscher Nahverkehrstag

- Einführung einer Trassen- und Stationspreisbremse im SPNV zur dauerhaften Schließung der Schere zwischen Anstieg Infrastrukturkosten einerseits und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel andererseits
- Wichtigste Forderung der Länder überhaupt



11. Deutscher Nahverkehrstag

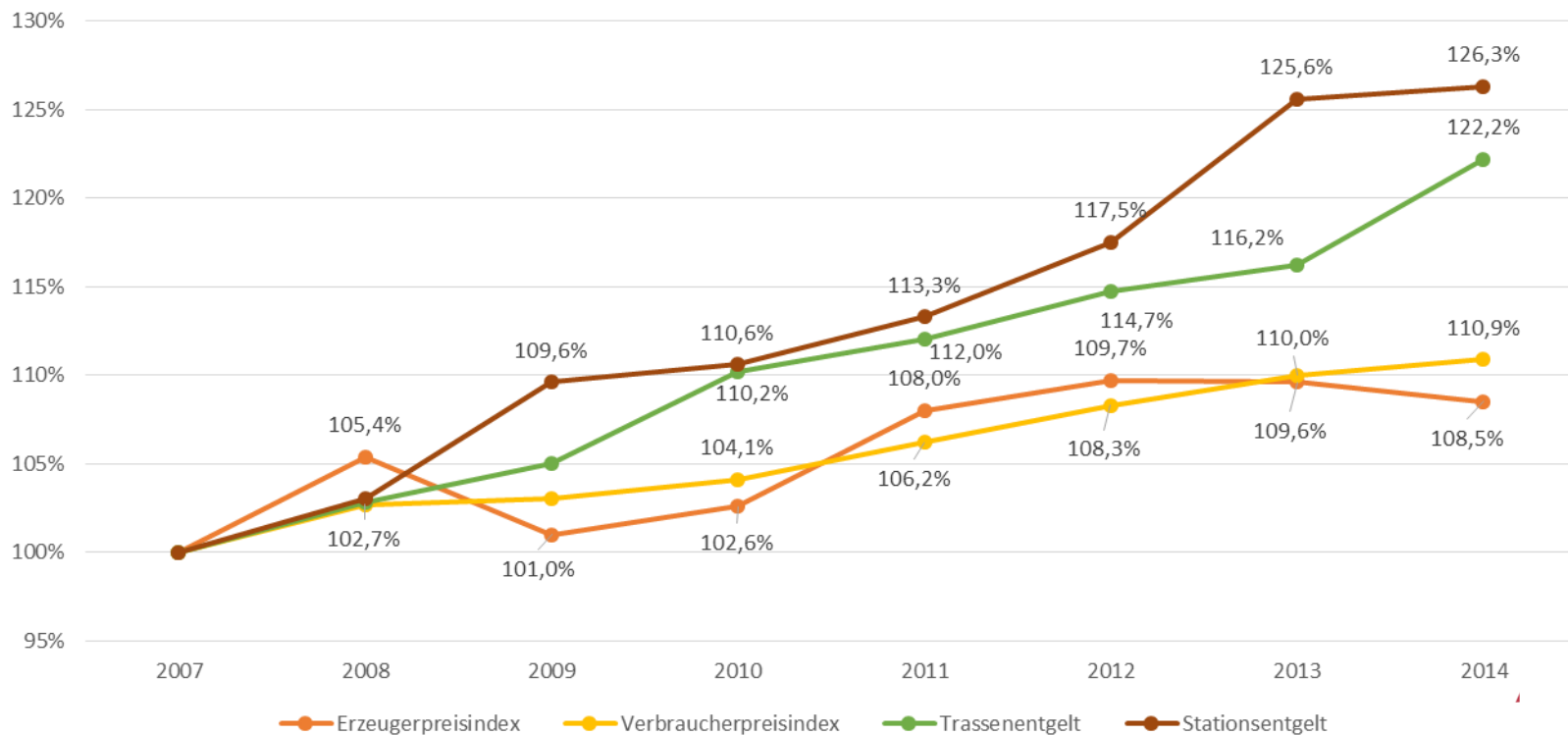
Entwicklung der Trassen- und Stationsentgelte im Vergleich zur Entwicklung der Regionalisierungsmittel



Quelle: Bundesnetzagentur

11. Deutscher Nahverkehrstag

Entwicklung der Trassen- und Stationsentgelte im Vergleich zur Entwicklung des Erzeuger- und Verbraucherpreisindex



Quelle: Bundesnetzagentur

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Ausgangspunkt für die Infrastrukturkostenbremse ist § 5 Abs. 5 Regionalisierungsgesetz:

„Die Dynamik des Anstiegs der Infrastrukturentgelte, insbesondere der Stations- und Trassenentgelte im Schienenpersonennahverkehr der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist nach Maßgabe des Eisenbahnregulierungsrechts zu begrenzen.“

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Protokollerklärung der Bundesregierung dazu:

„Die Bundesregierung verpflichtet sich, im Rahmen des in Vorbereitung befindlichen Gesetzentwurfes zur Eisenbahnregulierung sicherzustellen, dass das Volumen der jährlichen länderspezifischen Steigerung der Infrastrukturentgelte den Anstieg nach § 5 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz nicht übersteigt.“

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Vorschlag der Bundesregierung zur Umsetzung dieser Zusage im Entwurf des ERegG:

§ 37: „Stehen den Ländern für die jeweilige Fahrplanperiode vom Bund Mittel für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung, so hat ein Betreiber der Schienenwege bei Personenverkehrsdiensten im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages die Höhe der Entgelte je Land festzulegen. Bei der Bestimmung der Entgelte soll er dabei die Höhe der je Land für die jeweilige Fahrplanperiode zur Verfügung stehenden Mittel berücksichtigen.“



11. Deutscher Nahverkehrstag

- Bewertung:

Für eine rechtssichere Umsetzung der
Infrastrukturkostenbremse kein
geeigneter Ansatz

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Wie wollen die Länder die Infrastrukturkostenbremse umsetzen?

Die Stellungnahme der Länder enthält im Vorschlag zu § 37 Abs. 1 eine „echte“ Trassen- und Stationspreisbremse:

11. Deutscher Nahverkehrstag

Die Bundesnetzagentur ermittelt je Land die durchschnittlichen Entgelte in Euro pro Trassenkilometer und in Euro pro Zughalt je Bundesland. Die Entgelte der Folgejahre dürfen diese Entgelte je Land höchstens bis zur Höhe des Steigerungssatzes nach § 5 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz übersteigen (= 1,8 %)

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Erweiterter Dämpfungsfaktor, § 37
Abs.2:

Liegt die Steigerungsrate in einem Land unter 1,8 %, erhöhen sich Entgelte im Folgejahr maximal um die länderspezifische Steigerungsrate und können auch sinken

11. DEUTSCHER NAHVERKEHRSTAG

- Sonderregelung für Mehrbestellungen,
§ 37 Abs. 3:

Bei Mehrbestellungen gegenüber 2016 dürfen nur Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen (Grenzkosten) sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, gefordert werden.

11. DEUTSCHER NAHVERKEHRSTAG

Problem einer Trassen- und Stationspreisbremse für den SPNV

- Trassenpreise für Fern- und Güterverkehr würden steigen
- Alternativ müsste Bund mehr Geld im Rahmen LuFV zur Verfügung stellen



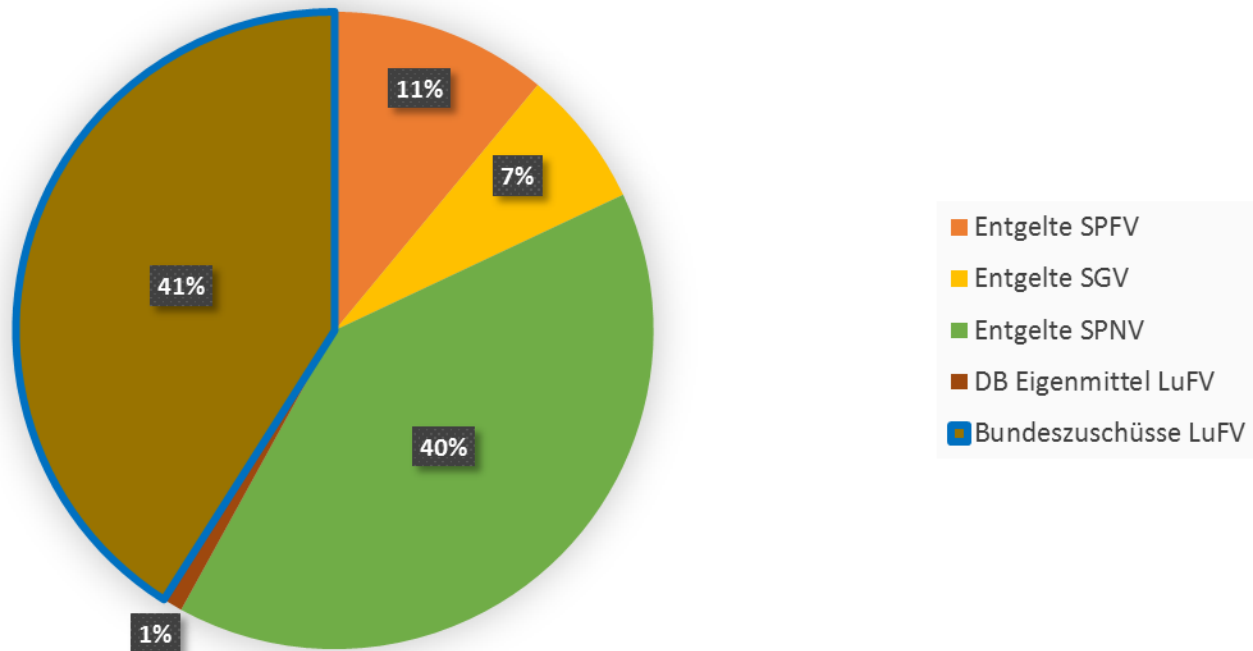
11. Deutscher Nahverkehrstag





11. DEUTSCHER NAHVERKEHRSTAG

Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur



Quelle: Gauff Consultants

11. Deutscher Nahverkehrstag

Weitere Forderungen der Länder:

- Einführung einer Genehmigungspflicht auch für die Stationsentgelte seitens der Bundesnetzagentur
- Aufrechterhaltung der zivilen Billigkeitskontrolle der Entgelte
- „Ins Netz eingebundene Verkehre“ bei Trassenkonflikten nicht mehr mit Taktverkehren gleichstellen

11. Deutscher Nahverkehrstag

4.3 Weitere Forderungen des Bundesrates im Zusammenhang mit anderen Gesetzen

- Einführung von Lärmmessungen an Hauptverkehrsstrecken durch das Eisenbahnbundesamt, Aufnahme in das Allgemeine Eisenbahngesetz

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Gesetzliche Verankerung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung einschließlich einer Anzahl von Kriterien, Aufnahme in das Bundesschiene- wegeausbaugesetz
- Keine Abführung von Gewinnen aus den Bereichen Fahrweg der Deutschen Bahn AG an die Deutsche Bahn- Aktiengesellschaft, Aufnahme in das Deutsche Bahngründungsgesetz

11. Deutscher Nahverkehrstag

5. Stellungnahme anderer Beteiligter

5.1 BAG-SPNV

- Bei Anreizregulierung auch Kostenbestandteile einbeziehen, die in der LuFV II geregelt sind
- Einführung eines Grenzkostenansatzes

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Auch Vertriebsdienstleister als Zugangsberechtigte definieren, damit sie ihre Rechte geltend machen können.

11. Deutscher Nahverkehrstag

5.2 VDV – Die Verkehrsunternehmen

- Befreiung kleiner und mittelgroßer Eisenbahnen sowie aller Schmalspurbahnen von Regelungen des Gesetzes
- Bereitstellung von Finanzmitteln durch den Bund für Infrastrukturmaßnahmen auch für NE-Bahn

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Generelle Kritik an Anreizregulierung wegen hohem Aufwand und der Gefahr, dass Kapazitäten abgebaut und Qualitäten verringert werden
- Bei Kopplung der Trassenpreise an Regionalisierungsmittel Gefahr, dass Trassenpreise für SPfV und SGV überproportional steigen
- Keine Regulierung für Wartungseinrichtung

11. Deutscher Nahverkehrstag

5.3 Deutsche Bahn AG

- Durch von Ländern gewünschte Regelung könnte eine Abwärtsspirale mit weniger Schienenverkehr und sinkenden Netzerlösen eingeleitet werden mit Gefährdung des Finanzierungskreislaufes
- Zusätzliche Befugnisse der Bundesnetzagentur kritisch

11. Deutscher Nahverkehrstag

5.4 DB Station & Service

- Länderforderung hinsichtlich Stationspreisbremse und deren Koppelung an Dynamisierung der Regionalisierungsmittel berücksichtigt
Kostensteigerung durch Mengenzuwächse nicht
- Dadurch generelle Gefährdung von Investitionen in Aus- und Neubau

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Neue Infrastrukturmaßnahmen dann nur noch bei vollem wirtschaftlichen Ausgleich der Mehrkosten außerhalb des Stationspreissystems
- Unwirtschaftliche Stationspreise im SPNV führen zu überproportionalen Belastungen des SPFV

11. Deutscher Nahverkehrstag

6. Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

- Zum Thema „Entgelte im SPNV“ wird sich die Bundesregierung im weiteren Gesetzgebungsverfahren äußern, Vorschlag des Bundesrates wird in Prüfung einbezogen
- Zusage, dass Dynamik des Anstiegs Trassenpreise begrenzt wird

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Zugeständnis, dass bei Konflikten zwischen getaktetem Schienenpersonennahverkehr und anderem Verkehr der Betreiber der Schienenwege abweichend von der geltenden Prioritätenregelung dem vertakteten SPNV den Vorrang einräumen kann
- Zustimmung zu kleineren redaktionellen Änderungen im ERegG

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Im Übrigen im wesentlichen Ablehnung aller Bundesratsforderungen einschließlich derjenigen, die sich auf das AEG, des BSchWAG und das DBGrG beziehen

11. Deutscher Nahverkehrstag

7. Weiteres Verfahren

- Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 1. Juni 2016; Anzuhörende: VDV, EVG, DB AG, BNetzA, GDL, NEE, BAG-SPNV
- Informelle Arbeitsgruppe Bundestag BMVI / ausgewählte Ländervertreter

11. Deutscher Nahverkehrstag

Fazit:

- Noch kein tragfähiger Kompromissvorschlag zu § 37 ERegG in Sicht
- Aber: Besser eine fachlich abgestimmte Lösung im Wege eines Kompromisses als eine im Ergebnis unvorhersehbare Lösung in einem eventuellen Vermittlungsverfahren.

11. Deutscher Nahverkehrstag

Backup

Diskussion über Trassen- und Stationspreisbremse bei Anhörung im VK-Ausschuss am 1. Juni 2016.

- Durchschnittliche Entgelte für Trasse und Station je Land auf Basis Fahrplan 2015 ermitteln

11. Deutscher Nahverkehrstag

- Entgelte der Folgejahre werden mit der Änderungsrate je Land angepasst, wie sich Regionalisierungsmittel für dieses Land geändert haben.
- Für Mehrbestellungen im ersten Jahr für Entgelte nur Grenzkosten zzgl. Rendite, die der Markt tragen kann, ansetzbar.