

Moratorium Trassen- und Stationspreise

Datum: 16.11.2012

Situation

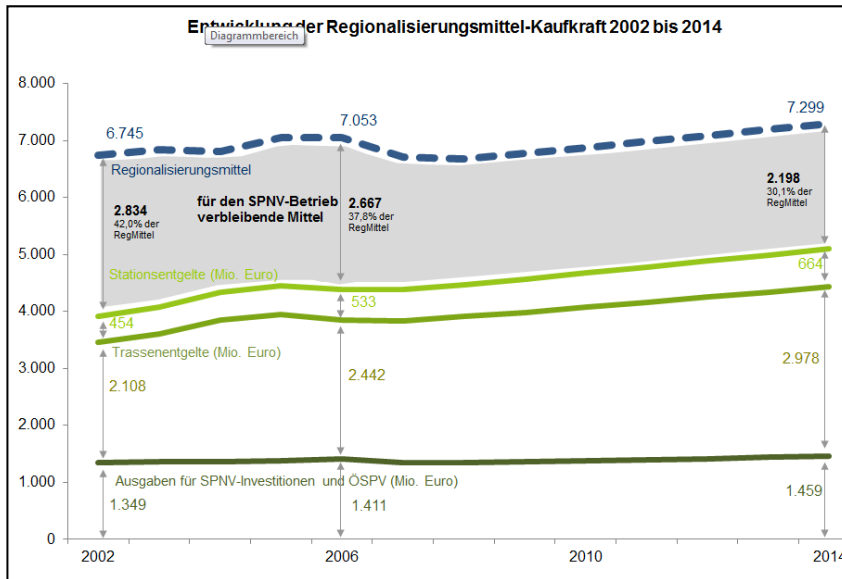
Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs erhalten vom Bund Regionalisierungsmittel, mit denen nach § 6 Abs. 1 RegG "insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren" ist. Gemäß § 5 Abs. 1, 2 RegG belaufen sich diese Mittel im Jahr 2012 auf 7,085 Mrd. Euro und werden jährlich um 1,5 % angehoben.

Die Finanzierung des SPNV unterliegt erheblichen Kostenrisiken, die durch die Aufgabenträger des SPNV nicht beeinflussbar sind. Zu diesen zählen insbesondere die Kostenblöcke Energie, Personal und Infrastrukturnutzung.

Veränderungen der Preissysteme der Infrastrukturbetreiber DB Netz und DB Station&Service AG haben in den letzten Jahren zu erheblichen Steigerungen der Infrastrukturnutzungsgebühren geführt. Problematisch bei dieser Entwicklung ist nicht nur die bisher in Summe festzustellende stetige jährliche Steigerung der Infrastrukturentgelte um eine Rate, die über der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel von 1,5 % liegt. Vielmehr haben in den letzten Jahren strukturelle Veränderungen und auch daraus resultierende massive Steigerungen und Schwankungen der Entgelte bei verschiedenen Aufgabenträgern zu erheblich darüber liegenden Mehrbelastungen geführt. So ist es bei der Einführung des Stationspreissystems 2011 der DB Station&Service AG zu einer Steigerung der Stationsentgelte um bis zu 53 % gekommen. Im Bereich der Netzinfrastruktur gab es besondere Steigerungsquoten im Trassenpreissystem der DB Netz AG für die Nahverkehrstrassen z.B. bei der Auflösung des Regionalfaktors.

Für die Haushaltsplanung der Aufgabenträger problematisch ist bislang neben diesen vorab nicht kalkulierbaren Preissteigerungen auch der Zeitpunkt der Veröffentlichung - von der DB Station&Service AG sind die Entgelte des Folgejahres bisher nur wenige Wochen vor Inkrafttreten bekannt gegeben worden. Die geplante Veröffentlichung der Stationspreise für das Folgejahr bereits im April des laufenden Jahres würde eine deutliche Verbesserung bedeuten.

Im Ergebnis führt diese Entwicklung zu einer stetigen Entwertung der Kaufkraft der Regionalisierungsmittel des SPNV. Die Aufgabenträger des SPNV stehen dadurch für die Bestellung von Verkehrsleistungen weniger Mittel zur Verfügung.



Von 2002 bis 2014 nimmt der für den SPNV-Betrieb zur Verfügung stehende Anteil an den Regionalisierungsmitteln um 22,4 % ab.
 Quelle: Wettbewerber-Report Eisenbahn 2011 / BAG-SPNV

Ausblick

Mit der zweistufigen Einführung des Verkehrsleistungsfaktors der DB Station&Service AG in den Jahren 2013 und 2015 und Änderungen im Trassenpreissystem der DB Netz AG sind in den nächsten Jahren weitere Mehrbelastungen für Aufgabenträger des SPNV in unterschiedlicher Höhe zu erwarten. Allerdings sind diese für die zahlenden Aufgabenträger nicht konkret fassbar und im Rahmen der Budgetpläne und Leistungsbestellungen daher nicht angemessen zu berücksichtigen. Stärker als die Kosten für Personal und Energie sind die Infrastrukturkosten durch die Infrastrukturbetreiber und deren Eigentümer, den Bund direkt beeinflussbar.

Weitere in ihrer Höhe nicht absehbare Veränderungen der Infrastrukturkosten entstehen voraussichtlich durch die Einführung des am 19.09.2012 im Bundeskabinett beschlossenen Eisenbahnregulierungsgesetzes.

Die Schere zwischen den erheblich steigenden Infrastrukturentgelten und den mit 1,5 % dynamisierten Regionalisierungsmitteln kann bereits heute nicht mehr durch Einsparungen geschlossen werden. Sollte sich die Entwicklung so fortsetzen, werden die Aufgabenträger zunehmend Leistungen des SPNV abbestellen müssen, um so die steigenden Kosten kompensieren.

Forderung

Die Aufgabenträger des SPNV fordern den Bund als Eigentümer der DB AG auf, bis zur Revision der Regionalisierungsmittel zum 01.01.2015 seinen Unternehmen vorzugeben, die Veränderungen der Infrastrukturkosten nach oben bezogen auf die Aufgabenträger auf maximal 1,5% zu begrenzen. Nur so bleibt der SPNV finanzierbar und wird wirtschaftlich planbar. Darüber hinaus gehende Beträge sind den EIU seitens des Bundes zu erstatten.

Im Rahmen der Revision der Regionalisierungsmittel ist der Bedeutung und der Entwicklung der Infrastrukturkosten Rechnung zu tragen und bei der Festlegung der künftigen Höhe und Dynamisierung der Finanzmittel zu berücksichtigen.