

Stellungnahme der BAG-SPNV zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG)

Vorbemerkung:

Die nachfolgende Stellungnahme ergeht insbesondere nach folgendem Verständnis:

Die Regionalisierungsmittel sollen in 2020 statt um 1,8% um 3,5% steigen. Die Verteilung erfolgt exakt nach den jeweiligen Prozentanteilen, die in den bisherigen Anlagen 1 und 2 in Summe den dort ausgewiesenen Absolutbeträgen hinterlegt ist.

Aus §37 Absatz 2 ERegG („Soweit sich der Gesamtbetrag der den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2017 bis zu dem Jahr, in dem das Entgelt tatsächlich zu zahlen ist, geändert hat, sind die Entgelte nach Absatz 1 mit der gleichen Änderungsrate anzupassen.“) wird abgeleitet, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte des Jahres 2020 ebenfalls um 3,5% gegenüber 2019 steigen (anstelle von 1,8%) – ohne jegliche Mehrleistung von DB Netz und DB Station & Service.

In der aktuellsten Marktbeobachtung Schiene der BNetzA vom Dezember 2018 wurden für den SPNV Trassenentgelte in Höhe von 66,6% von 5,1 Mrd. € (Gesamtvolumen inkl. SGV und FV), das entspricht ca. 3,4 Mrd. € (Marktbeobachtung, S. 43) sowie abgeleitete Stationsentgelte in Höhe von ca. 765 Mio. € (18% der gesamten Infrastrukturkosten, wovon 3,4 Mrd. € Trassenentgelte 80% entsprechen – Marktbeobachtung, S. 65). Ausgehend von der Höhe der Infrastrukturnutzungsentgelte des Jahres 2017 umfassen diese für Trassen und Stationen im SPNV somit ca. 4,165 Mrd. €. In 2017 wurden insgesamt Regionalisierungsmittel in Höhe von 8,348 Mrd. € bereitgestellt. Somit entfielen 2017 auf die Infrastrukturnutzungsentgelte insgesamt ein Anteil in Höhe von ca. 49,9% der gesamten Regionalisierungsmittel.

Selbst wenn für das Jahr 2020 wegen der bereits genehmigten Preise (auf Grundlage von 1,8% Fortschreibung) die vorstehende Berechnung nicht wirksam werden sollte, würde sie jedoch für die in den Jahren 2021 und 2023 vorgesehenen Erhöhungen, die jeweils über den bisherigen 1,8% liegen würden, greifen.

Sollten unsere vorstehenden Annahmen richtig sein, nehmen wir wie folgt Stellung:

Die BAG-SPNV begrüßt grundsätzlich die Erhöhung der Regionalisierungsmittel ab 2020.

Wir gehen davon aus, dass es das Ziel des Bundes ist, eine nachhaltige Förderung des SPNV zu schaffen, um die die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs attraktiver zu gestalten und die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Daher sollte sichergestellt werden, dass auch die gesamten Mittel direkt bei den Aufgabenträgern ankommen.

So, wie das Gesetz aktuell aufgebaut ist, würden jedoch faktisch gemäß der in der Begründung unter Punkt 6 (Gesetzesfolgen) genannten automatischen Erhöhung der Infrastrukturnutzungsentgelte für Trassen und Stationen nur 50% der zusätzlichen Regionalisierungsmittel an die Länder (da ca. 50% der gesamten heutigen Regionalisierungsmittel als Infrastrukturnutzungsentgelte direkt wieder an DB Netz und DB S&S gezahlt werden). Somit würden letztendlich bis 2031 nicht gut 5 Mrd. € für die unter 2. (Nachhaltigkeitsaspekte) genannten Ziele zur Verfügung stehen, sondern nur ca. 2,5 Mrd. €.

Die restlichen 50% müssten als verdeckte Finanzierung der Infrastrukturbetreiber des Bundes angesehen werden, da weder DB Netz noch DB Station & Service hierfür eine Mehrleistung erbringen müssten. Im Gegenteil: bei zusätzlichen Bestellungen der Aufgabenträger würden zudem 50% der Mehrausgaben direkt wieder als Infrastrukturnutzungsentgelte bei DB Netz und DB Station & Service ankommen.

Vor diesem Hintergrund schlägt die BAG-SPNV vor, dass im Zuge der Erhöhung der Regionalisierungsmittel auch § 37 Absatz 2 ERegG wie folgt geändert wird:

2) Die durchschnittlichen Entgelte nach Absatz 1 sind für jedes Land so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehrsdienste im jeweiligen Land in der Netzfahrplanperiode 2016/2017 entsprechen. Soweit sich der Gesamtbetrag der den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2017 bis zu dem Jahr, in dem das Entgelt tatsächlich zu zahlen ist, geändert hat, sind die Entgelte nach Absatz 1 mit der gleichen Änderungsrate anzupassen. **Satz 2 findet keine Anwendung auf solche Erhöhungen der Regionalisierungsmittel, die durch gesondertes Gesetz über § 5 Absatz 3 RegG in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 19 Absatz 23 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234) hinaus beschlossen werden.**

Nur mit dieser Anpassung kann einerseits sichergestellt werden, dass die gewünschte Finanzierung der Ziele des Klimapakets auch wirklich erreicht und gleichzeitig die notwendige Transparenz der Zahlungsflüsse hergestellt werden. Eine Verquickung von Regionalisierungsmitteln mit einer zusätzlichen Finanzierung der Infrastrukturgesellschaften des Bundes ohne Mehrleistung derselben ist aus unserer Sicht nicht angemessen.