

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 29. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. August 2024)

zum Thema:

Sanierung der Bundes-Ampel auf Kosten der Länderhaushalte und der Fahrgäste?

und **Antwort** vom 10. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Sep. 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20108
vom 29. August 2024
über Sanierung der Bundes-Ampel auf Kosten der Länderhaushalte und der Fahrgäste?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) GmbH um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

In welcher Höhe hätte eine von der InfraGo angekündigte Erhöhung der Trassenpreise von bis zu 23,5 Prozent Auswirkungen auf die Kosten des Regionalbahnverkehrs in Berlin?

Frage 2:

In welcher Höhe hätte eine von der InfraGo angekündigte Erhöhung der Trassenpreise von bis zu 23,5 Prozent Auswirkungen auf die Kosten des S-Bahn-Verkehrs in Berlin?

Antwort zu 1 und 2:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 gemeinsam beantwortet.

Bei der von der DB InfraGO angekündigten Erhöhung der Trassenpreise 2026 (TPS 2026) in Höhe von 23,5 % für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) handelt es sich um das

Stellungnahmeverfahren der DB InfraGO, das dem Genehmigungsantrag bei der Bundesnetzagentur vorgelagert ist. Eine Steigerungsrate von 23,5 % für den SPNV ist nach Einschätzung des Landes Berlin nicht mit nationalem Recht vereinbar, ähnlich hat sich auch die Bundesnetzagentur geäußert. Nach § 37 Abs. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) i.V.m. §5 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz (RegG) erfolgt die Steigerung der Infrastrukturnutzungsentgelte ab 2026 bis einschließlich 2031 mit einer Rate von maximal 3 % pro Jahr.

Die DB InfraGO bezweifelt allerdings die Rechtskonformität der Deckelung im Eisenbahnregulierungsgesetz und hat hierzu im Mai 2024 Feststellungsklage und Einstweiligen Rechtsschutz beim Verwaltungsgericht Köln eingereicht. Der Ausgang des Verfahrens ist offen.

Nach einer Abschätzung des VBB würde eine Trassenpreissteigerung für das Jahr 2026 in Höhe von 23,5 % für das Land Berlin zu einer Mehrbelastung von rund 65 Mio. Euro p.a. führen, davon entfielen vsl. 15 Mio. Euro auf die Verkehrsverträge im Eisenbahnregionalverkehr und 50 Mio. Euro auf die Verkehrsverträge im S-Bahn-Verkehr. Zudem gäbe es bei einem Wegfall der bisherigen gesetzlichen Deckelung die Möglichkeit, dass es zu einer überproportional hohen Steigerung der Trassenpreise über die bisherigen 3 % p.a. hinaus kommen kann. Dies kann künftig zu weiteren deutlichen Steigerungen der Trassennutzungsentgelte führen.

Frage 3:

Fließen die Trassenpreise in den Tarifindex des VBB ein? Wenn ja in welcher Art, zu welchem Anteil mit welchem zusätzlichen tarifsteigernden Effekt in welcher Höhe bei einer von der InfraGo angekündigten Erhöhung der Trassenpreise?

Antwort zu 3:

Die Trassenpreise fließen nicht in die Kalkulation des VBB-Tarifindex ein.

Frage 4:

In welcher Höhe müsste im Rahmen der Verkehrsverträge das Land Berlin als Besteller der Verkehre die Kosten tragen?

Antwort zu 4:

In den Verkehrsverträgen werden die den Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Gebiet des Landes Berlin anfallenden Infrastrukturnutzungsentgelte sowohl im Eisenbahn-Regionalverkehr als auch im S-Bahn-Verkehr vom Land Berlin erstattet.

Frage 5:

Zu welchem Entlastungseffekt führt eine Herabsetzung der Eigenkapitalverzinsung der InfraGO von 5,7 auf 2 Prozent insgesamt und anteilig für Berlin? Wie hoch wäre die Entlastung bei einer Herabsetzung auf 0 Prozent?

Antwort zu 5:

Die Höhe der von der DB InfraGO bei der Bundesnetzagentur zur Genehmigung vorgelegten Trassennutzungsentgelte beruht auf dem Zielerlös der DB InfraGO, der erforderlich ist, um die Kosten von Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des Schienennetzes zu decken. Darin enthalten ist auch eine Eigenkapitalverzinsung der DB InfraGO. Eine Erhöhung des Eigenkapitals führt in der Folge auch zu einer Erhöhung der Verzinsung. Positive Jahresergebnisse der DB InfraGO sind an die Konzernmutter Deutsche Bahn AG abzuführen.

Eine Verringerung der Eigenkapitalverzinsung der DB InfraGO würde im Ergebnis auch zu einem geringeren Zielerlös und damit zu geringeren Trassenentgelten führen. Die vorliegenden Unterlagen lassen allerdings keinen direkten Schluss auf die konkrete Entwicklung der Trassennutzungsentgelte bei einer Veränderung der Eigenkapitalverzinsung zu.

Frage 6:

Inwiefern und in welchen Kapiteln/Titeln ist für die Entwicklung der Trassenpreise Vorsorge im Landeshaushalt getroffen? Wie hoch ist die Vorsorge?

Antwort zu 6:

Die Infrastrukturnutzungsentgelte werden im Land Berlin für den Eisenbahn-Regionalverkehr aus Kapitel 0730, Titel 54080 und für den S-Bahn-Verkehr aus Kapitel 0730, Titel 54081 getragen. Da die Entwicklung der Infrastrukturnutzungsentgelte aufgrund der Regelungen von § 37 Abs. 2 ERegG und von § 5 Abs. 3 RegG bis zum Jahr 2031 grundsätzlich gesetzlich festgelegt und in der Höhe mit der Zahlung von Regionalisierungsmitteln durch den Bund verknüpft ist, besteht bislang keine Notwendigkeit einer darüber hinausgehenden Vorsorge.

Frage 7:

Welche Lösungsmöglichkeiten sieht der Senat, die Auswirkungen auf den Landeshaushalt und die Fahrgäste zu kompensieren?

Antwort zu 7:

Der von der DB InfraGO angekündigte Antrag im Stellungnahmeverfahren an die Bundesnetzagentur für das TPS 2026 hat bislang keine Auswirkungen auf den Landeshaushalt. Die geforderte Trassenpreisentwicklung entspricht nicht der geltenden Rechtslage in Deutschland und ist daher aus Sicht des Landes Berlin aktuell auch nicht genehmigungsfähig.

Für den Fall, dass die Klage der DB InfraGO hinsichtlich der Rechtmäßigkeit der Deckelung der Infrastrukturnutzungsentgelte im EReG und RegG Erfolg haben sollte, beabsichtigt Berlin, sich mit den übrigen Bundesländern und dem Bund dahingehend abstimmen, das RegG kurzfristig so anzupassen, dass die bisherige Verknüpfung der Höhe der Regionalisierungsmittel und der Höhe der Infrastrukturnutzungsentgelte weiterhin sichergestellt werden kann.

Frage 8:

Wie wird das Land Berlin gegenüber dem Bund tätig, um die für die Entwicklung des Schienenverkehrs schädliche Ampelpolitik des Bundes zu verhindern?

Antwort zu 8:

Hintergrund für den hohen Ansatz der Trassenentgeltsteigerung 2026 nicht nur beim Schienenpersonennahverkehr (+23,5 %), sondern auch beim Schienenpersonenfernverkehr (+10,1 %) und dem Schienengüterverkehr (+14,8 %) ist vor allem die – begrüßenswerte – verstärkte Zunahme der Bautätigkeit der DB InfraGO die zu deutlich höheren Kosten, höherer Kapitalrendite, einem höheren Zielerlös und höheren Trassenpreisen führt. Hier hat sich in den vergangenen Jahren ein hoher Instandhaltungsrückstau aufgebaut, der nicht nur das Ergebnis von unternehmerischen Entscheidungen der Deutschen Bahn AG ist, sondern auch vom Bund als Eigentümer mitgetragen wurde. Durch die Erhöhung der Trassennutzungsentgelte würden die jetzt anstehenden und dringend erforderlichen Instandhaltungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen dann überwiegend durch die Länder getragen werden müssen, ohne dass der Bund seiner Finanzierungsverantwortung für den Nahverkehr über die Regionalisierungsmittel in gleichem Maße nachkommt.

Zum weiteren Vorgehen werden gegenwärtig die Situation und die Handlungsmöglichkeiten der Länder analysiert und bewertet.

Berlin, den 10.09.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt