



Wortprotokoll der 31. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 23. Februar 2015, 14:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 3

a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

BT-Drucksache 18/3785

BT-Regionalisierungsgesetz

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Innenausschuss
Finanzausschuss
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter/in:

Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE.]

b) Gesetzentwurf des Bundesrates

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

BT-Drucksache 18/3563

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Innenausschuss
Finanzausschuss
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Schwarzer, Christina Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Kunert, Katrin Lay, Caren Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



Einziger Tagesordnungspunkt

a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

BT-Drucksache 18/3785

BT-Regionalisierungsgesetz

b) Gesetzentwurf des Bundesrates

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

BT-Drucksache 18/3563

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr verehrte Gäste, wir wollen mit der heutigen Anhörung noch einigermaßen pünktlich beginnen. Ich begrüße Sie alle recht herzlich zur 31. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, der öffentlichen Anhörung.

Bevor ich dazu komme, heiße ich in unserem Kreis – das erste Mal in seiner neuen Funktion – Herrn Parlamentarischen Staatssekretär Norbert Barthle ganz herzlich willkommen. Der Ausschuss gratuliert recht herzlich zu Ihrer Ernennung. Wir wünschen uns eine gute Zusammenarbeit mit Ihnen.

Die öffentliche Anhörung heute betrifft wieder ein wichtiges Thema: den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes auf der Drucksache 18/3785 und den Gesetzentwurf des Bundesrates zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes auf der Drucksache 18/3563. Wir freuen uns auf eine sicher interessante Anhörung. Ich begrüße hierzu ganz herzlich bei uns im Ausschuss folgende Sachverständige: Herrn Dr. Andreas Brenck vom IGES Institut, Herrn Dr. Wilhelm Eschweiler, den Vizepräsidenten der Bundesnetzagentur, Herrn Dr. Thomas Geyer, den Präsidenten der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV, Herrn Diplom-Volkswirt Michael Holzhey von der KCW GmbH, er war schon öfter als Sachverständiger bei uns im Ausschuss, Herrn Hilmar von Lojewski von der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände und Herrn Prof. Dipl.-Ing. Knut Ringat vom Verband Deutscher Verkehrsunterneh-

men, auch kein Unbekannter. Den Sachverständigen darf ich erst einmal für die schriftlichen Stellungnahmen danken, die Sie uns übermittelt haben und die auch den Ausschussmitgliedern zugegangen sind. Diese liegen auch heute aus und sind – wie immer – auch im Internet abrufbar.

Ich darf noch einmal – vor allem für die Sachverständigen – darstellen, wie die heutige Anhörung dem Verfahren nach ablaufen soll. Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben soll. Ich glaube, das hat sich auch bewährt. Wir werden also gleich mit der ersten Fragerunde beginnen, der sich in Abhängigkeit von der verfügbaren Zeit mehrere Fragerunden anschließen werden. Wir gehen im Augenblick von zwei Runden aus. Wir werden sehen, ob das ausreicht. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, jeweils bis zu zwei Fragen an bis zu zwei Sachverständige stellen. Aufgrund eines Beschlusses, den wir in der Obleserunde gefasst haben, haben wir uns verständigt, dass die Fragesteller eine Redezeit von maximal drei Minuten haben und sich bitte auch darauf beschränken. Es wird hier im Saal auch eine Uhr angezeigt. Die angesprochenen Sachverständigen antworten dann unmittelbar. Anschließend kommt der nächste Fragesteller. Ich gehe davon aus, dass der Ausschuss, wie bei den letzten Malen, damit einverstanden ist, dass auch Mitglieder der mitberatenden Ausschüsse, soweit sie noch kommen, nach der ersten Runde ebenfalls zu Wort kommen können. Dagegen gibt es keinen Widerspruch!

Von der Öffentlichen Anhörung werden wir, wie bei allen Öffentlichen Anhörungen, ein Wortprotokoll erstellen – deswegen auch bitte immer das Mikrofon einschalten –, welches den Sachverständigen, aber auch allen Interessierten zugänglich sein wird und welches dann auch ins Internet eingestellt wird. Es wird aufgrund der engen Fristsetzung – das sage ich den Ausschussmitgliedern noch einmal – leider nicht möglich sein, dass wir das Wortprotokoll vor der abschließenden Beratung des Gesetzentwurfes der Bundesregierung zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes zur Verfügung stellen, weil diese ja bereits am Mittwoch auf der Tagesordnung steht. Von daher gilt es heute vielleicht, sich die eine oder andere persönliche Notiz zu machen.



In diesem Sinne wollen wir starten. Ich sehe keine Wortmeldungen. Dann erhält das Wort die CDU/CSU-Fraktion, der Kollege Fischer, bitte schön!

Abg. **Dirk Fischer** (Hamburg) (CDU/CSU): Ich würde gerne an Herrn Dr. Eschweiler eine Frage richten. Es wird ja von den Ländern eine zweite Dynamisierung in der Form eingefordert, dass, wenn die Trassenpreise und die Stationspreise steigen, eine entsprechende zusätzliche Steigerung zu erfolgen habe. Wie würden Sie diesen Zusammenhang ordnungspolitisch einschätzen?

Und ich würde an Herrn Dr. Brenck gerne die Frage stellen: In welchem Maße würden Sie die Sorge beurteilen, dass, wenn der Bund die Vollerfüllung der Wünsche der Länder nicht herbeiführt, sozusagen zu Lasten der Kunden Abbestellungen drohen. Gerade im Zusammenhang mit der Tatsache, dass ja nicht die volle Summe der Regionalisierungsmittel in die Bestellung von Verkehrsleistungen fließt, sondern auch ein Investitionsanteil daraus finanziert wird. Wie würden Sie diesen Zusammenhang beurteilen?

Vorsitzender: Bitte, Herr Dr. Eschweiler!

Dr. Wilhelm Eschweiler (Bundesnetzagentur): Recht schönen Dank! Was die Dynamisierung angeht, das ergeben ja auch die Gutachten: die Dynamisierungsraten beruhen auf Unsicherheiten. Insofern tue ich mich mit der Einschätzung einer weiteren Dynamisierung von Raten schwer.

Vorsitzender: Ja, das schreiben wir so ins Protokoll!

Dr. Andreas Brenck (IGES Institut GmbH): Die Frage war ja, inwieweit eigentlich die Nichterfüllung der finanziellen Wünsche der Länder zwangsläufig zu einer Abbestellung führt. Man kann sicherlich nicht sagen, dass es da eine Zwangsläufigkeit in dem Sinne gibt, dass es gar nicht anders zu machen ist. Denn wie Sie schon zu Recht gesagt haben, werden die Regionalisierungsmittel natürlich vielfältig verwendet, so dass

im Prinzip ein gewisses Budget zur Verfügung steht, um es dann in die SPNV-Bestellungen hineinzuorganisieren. Gleichzeitig muss man natürlich aber auch anerkennen, dass die anderen Mittel nicht umsonst bezahlt werden. Die sind durchaus hinterlegt, mit konkreten Investitionsplanungen etwa. Sie sind also auch langfristig durchaus gebunden, so dass sie eigentlich nicht mehr als perfekte Manövriermasse angesehen werden können. Wir bewegen uns zwischen den beiden Extremen. Es hängt jetzt praktisch vom Land ab, auch sicherlich von seiner allgemeinen Haushaltslage, inwieweit das Land gezwungen ist, auf diese Mittel zurückzugreifen, sie in jedem Fall zum Beispiel für Investitionen zur Finanzierung des ÖPNV auszugeben usw. So dass man sicherlich sagen kann, es besteht keine Zwangsläufigkeit, aber wir müssen damit rechnen, dass, wenn die finanziellen Bedarfe – wie wir sie versucht haben, in den Gutachten jeweils abzuschätzen – nicht erfüllt werden, es dann zumindest Abstriche bei den geplanten Ausbauten gibt. Und bei einigen Ländern, die dort relativ zurückhaltend sind, wird das sicherlich auch zu einer Infragestellung von einzelnen SPNV-Angeboten führen. Die genaue Größenordnung abzuschätzen, würde ich mir jetzt im Moment nicht zutrauen. Aber wir haben es in der Vergangenheit beobachtet, dass es in vielen Ländern zu einer merkbaren Einschränkung der Bestellung kam.

Vorsitzender: Danke! Dann folgt jetzt die Kollegin Leidig!

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich kann da eigentlich ganz gut anschließen. Herr Holzhey hat uns in seinem Gutachten freundlicherweise ein bisschen Arbeit abgenommen, indem er nämlich wesentliche Unterschiede in dem vom Bund und dem von den Ländern in Auftrag gegebenen Gutachten darstellt und zu dem Schluss kommt, dass die Differenzen eigentlich relativ gering sind. Dazu würde ich jetzt gerne nochmal fragen, worin erstens die Unterschiede der beiden Gutachten im Kern bestehen. Warum kommen sie auf unterschiedliche Zahlen? Das ist auch nochmal auf die Investitionsfrage bezogen, die gerade schon angesprochen war. Das wäre die Frage, die sich an Herrn Holzhey richtet. Dann würde ich Herrn



Brenck bitten, in der Antwort vielleicht zu ergänzen und die kleine Frage zu beantworten: Könnten Sie sich vorstellen, wenn wir Sie als Sachverständige einen Tag „zusammenstecken“ würden und sagen würden „einigt euch“, dass Sie eine gemeinsame Empfehlung geben könnten, oder finden Sie die Differenzen unüberbrückbar?

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann beginnt Herr Holzhey.

Michael Holzhey (KCW GmbH): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Schönen guten Tag an alle! Also erstmal möchte ich, das war ja auch der Versuch der Stellungnahme, die Gemeinsamkeiten hervorheben. Denn wenn man optisch nur die Nominalzahlen anschaut und 8,5 zu 7,658 stellt, entsteht schnell der Eindruck, da hätten die Länder mal wieder ordentlich „draufgelegt“ und in ihrem Interesse sozusagen etwas „aufschreiben“ lassen. Erstens steht KCW bekanntlich dafür nicht zur Verfügung, aber zweitens muss man eben sehen, dass Mehrbestellungen im Bundesgutachten anders gehandhabt werden. Das, was wir hier als absolute Rate eingestellt haben, prognostisch sozusagen für 15 Jahre Mehrbestellung, handelt das Bundesgutachten über die Dynamisierungsrate ab, weswegen die Dynamisierungsrate dort vergleichsweise etwas höher ist, bei dem Szenario, das relativ nahe zu unserem ist. Das ist dann 2,5 zu 2,67. Das sieht wenig aus, aber über den Zinseszinsseffekt kommt da schon einiges zusammen. Man muss ja pro Jahr nur bei 70 Millionen Kilometern, die am Ende mehr da sind, sagen wir mal durch 15, vier, viereinhalb finanzieren können. Also, das kommt schon hin, wenn man sich mal die Werte anschaut. Wenn man die Mehrbestellung ausklammert, ist man bei einem Vergleich von 7,65 zu 8,07, das sind 400 Millionen, 410 Millionen. Da liegt der Unterschied darin, dass wir aus den Transparenznachweisen etwas anderes herausgelesen haben, vor allen Dingen auch die Vorträge der Länder im Ergebnis noch anders behandelt haben. Sie wissen, dass die Länder – vier Länder, muss man sagen – einiges Geld zurückgestellt haben, um ganz konkrete Maßnahmen zu finanzieren. Das kann sich jeder vorstellen, wenn man meint, eine Stammstrecke München aus Regionalisierungsmitteln kofinanzieren

zu wollen, dann können Sie das bei einem Milliarden-Etat, den sie in Bayern haben, und einem höheren dreistelligen Millionenbetrag, nicht aus einem Etat bestreiten. Dafür müssen sie eine Ansparleistung leisten. Das ist eben da genau vollzogen worden und passiert noch. In NRW war die Sachlage ein bisschen anders, da wollte man eigentlich schon seit längerem Geld ausgeben, aber konnte es nicht, weil das Geld noch nicht verbaut werden konnte. Das sind – wenn man die mal herausnimmt, aber umlegt – ja Ansparleistungen der Vergangenheit, die, wenn man sie ausblenden würde, nicht als Ausgaben erscheinen würden. Dann kommt man letztlich auch schon auf relativ ähnliche Ergebnisse. Auf Ihre Frage, ob wir, wenn wir uns zusammenschalten, zu etwas Gemeinsamen kämen, da wäre ich zuversichtlich.

Vorsitzender: Danke! Dann bekommt Herr Dr. Brenck das Wort.

Dr. Andreas Brenck (IGES Institut GmbH): Ganz kurz als Ergänzung. Es sind aus meiner Sicht tatsächlich im Wesentlichen zwei große Unterschiede in den beiden Gutachten. Das eine ist eine methodische Frage: Wie gehe ich mit Neubestellungen um? Gehe ich damit in die Dynamisierungsrate? Oder gehe ich damit in den Basiswert für 2015? Da wir in dem Gutachten keine Aufteilung auf Länder vorgenommen haben, bestand für uns keine Notwendigkeit, das Verfahren zu machen, das die Kollegen von KCW angewendet haben. Deshalb sehen die Zahlen so unterschiedlich aus. Der zweite große Unterschied besteht natürlich in der Qualität der Datenverfügbarkeit. Wir haben unser Gutachten ausschließlich auf Basis öffentlich zugänglicher Informationen gemacht. Da kam es tatsächlich an einigen Stellen zu anderen Gewichtungen und anderen Interpretationen, die man machen muss. Denn Transparenznachweise sind natürlich nur ein Bestandteil des ganzen Datenkonvoluts gewesen, das zu bearbeiten war. Aber ich habe auch keine systematischen Unterschiede in der Vorgehensweise gesehen. Was sicherlich immer bleibt, das ist die große Unsicherheit in beiden Gutachten, die wir auch beide betont haben. So dass sich der Bereich, in dem der Finanzmittelbedarf liegt, eigentlich weitgehend überschneidet, sodass wir uns da sicherlich auch



mit einem etwas intensiveren Datenaustausch und mit einer Methodendiskussion auch einigen könnten.

Vorsitzender: Dankeschön! Dann kommt die SPD-Fraktion, der Kollege Hartmann.

Abg. **Sebastian Hartmann** (SPD): Herzlichen Dank! Ich möchte zwei Fragen stellen. Eine Frage möchte ich an Herrn Dr. Eschweiler richten, und zum einen dort auf den Punkt der Infrastruktur-entgelte eingehen. Diese sind in beiden Gutachten als wesentlicher Kostenblock dargestellt worden, auch als Unsicherheitsfaktor bezüglich der zukünftigen Notwendigkeit, was Dynamisierungsraten angeht. Und es hat großen Einfluss auf das Regulierungsregime. Wird eine weitere Regulierung erforderlich sein? Auch das wird ein Teil der Beratung sein. Mich würde interessieren, auch im Vergleich zu anderen europäischen Regulierungsregimes, die Sie kennen, vielleicht vergleichen können, welche Möglichkeiten sich für den Bund zukünftig ergeben, diese Regulierung auszugestalten, also mehr Verlässlichkeit in die Trassen- und Stationsentgelte zu bringen, was auch die Anreizregulierung angeht, um nicht zu hohe Stations- und Trassenentgelte zu haben. Immerhin ist der Bund ja Eigentümer des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Dass Sie bitte auf diesen systemischen Zusammenhang nochmal eingehen könnten, um uns auch dort einige Hinweise zu geben. Denn jenseits der Bestimmung der Höhe von Regionalisierungsmitteln ist es ja wichtig für uns, dass wir sie ausreichend zur Verfügung stellen und auch zielgerichtet, wir also eine gute Infrastruktur erhalten können, dass nicht am falschen Ende gespart wird und dass auf der anderen Seite aber auch die Besteller von Nahverkehrsleistungen in der Lage sind, zu einem angemessenen Preis entsprechende Leistungen zu bekommen. Diese Frage möchte ich an Sie richten.

Die zweite Frage möchte ich dann gerne – auch aus den vorherigen Runden – nochmal ganz gezielt an den Gutachter von KCW richten. Hierfür danke ich Ihnen, dass Sie das nochmal dargestellt haben, auch nochmal mit der Nachlieferung, die Sie in diesen Tagen für diese Stellungnahme zum Vergleich der Gutachten eingefügt haben. Sie stellen dar, dass die Gutachten gar nicht so weit

auseinander liegen. Nach dem Eindruck, den ich habe, ist es so, dass, wenn man die Zahlungsperioden betrachtet, nach IGES insgesamt über 15 Jahre 150,4 Mrd. Euro an die Länder überwiesen würden. Und nach dem Gutachten, das Sie vorgelegt haben, 158,5 Mrd. Euro nach 15 Jahren Zahlungsperiode. Also gibt es doch einen Unterschied. Sie haben dort dargelegt, dass die höhere Dynamisierungsrate bei IGES mit 2,67 Prozentpunkten das auffängt, was Sie anders dargestellt haben. Meine Frage: Sie haben in der Dynamisierungsrate von 2,0 Prozent aber die Infrastruktur-entgelte gedeckelt. Ist das ein Unterschied zum IGES-Gutachten? Die Bitte ist, dass Sie nochmal auf die Zahlenreihe insgesamt eingehen und die Abbildung in den Dynamisierungsraten, was die Infrastruktur-entgelte angeht, die ungefähr ja 40 Prozent der Gesamtzahlung ausmachen, dass Sie diesen Sachzusammenhang noch einmal aufzeigen und wie Sie damit umgegangen sind, um eine auskömmlicher Finanzierung zu haben. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann kommt der Herr Dr. Eschweiler, bitte!

Dr. Wilhelm Eschweiler (Bundesnetzagentur): Dann möchte ich zunächst auf die Frage der Infrastruktur-entgelte eingehen, bevor ich mich dann der systemischen Frage widme. Und dann darauf, ob es in anderen europäischen Ländern „Lessons to learn“ gibt. So habe ich die Frage verstanden.

Was die Infrastruktur-entgelte angeht, ist die Trassenpreisplanung für 2017 noch nicht abgeschlossen. Anfangs waren die Unternehmen zögerlich bei der Lieferung von Daten. Wir haben jetzt nach ersten zögerlichen Prüfungen ein Mehr an Daten bekommen. Das ist alles sehr komplex. Das bezieht sich im Prinzip auf die Prüfung seit 2009 der Trassenpreise zuvor, 2010/2011. Die ist noch nicht abgeschlossen. Anfangs waren die Unternehmen zögerlich, Daten zu liefern. Wir haben jetzt mehr Daten bekommen. Wir hoffen, dass wir mit dieser Prüfung fertig werden. Das hatte ich auch im letzten Infrastrukturbeirat angekündigt. Was das Trassenpreissystem 2017 angeht, ist zu überlegen, ob wir dann mit dem neuen ERegG ein System haben, das uns eine Entgeltgenehmigung



erlaubt, sowie auch Anreizregulierungsmaßnahmen. Ich möchte aber, bevor ich darauf nochmal zurückkomme, die systemische Frage ganz kurz darstellen. Wir haben auf der einen Seite natürlich die Regionalisierungsmittel, die wir den Aufgabenträgern dann letztendlich zur Verfügung stellen. Und dann haben wir die Trassenentgelte, die an die DB Netz, an die DB Station & Service und an die DB Energie abgeführt werden. Es wäre natürlich zu überlegen, ob man beispielsweise Teile der Regionalisierungsmittel an die LuFV gibt, also unmittelbar an die Infrastrukturunternehmen. Das sind aber politische Fragen, die kann die Bundesnetzagentur nicht entscheiden. Das ist in den Händen der Politik. Aber das ist gleichwohl einmal zu diskutieren, ob das System, das wir haben, die Verkehrsflüsse, die zur Verfügung stehen, ob man die nicht vereinfachen könnte. Dabei wären sicherlich das ERegG und die Diskussion um die Regionalisierungsmittel der geeignete Ort, die Diskussion zu führen und die Dinge aufeinander abzustimmen.

Was die „Lessons to learn“ angeht, gibt es für uns vor allen Dingen den Fall Großbritannien, UK. Der Regulierer in Großbritannien hat tiefergreifendere Kompetenzen als der deutsche Regulierer. Er hat beispielsweise die Möglichkeit, in einem zwei bis dreijährigen Prozess über Ausgangsdaten für die Regulierungsperiode zu bestimmen. Das ist ein „Periodic review“. In Deutschland nach dem ERegG wären das beispielsweise nach dem aktuellen Entwurf etwa drei Monate. Und er prüft nicht nur die Kosten und die öffentlichen Zuwendungen, wie im deutschen Entwurf, sondern die Briten prüfen auch die Effizienz, also individuelle und generelle Effizienz. Ich will sagen, den Briten stehen viel mehr Daten zur Verfügung als der deutschen Regulierungsbehörde. Sie prüfen tiefer, langfristiger und sind insoweit auch effektiver. Was man dem natürlich gegenüberstellen muss, wenn man diese Tiefe haben möchte wie die britische Lösung, bedeutet das für Deutschland auch mehr Bürokratie, schwierigere Verfahren und natürlich auch mehr Personal bei den Arbeitseinheiten der Regulierungsbehörden. Insofern muss die Politik dann entscheiden, welche Lösung man haben möchte. Möchte man sich eher dem britischen Modell anschließen, also mehr Kostenprüfungen, tiefere Prüfungen, dann auch mit längeren bürokratischen Zyklen? Oder möchte man mehr das bisherige Modell fahren? Oder sollte man nicht

auch eine systemische Diskussion in Deutschland führen, ob wir diese Kreisläufe, die wir zurzeit haben, nicht durchbrechen sollten? Wie gesagt, das ist eine Frage, die ich in die politische Diskussion gebe.

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Holzhey, bitte!

Michael Holzhey (KCW GmbH): Herr Hartmann, das ist jetzt nicht ganz leicht. Ich versuche, in aller Kürze Ihre Frage zu beantworten. Ich wollte erstmal nur darauf abheben, dass der optisch vermeintlich hohe Unterschied sich schon mal auf unter 50 Prozent reduziert, wenn Sie die Mehrbestellungen richtig würdigen. Da behaupte ich, da liegen wir relativ ähnlich. Das kann man ja nicht einfach umrechnen, allein – wie gesagt – über den Zinseszinsseffekt. Aber wenn Sie sehen, dass wir in den Einzelannahmen bei den Dynamisierungsraten relativ ähnlich liegen, dann kann man das Delta zwischen den Dynamisierungsraten vorwiegend über den Mehrbestellungseffekt begründen, in dem vergleichbaren Szenario. Also da, wo wir sagen, die Trassenpreisentgelte steigen, wie zuletzt bei Station & Service mit ca. 3, bei DB Netz mit 2,4 oder so etwas, da liegen wir relativ ähnlich. Natürlich gibt es einen Unterschied, den man dann auch erkennt in 7,6 zu 8,0, also 400 Mio. Differenz. Da sage ich, das kann Herr Brenck wahrscheinlich besser erklären. Meine Vermutung ist folgende: Dadurch, dass die IGES-Akteure ja nicht die Klardaten bei den Leistungsbestellungen hatten, beim 80-Prozent-Block, ist dort ein bisschen übersteuert worden. Sie sehen ja, dass IGES 600 Mio. mehr zugesteht zugunsten der Länder, als wir es selber täten, als die Länder sich selber eingegeben haben, im Konsum.... Erstmal als Deltagröße. Weil das vermutlich der Gutachter irgendwie erahnt hat, dass er da nicht auf den Realdaten sitzt, wurde vielleicht irgendwo anders gegengerechnet, wurde irgendwas getan. Wir sagen, und jetzt kommt jeder wahrscheinlich methodisch zu einer anderen Einschätzung, was der Nachholeffekt im System ist. Wir sagen: Wenn Sie früher bei 20 Prozent Investitionsquote waren – noch Anfang 2000, heute bei 5,6, das zeigen wir ja auch – dann ist das natürlich haushalterisch die logische disponible Größe, über die man immer aussteuert. Aber das geht nicht gut, das ist auch



unehrlich. Denn das System rechnet mit diesen Geldern. Wenn Sie mal gucken, wie hoch inzwischen die sogenannten BKZ (Baukostenzuschüsse) bei der DB sind, das ist immer ein höherer dreistelliger Millionenbetrag. Ja, wo kommt der denn her? Den finanzieren sehr oft Länder. Es gibt kein Bahnhofsmmodernisierungsprogramm ohne die nicht unwesentliche Kofinanzierung aus irgendwelchen Ländertöpfen. Und wie das titeltechnisch ist, ob das ein Ländertopf oder ein RegG-Topf ist, da müssten wir dann ins Detail gehen, aber de facto sind es sehr oft RegG-Mittel. Sowas muss man dann wissen. Das fällt natürlich langfristig dem System auf die Füße, wenn Sie da nicht mehr investieren. Das merkt man ja jetzt schon. Wenn man das übereinander legt, sozusagen die gleichen Datengrundlagen aus der Binnensicht schafft, dann, glaube ich, liegen wir nicht mehr weit auseinander. Das war die Aussage. Alles andere, wie Managementaufwand – das sind dann noch vergleichsweise kleine Größen – da ist die Streitgröße nicht so groß. Aber die Investitionen sind wahrscheinlich der Hauptfaktor, und dann noch ein bisschen die so genannten restlichen ÖSPV-Mittel, die auch gerne „unter den Tisch gekehrt“ werden.

In Vergleichbarkeit der Szenarien: wir haben 2,0 Prozent angesetzt, in der Annahme.... wir haben eine Cash-Flow-Rechnung gemacht, über das System, dass die Infrastrukturentgelte 1:1 übernommen werden, als Durchreiche-Konstruktion. Dann kommt eben 2,0 raus. Diese Durchreiche-Konstruktion hatte – glaube ich – IGES gar nicht, sondern hat ein bestimmtes Preisszenario unterstellt. Wenn man das mit unserem vergleicht, dann hatten wir 2,5 Prozent und die, sage ich mal, 2,67 Prozent, aber mit den Mehrbestellungen. Das liegt nicht so weit auseinander. Wir hatten auch die gleichen Grundlagen. Wir haben, glaube ich, beide bei DB Netz und DB Station und Service angefragt: Was seht ihr denn als künftige Entwicklung? Das haben wir relativ ähnlich übernommen. Aber der Unterschied liegt im Invest-Bereich, wie gehen sie mit Vorträgen um und mit der Tatsache, dass die Invest-Kurve dramatisch gesunken ist, als Aussteuerungsgröße.

Vorsitzender: Dankeschön, Herr Holzhey! Man merkt, Sie hätten auch nichts dagegen, einmal gemeinsam „eingesperrt“ zu sein, so wie die Frage

angelegt war. Der Kollege Kühn von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN!

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Bevor wir zu den einzelnen Fragen kommen, würde ich noch zwei Vorbemerkungen machen. Das Erste: wir reden hier über ein Erfolgsmodell. Die Regionalisierung zur Bahnreform war eine erfolgreiche Geschichte, zwischen 2002 und 2012 30 Prozent mehr Verkehrsleistung, das spricht für das System. Es zeigt auch, dass mit dem Geld ordentlich gewirtschaftet wurde. Und das Zweite: wir reden ja über einen Gesetzentwurf der Bundesregierung, dieses Jahr 1,5 Prozent zu dynamisieren, also etwa 100 Mio. zu erhöhen. Und man sieht, wenn man beide Gutachten gegeneinander legt – und das ist ja auch gerade nochmal deutlich geworden –, unterscheiden die sich zwar vom systemischen und methodischen Ansatz, aber vom Ergebnis her nicht. Dann ist dieser Gesetzentwurf völlig indiskutabel, weil selbst das Bundesgutachten einen höheren Finanzbedarf in diesem Jahr von etwa 350 Mio. Euro sieht, im Verhältnis zu dem, was im Gesetzentwurf steht. Insofern muss ich die Frage stellen, ob die Bundesregierung die Regionalisierung sozusagen bremsen will oder ob sie weiter auf einen starken Nahverkehr setzt. Mit dem Gesetzentwurf jedenfalls geht es nicht.

Ich möchte zwei Fragen an Knut Ringat stellen. Die erste Frage bezieht sich auf den Fahrplan für den Gesetzentwurf. Die Aufgabenträger bestellen aktuell jetzt im Frühjahr Leistungen für das kommende Jahr. Wir haben jetzt gerade mal einen Gesetzentwurf vorliegen. Wir haben heute die Anhörung und sind auch, was die Position zwischen Bundesregierung und Ländern angeht, noch weit auseinander. Was heißt das denn konkret für die Aufgabenträger, die jetzt eigentlich für nächstes Jahr den Fahrplan basteln müssen und die Leistung bestellen? In welcher Situation sind sie? Und was heißt das letztendlich für das Angebot, was sie dann im nächsten Jahr fahren können? Das ist die eine Frage.

Die andere Frage ist: Die Bundesregierung will ja nur ein Gesetz für dieses Jahr machen, für 2015. Danach steht ja in Rede, im Rahmen der Bundesländer-Finanzbeziehungen die Regionalisierungsmittel und GVFG-Entflechtungsmittel zusammen zu diskutieren und da eine Lösung zur Höhe zu



finden, also eine Fortschreibung der Regionalisierungsmittel bis 2019. Jetzt ist es so, dass viele Länder auch Taktverkehre bestellen wollen, also ein System aufbauen. Die Verkehrsverträge sind ja längerfristig. Was heißt es denn eigentlich, wenn jetzt nur bis 2019 eine Regelung gefunden werden würde? Was wäre denn verkehrspolitisch notwendig bei der Revision der Regionalisierungsmittel, wenn man künftig mehr Verkehr auf die Schiene bringen will?

Vorsitzender: Bitte, Herr Prof. Ringat!

Prof. Knut Ringat (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.): Herr Kühn, in den Fahrplänen sieht es so aus, dass wir Ende Februar als Aufgabenträger – Herr Geyer kann mich da sicherlich unterstützen – das bestellen müssen, was im nächsten Jahr fährt. Vor diesem Hintergrund brauchen wir natürlich eine langfristige Planungssicherheit und auch eine ganz konkrete Planungssicherheit. Das sind bedarfsorientierte Mittel, von denen wir auszugehen haben, die wir nicht in andere finanzkraftorientierte Bund-Länder-Finanzausgleiche reflektieren können. Und allein die Tatsache, dass wir jetzt für 2015 im Moment nicht darüber reden können, wann es denn überhaupt die Dynamisierung im Jahr 2015 geben wird, hat – und da werde ich jetzt mal ganz konkret – meinen dreißigköpfigen Aufsichtsrat des Rhein-Main-Verkehrsverbundes am vergangenen Freitag bewogen, sich intensiv mit einer solchen Situation zu beschäftigen. Das sind Landräte, Oberbürgermeister und zwei Minister unserer schwarz-grünen Koalition, die in meinem Aufsichtsrat sitzen. Wenn man so einen Verbund hat, wie den Rhein-Main-Verkehrsverbund, der 100 Prozent seiner Regionalisierungsmittel verwendet, um Leistungen zu bestellen, dann kommt er schon allein unter diesem Ansatz in große Schwierigkeiten vor Ort. Wir haben uns mit drei ganz konkreten Szenarien befasst, wie wir damit umgehen können, wenn wir solche Verunsicherungen vor uns haben.

Das Szenario 1: Wie geht sowas los, wenn ich in eine solche Spirale einsteige? Das heißt: keine weiteren Entwicklungen bei Mehrverkehren. In der Region Frankfurt Rhein-Main sind in den vergangenen fünf Jahren die Fahrgastzahlen um 30 Prozent im ÖSPNV gestiegen. Bis 2019, sagt der

Nahverkehrsplan, kommen dort nochmal zwölf Prozent dazu. Die Züge sind so lang, wie sie lang sein können. Die Bahnsteige sind so lang, wie sie lang sein dürfen. Ich fahre an der Stelle jede Fahrstraße. Und wir bekommen die Leute in den Spitzenzeiten nicht mehr weg. Das heißt, wir müssen sehen, wie wir geschickt mehr Verkehre generieren. Das schaffen wir, wenn wir in eine solche Abwärtsspirale kommen, nicht mehr. Dann schaffen wir auch keine Investitionen, oder auch keine Innovationen, siehe Datendrehscheibe, elektronisches Ticket. Und der Wunsch von Herrn Dobrindt nach W-LAN, der ist ja fast witzig in dem Zusammenhang. Wir schaffen keine Barrierefreiheit. Das ist der Punkt 1.

Der Punkt 2 wäre, wenn wir darüber hinaus Unsicherheiten haben, dann fängt es an, dass wir alle Verstärker rausstreichen. Dann fängt es an, dass wir Randlagen streichen. Dann klemmen wir ländliche Räume von den Ballungsräumen ab. Das ist in Frankfurt Rhein-Main gerade aus der Gemengelage als Mobilitäts- und Logistikknotenpunkt Deutschlands unheimlich kompliziert.

Und das Dritte sind komplette Linien und Zeitlagen, die man dann abbestellt. Gesamte Zeitlagen bedeutet, z. B. den Sonntag über keinen öffentlichen Personennahverkehr mehr fahren zu können, oder auch das gesamte Wochenende. Mit diesen Szenarien hat sich mein Aufsichtsrat befasst und hat für 2016, vor dem Hintergrund der fortdauernden Unsicherheit, das Szenario 1, das ich skizziert habe, beschlossen. Das ist der Anfang, meine sehr verehrten Damen und Herren, vom Ende einer strategischen Entwicklung im öffentlichen Personennahverkehr zur Standortsicherung, zur Attraktivität des Standortes Deutschlands. Da geht es im Endeffekt – meine ich – um nicht allzu viel Geld, gegenüber der Darstellung eines gesicherten öffentlichen Personennahverkehrs zur Standortsicherung in Deutschland. Wenn wir am Ende die Zahlen rund machen, reden wir hier über 500 Mio. Euro, an der Stelle, im Ländergutachten bzw. im Gesetzentwurf des Bundesrates eher denn später.

Die zweite Frage war nochmal?

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Dabei ging es um die Frage der zeitlichen Perspek-



tive für eine Novellierung des Regionalisierungsgesetzes vor dem Hintergrund, dass ja Nahverkehrsleistungen langfristig ausgeschrieben werden. Und darum, dass man, wenn man beispielsweise Taktverkehrssysteme aufbauen will, ja auch eine Planbarkeit braucht. Also die Frage: Welche Laufzeit müsste ein neues Regionalisierungsgesetz haben?

Prof. Knut Ringat (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.): Die Laufzeit sollte eine möglichst lange sein. Wenn wir heute beispielsweise neue Fahrzeugflotten stationieren wollen – ich habe das kürzlich getan bei unserer S-Bahn, da waren die Fahrzeuge 40, 45 Jahre alt – dann muss ich heute Verträge schließen, die sind 15 Jahre lang oder sie gehen sogar in das europäische Höchstmaß der 22, 22½ Jahre. Dafür brauche ich natürlich eine entsprechende Planungssicherheit. Wenn ich zukünftig in Abbestell-Szenarien gedrängt werde, dann ist es ja nicht so, dass ich 1:1 abbestelle. Durch die hohen Kosten, vor allem auch Infrastrukturkosten, vor allem auch Fahrzeugkosten der mobilen Infrastruktur, muss ich eher 3 Euro abbestellen, oder zwischen 2 und 3 Euro abbestellen, um 1 Euro effektiv zu generieren. Das ist sehr wirksam. Und wenn Sie in ein Schwanken eines solchen Systems kommen, von dem ich vorhin gerade aus meinem eigenen Aufsichtsrat berichtet habe, dann haben Sie eine allgemeine Atmosphäre, in der Sie vielleicht zukünftig, wenn Sie die Finanzmittel in allgemeineren und nicht spezifischen Betrachtungen finden, ein Einfallstor haben, wo diese Spirale, von der ich vorhin sprach, sehr schnell sogar und sehr stark für uns in der Republik spürbar sein wird.

Vorsitzender: Danke! Dann kommen wir zur CDU/CSU-Fraktion Herr Kollege Wittke.

Abg. **Oliver Wittke** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich habe zwei Fragen. Die erste Frage richtet sich an Herrn von Lojewski und an Herrn Holzhey. Mich würde interessieren, ob Ihnen Erkenntnisse darüber vorliegen, in welchem Umfang Regionalisierungsmittel zweckentfremdet eingesetzt werden. Ob es da eine Quote gibt, einen Anteil, dass man das mal fassen kann, wo Regio-

nalisierungsmittel beispielsweise für Museums-eisenbahnen, für Schülertransportkosten oder für andere Aufgaben eingesetzt werden.

Die zweite Frage, die ich gerne an Herrn Holzhey stellen möchte, das ist die Frage nach der Entwicklung der sogenannten Länderanteile. Wie haben die sich in den vergangenen 10 Jahren entwickelt? Denn auch die Bundesländer stellen ja für Aufgaben des Regionalverkehrs Mittel zur Verfügung. Man muss das im Gesamtzusammenhang sehen, sowohl die Bundesmittel wie auch die Ländermittel, die zur Verfügung stehen.

Vorsitzender: Herr von Lojewski! Dann Herr Holzhey.

Hilmar von Lojewski (Bundesvereinigung kommunaler Spitzenverbände): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Eine Zweckentfremdung könnte nach den Buchstaben des Grundgesetzes ja erst dann stattfinden, wenn über 50 Prozent der Mittel für einen anderen Zweck als den Verkehrszweck eingesetzt werden. Das ist jetzt eine spitzfindige Antwort. Aber ich kann versichern, dass wir auf Nutzerseite – und ich vertrete ja dem Grunde nach alle, die öffentlichen Nahverkehr nutzen, über Landkreistag, Städte- und Gemeindebund und Deutschen Städtetag, die Nutzerseite, sei sie jetzt direkt eingebunden in die Aufgabenträgerschaft oder sei sie schlichtweg Nutznießer oder Leidtragender der Ausdünnung von Verkehrsmitteln – das sehr genau beobachten. Und wir können nicht beobachten, dass es in der Weise eine Zweckentfremdung gäbe, dass Mittel in größerem Umfang für andere Zwecke als die Mobilität auf Schiene und Rad verwendet würden. Wenn Sie davon ausgehen, dass eine Zweckentfremdung dadurch gegeben ist, dass Stationen z. B. barrierefrei hergestellt werden, wie es dieser Ausschuss auch in der letzten Legislaturperiode ganz maßgeblich mit gefördert hat, dann ist uns das eine willkommene Zweckentfremdung. Aber darüber hinaus müssen wir angesichts der Summen, über die Sie heute debattieren, doch feststellen, dass dort keine Zweckentfremdung in dem Sinne stattfindet, dass in einem maßgeblichen Umfang Mittel für andere Zwecke eingesetzt würden, als für die, für die sie gedacht sind. Das Grundgesetz sagt dazu „überwiegend“. Und ich



glaube, dem werden die Aufgabenträger und die Verkehrsverbände gerecht. Ich glaube, die Gegenfrage ist durchaus gestattet: Gibt es nicht einen Vertrauensschutz darauf, dass es eine Dynamisierung gibt? Und woher ist eigentlich ableitbar, rechtssystematisch, dass es überhaupt jetzt einen Beschluss über eine Dynamisierung braucht? Die steht im Regionalisierungsgesetz und ist – trotz des Revisionserfordernisses – nicht untergegangen. Ich verstehe nicht – offen gestanden – und alle kommunalen Vertreter verstehen das gleichermaßen nicht –, dass es eines Gesetzes bedarf, das 1,5 Prozent zubilligt, die es ohnehin gibt. Wenn Sie sich den Gesetzentwurf der Bundesregierung in der Beziehung anschauen, Herr Abg. Wittke, dann stellt sich ja schon die Frage, warum sich der Ausschuss mit der Änderung einer Zahl von 15 auf 16 befassen muss, wenn doch gesetzlich von vornherein etwas anderes vorgesehen hat. Wir verstehen auch nicht, dass Ihrerseits diese Frage der Zweckentfremdung auf das Tapet gebracht wird, wenn sich die Bundesregierung ihrerseits überhaupt nicht damit befasst hat, was denn an Angebot von den Ländern kommt – und hier schauen wir in der Tat durchaus wohlgesonnen von der kommunalen Ebene auf die Länder –, wenn die Länder doch ein Angebot unterbreitet haben und auch die Voraussetzungen dafür geschaffen haben, dass die Mittel gerechter verteilt werden, als das vielleicht in der Vergangenheit war und auch zweckentsprechend eingesetzt werden. Also diese systemische Frage würde ich gern vor die Frage gesetzt wissen, ob jetzt wirklich auf Heller und Pfennig zweckentsprechend verwendet wird. Unser Eindruck, Herr Abg. Wittke, ist ja: in grosso modo wird zweckentsprechend verwendet. Jedenfalls nicht in der Weise zweckentfremdet, dass diese Mittel außerhalb der öffentlichen Mobilität eingesetzt werden.

Michael Holzhey (KCW GmbH): Mein Eindruck ist, dass das noch um das Jahr 2000 herum vielleicht geschehen ist. Es ist schwer nachzuweisen, weil Sie den Euro nicht zurückverfolgen können. Was heißt zweckentfremdet? Zweckentfremdet, das war so, dass zu der Zeit das Umsatzsteueraufkommen nur so sprudelte, vor der Umstellung sozusagen auf zweckgebundene Beträge, dass man höhere Vorträge zurückstellen konnte. Und dann kann man sich mal fragen: Was passiert damit im

Haushalt? Das war so, ohne dass man das jetzt im Einzelfall belegen kann. Aber dafür gibt es eine hohe Wahrscheinlichkeit. Seit 5, 8 – ich würde sagen – inzwischen 10 Jahren kann man das aber so gut wie ausschließen, weil sie einfach den Freiraum gar nicht mehr haben. Das möchte ich sehen, wer noch so viel im Etat hat, dass er ernsthaft zweckentfremden kann. Das konnte ich weder bei dem Nachverfolgen der Transparenznachweise feststellen, noch sonst irgendwie. Das geht ökonomisch gar nicht mehr. Wenn Sie jetzt sagen, Zweckentfremdung ist für mich alles, was nicht für den Schienenpersonenverkehr ausgegeben wird, dann würde ich jetzt auch antworten – das ist wirklich nicht mehr eine rhetorische Antwort – da steht „insbesondere“ – und das war ja auch aus gutem Grund so. Weil es Grenzbereiche gibt, Substitutionsbeziehungen, bei denen der Aufgabenträger zu Recht sagt: Soll ich hier noch den Museumzug – aus Ihrer Sicht – oder den schwach frequentierten fahren lassen, oder fahre ich einen Landesbusverkehr, der letztlich die gleiche Funktion erfüllt? Das ist aus meiner Sicht keine Zweckentfremdung, das ist eine sinnvolle Ergänzung des Systems. Und wenn Sie sehen, 82 Prozent werden heute schon konsumtiv ausgegeben, mit stark steigender Tendenz. Die letzten Jahre ist das noch über den Wettbewerbseffekt abgefedert worden, muss man sagen. Das ist seit 5 Jahren relativ konstant geblieben, also zwischen 2008 und 2012. Aber ab 2013 können Sie einen klaren belegbaren Anstieg der Konsumquote feststellen. Und der wird unausweichlich so weitergehen, so lange die Trassen- und Stationsentgelte so sind, wie sie sind. Das kann man wirklich simpel durch den Blick in die Bücher nachvollziehen. Hinzu kommt, dass der Löwenanteil der Investitionen entweder Fahrzeuginvestitionen waren oder andere Schieneninfrastrukturinvestitionen – Bahnhofsprogramme usw., natürlich auch Zugangsstellen, auch ÖSPV-Investitionen. In der Summe haben Sie einen weit über 90 Prozent Punkt, der sogar direkt der Schiene zugutekommt. Den Managementaufwand müssten Sie jetzt quasi schlüsseln. Aber der ist ja zu 90 Prozent für die Bestellerorganisation, die wirklich überwiegend Schiene macht. Also ich kann da heutzutage keine Zweckentfremdung erkennen. Es geht ökonomisch nicht mehr.

Ihre Frage zu den Länderanteilen: das kann ich



Ihnen wirklich nicht sagen, weil sie dann kompliziertest in jedem Länderhaushalt über die Zeit nachverfolgen müssten, was da in der Summe ausgegeben wurde. (Zwischenruf) Ich würde sagen: eher konstant. Es gibt einzelne Länder, die z. B. Schülerbeförderungsmittel dadurch ersetzt haben. Aber da muss man jetzt vorsichtig sein, zu sagen, dass ist eine Zweckentfremdung. Da müssen Sie ja genauso sehen, dass man bundesseitig sehr genau kalkuliert hat, dass die Länder z. B. in Infrastrukturmitteln sehr viel mehr für die Schiene ausgeben müssen. Das, was eigentlich Bundesaufgabe ist – eine Station ist eigentlich eine Bundesaufgabe – das wird implizit klar vorausgesetzt, dass die Länder das Geld dafür einsetzen. Sonst würden Sie nirgendwo in Deutschland riesige Stationsprogramme sehen. Das muss ich dann ja dagegen setzen. Das ist eigentlich eine klar ausgelagerte Bundesaufgabe. Das wissen Sie aus NRW selber auch, Modernisierungsoffensive so und so. Kennen Sie die Anteile? Was ist da der DB-Eigenanteil und was ist das, was noch hinzugefügt werden muss? Ich kann da wirklich keine Zweckentfremdung sehen.

Vorsitzender: Danke! Dann kommen wir zur Fraktion DIE LINKE., die Kollegin Leidig!

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich habe zwei verschiedene Fragen. Ich will beide Fragen an Sie richten, Herr Geyer. Die erste Frage nimmt nochmal Bezug auf das, was Herr Ringat ausgeführt hat. Er hat ziemlich plastisch geschildert, wie schnell und dramatisch die Auswirkung ist, wenn keine gesicherte Finanzierung für den ÖPNV steht. Herr von Lojewski hat nochmal die Verantwortung des Bundes betont, die sich aus dem Grundgesetz herleitet. Nun weiß der Bund, dass das neue Regionalisierungsgesetz 2015 fertig zu sein hat, weil es ausgelaufen ist, und setzt es aber nicht um. Also, es wird jetzt etwas vorgelegt, was dem, was das Grundgesetz fordert, nicht entspricht, diese langfristige Zusicherung auch nicht gewährt. Es ist eine Zwischenlösung. Es wird getuschelt, gemutmaßt, dass die Regionalisierungsmittel sozusagen in den Bund-Länder-Ausgleichsverhandlungen irgendwie „verwurschtelt“ werden.

Meine Frage an Sie, Herr Geyer, ist: Was steckt

dahinter? Warum ist der Bundesverkehrsminister nicht in der Lage, auf so eine lange Frist, die längst klar war – also das ist ja nicht ein Termin, der aus dem Himmel gefallen ist – eine vernünftige Regelung mit den Ländern gemeinsam auf den Tisch zu legen? Gibt es eine „hidden agenda“? Das ist die erste Frage. Und die zweite Frage nimmt Bezug auf die Aussage meines Kollegen Kühn, dass das Regionalisierungsgesetz eine Erfolgsgeschichte sei. In dem Gutachten von Herrn Holzhey ist ein Satz geschrieben: Im Ergebnis – bezogen auf die Trassenpreise – haben sich Finanzierungskreisläufe entwickelt, in die der Bund zu Beginn Milliardenbeträge einspeist, um am Ende einen möglichst großen Teil des Kuchens wieder „auf seinem Teller“ zu sehen, in einem Daseinsvorsorgektor. Ein solches System ist nicht rational, sondern absurd und überaus anreizschädlich. Meine Frage an Sie: Halten Sie dieses Konstrukt, das quasi darin besteht, dass eben ein relevanter Teil der Regionalisierungsmittel über die Trassengebühren wieder in ein Bundesunternehmen und letztlich mit der Gewinnausschüttung wieder an den Bund zurück kommt, für sinnvoll? Oder sehen Sie einen grundlegenden Reformbedarf in diesem Konstrukt?

Vorsitzender: Danke! Herr Dr. Geyer, bitteschön!

Dr. Thomas Geyer (Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.): Ich will vielleicht zunächst an das anknüpfen, was Kollege Knut Ringat im Hinblick auf die Betroffenheit der Aufgabenträger ausgeführt hat. Das war ja auch Ihre Bitte, Frau Leidig, das nochmal ein bisschen zuzuspitzen. Wenn ich das tue, mache ich das eigentlich am liebsten auf dem Hintergrund meiner persönlichen Erfahrungen. Ich bin jetzt seit nahezu 17 Jahren Geschäftsführer eines der beiden rheinland-pfälzischen Aufgabenträgerverbände, dort kommunale Zweckverbände. Ich muss Ihnen sagen, in einer derart prekären Situation war ich seitdem noch nicht. Warum ist das so? Wir haben zum ersten Mal eine Situation in unserer Haushaltsplanung, dass ich nur weiß, wie die Verkehrsleistungen bis einschließlich Oktober finanziert werden. Ich weiß momentan noch nicht, wie ich den November und Dezember finanzieren soll. Jetzt wird sich jeder von Ihnen



fragen: Ja was ist denn da, was passiert denn da? Es gibt auch bei uns, Kollege Ringat, im Grunde genommen drei Szenarien, um aus diesem Dilemma herauszukommen, wenn wir jetzt hier nicht ganz schnell eine Lösung über die Regionalisierungsmittel finden. Szenario 1: es kann helfen, wir warten den Sommer ab, wir machen ja jährlich Schlussrechnungen unserer Verkehrsverträge. Wir hatten im letzten Jahr – das wissen Sie alle noch – heftige Streiks im SPNV. Das hilft uns auch ein bisschen, denn es ist weniger gefahren worden. Das heißt, wir kriegen auch ein bisschen Geld zurück von unseren Vertragspartnern. Das mag eine kleine Hilfestellung sein. Das wird mit Sicherheit nicht reichen. Wenn es nicht reicht, gibt es einen zweiten Ansatz. Wir haben bei uns kommunale Zweckverbände. Ich habe eine Verbandssatzung, die auch eine Umlage ermöglicht. Herr von Lojewski, Sie werden sich sicher freuen oder Ihre Mitgliedskommunen, wenn ich meinen Landkreisen und kreisfreien Städte sage: Wir brauchen jetzt eine Umlage, um die Lücken zu füllen. Die dritte Möglichkeit, wir gehen zur Sparkasse und leihen uns Geld. Im Grunde sind das die momentan akuten Szenarien, wenn wir es nicht schaffen, sehr viel schneller a) eine hinreichende, b) eine nachhaltige und c) eine schnelle Lösung zu finden. An dem Punkt sind wir.

Zum Stichwort „Finanzierungskreisläufe. Frau Leidig, darüber kann man in der Tat sehr intensiv nachdenken. 3,6 Mrd. gehen ja sofort zurück, das ist ja auch hinreichend belegt worden, in die Kasse des Bundes, respektive die Kasse der Deutschen Bahn AG, zur Finanzierung der Infrastruktur. Ich will an der Stelle nicht falsch verstanden werden. Wir brauchen dieses Geld auch für die Infrastruktur. Die Infrastruktur – das wissen Sie alle – ist dramatisch unterfinanziert. Es ist die Frage: Ist das der richtige Weg? Und hier kann ich vielleicht da anknüpfen, wo Herr Eschweiler eben auch schon war, im Zusammenhang mit ERegG und der Frage: Machen wir an der Stelle alles richtig? Es ist in der Tat ein bisschen fragwürdig, diesen Kreislauf hier in der Form weiter aufrechtzuerhalten. Ich denke, die meisten Kollegen könnten sich sehr wohl mit einer anderen Lösung einverstanden erklären, sprich die Gelder, die momentan aus dem Regionalisierungsgesetz zurück in die Infrastruktur fließen, gar nicht unbedingt als Bestandteil der Regionalisierungsmittel auszuschütten, sondern, beispielsweise als Bestandteil

der LuFV, direkt und unmittelbar in die Finanzierung der Infrastruktur zu stecken. Das ist ein relativ anspruchsvolles Vorhaben. Wir sind ja momentan in einer schwierigen Situation. Wir diskutieren das ERegG, wir diskutieren parallel dazu das Regionalisierungsgesetz und Sie haben vor wenigen Monaten eine LuFV zum Abschluss gebracht. In diesem Kreislauf, oder in diesem Dreieck bewegen wir uns momentan. Das wäre natürlich schon eine besondere politische, auch verkehrspolitische Herausforderung, aus dieser Situation heraus jetzt wirklich eine grundsätzliche Strukturreform anzugehen. Ich hielte das schon für sehr vernünftig, Straßen- und Infrastrukturpreise an sich an Grenzkosten zu orientieren. Dass ist ja auch das, was die EU eigentlich will, auf Vollkostenaufschläge zu verzichten und das Delta über den Bundeshaushalt direkt zu finanzieren. Das wäre ein riesiger Schub für den Schienenpersonenverkehr. Nicht nur für den Schienenpersonennahverkehr, auch für den Güterverkehr, auch für den Fernverkehr. Darüber muss man sich klar sein. Es gibt eine Reihe von Nebenwirkungen bei diesem Gedanken. Dessen muss man sich bewusst sein. Also es kann nicht als Schnellschuss organisiert werden. Man muss sehr genau darüber nachdenken: was bedeutet es auch für den Schienenpersonennahverkehr? Wir werden sehr viel mehr mit dem Thema „eigenwirtschaftliche Verkehre“ zu tun haben. Wir werden möglicherweise etwas benötigen, was ähnlich einer Konzession ist. Denn eines muss vermieden werden, wir dürfen nicht in eine „Rosinenpickerei“ verfallen, bei der es möglicherweise hoch interessant sein kann, auf einigen Rennstrecken Nahverkehr eigenwirtschaftlich zu erbringen und für die öffentliche Hand bleibt der wenig profitable Rest übrig. Das ist ein Aspekt, der bei diesen Überlegungen sehr wohl mit berücksichtigt werden müsste.

Wie man dieses Thema gesetzgeberisch-technisch unter dem extrem hohen Zeitdruck, der momentan herrscht, anständig abarbeiten kann, da habe ich ehrlich gesagt ein bisschen meine Probleme. Weil ich momentan, auch wenn ich die Entwürfe des ERegG sehe, noch nicht ganz sicher bin, dass man das alles so schnell verdauen kann, wie es eigentlich notwendig wäre, um innerhalb weniger Wochen hier ein in sich völlig neues System zu konzipieren. Ich glaube da erstmal nicht dran. Und wenn es nicht so ist, brauchen wir eine andere Lösung für das Regionalisierungsgesetz.



Denn dann bin ich der Meinung, Schienenpersonennahverkehr ist über das Regionalisierungsgesetz zu finanzieren und nicht über das Eisenbahnregulierungsgesetz. Also auch die Preisgrenze – gut gemeint – im § 35/36, die Sie jetzt im Entwurf der Bundesregierung oder des Bundesverkehrsministeriums zum ERegG finden, ist eigentlich der falsche Ansatz. Wir müssen unsere Probleme im Schienenpersonennahverkehr im Regionalisierungsgesetz lösen. Und da meine ich, ist der Vorschlag des Bundesrates zunächst zielführend. Dass man mittel- bis langfristig insgesamt auch über andere Strukturen nachdenken kann, sehr wohl in der Richtung, wie ich das eben skizziert habe, ist dann sicher nicht ausgeschlossen. Nur, wir als Aufgabenträger brauchen jetzt eine Lösung, schnell, nachhaltig und vor allen Dingen hinreichend. Und da ist alles das, was der Entwurf der Bundesregierung vorsieht, ist leider momentan nicht ausreichend. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön, Herr Dr. Geyer! Dann kommt die SPD-Fraktion, der Kollege Hartmann.

Abg. **Sebastian Hartmann** (SPD): Ich möchte auch nochmal herausstellen, dass wir natürlich auch die erfolgreiche Bahnreform fortsetzen wollen, und dazu gehört eine auskömmliche Finanzierung des Nahverkehrs und dass dieses Erfolgsmodell nicht infrage gestellt wird, indem man jetzt vielleicht eine Entscheidung trifft, die eine nicht auskömmliche Finanzierung über eine Periode von immerhin 15 Jahren umfasst. Deswegen, auch an die Vorreden der Sachverständigen anschließend, ist es umso wichtiger, sich jetzt auch sehr genau von dem Eindruck einer Eisenbahnregulierung bzw. auch der Infrastrukturentgelte dem zu nähern, was denn die auskömmliche Finanzierung ist. Wieviel ist dort einzustellen? Und welche Dynamisierungen sind zu unterstellen? Deswegen ist die Anhörung ja von besonderer Bedeutung, dass man nicht eine schnelle, aber nicht auskömmliche Zahl findet, sondern eine gute Zahl. Vor dem Hintergrund interessiert mich die Aussage aus dem IGES-Gutachten, wo Sie sich auch nochmal auf die Richtlinie 2012/34 und die mögliche Herauslösung von Infrastrukturentgelten als größten Risikoposten beziehen, wie Sie auf Seite 44/45 Ihres Gutachtens dort schreiben, Herr Dr. Brenck.

Könnten Sie das vielleicht nochmal darstellen, welche Möglichkeiten Sie sehen, diesen Risikofaktor entsprechend darzustellen – vielleicht auch nochmal anschließend an die Äußerung von Vizepräsident Dr. Eschweiler, ob es andere Formen der Regulierung gibt, und – Bestellungen bilden ja auch die entsprechenden Infrastrukturkosten ab –, ob man andere Möglichkeiten sieht, um hier den Nahverkehr anders zu finanzieren. Um in dem Themenkomplex zu bleiben, die zweite Frage an den Gutachter von KCW, Herrn Holzhey. Sie haben in Ihrem Gutachten dargestellt, dass Sie verschiedene Grundlagen genommen haben, um Stations- und Trassenentgelte abzubilden. Sie haben die Zahlen der Daehre-Kommission genommen, sie entsprechend fortgeschrieben, haben aber in dem Gutachten auch dargelegt, dass, bevor man überhaupt weiß, was die LuFV-Vereinbarung II vorsieht, es sehr schwierig ist, eine Prognose abzubilden. Sie haben ein moderates Szenario dargestellt, sie haben ein Stressszenario dargestellt und sind auf Zahlen von 2,5 bis 4,4 Prozent der Dynamisierung gekommen. Jetzt in der Rückschau: wir haben die LuFV II. Sie haben Ihr Gutachten vorgelegt. Das ist jetzt die Frage, ob Sie auf Basis der verfügbaren Zahlen, auch der Finanzkreisläufe zwischen Schienenausbau und der entsprechenden Finanzierung, was auch die LuFV angeht, sagen können, welchem Szenario wir näher sind: dem moderaten Szenario oder dem Stressszenario, was die Infrastrukturentgelte angeht. Sie haben da ganz bewusst gesagt, Sie könnten da nicht sachgerecht gutachten. Aber wir haben ja jetzt eine andere Situation. Nach Vorlage des Gutachtens gibt es die LuFV-Vereinbarung. Können Sie dazu Aussagen treffen?

Vorsitzender: Herr Dr. Brenck, bitte!

Dr. Andreas Brenck (IGES Institut GmbH): Aus unserer Sicht ist es tatsächlich so, dass Trassen- und Stationspreise aufgrund ihres großen Volumens und aufgrund der Tatsache, dass sie eben von einem zentralen Marktakteur festgelegt werden, der zentrale Risikofaktor sind – auch wenn Prof. Ringat natürlich darauf hingewiesen hat, es gebe weitere Risikofaktoren: Energie, Fahrzeuge. Das ist alles auch ein Risikofaktor. Aber das, was mit 50 Prozent an den Gesamtkosten beteiligt ist,



ist natürlich immer eine spezielle Größe. Ich bin ein bisschen parteiisch an der Stelle, weil wir für die Bundesnetzagentur auch sehr viel über Regulierungssysteme gearbeitet haben. Und was wir immer vorgeschlagen haben, war tatsächlich eine effizienzorientierte, einen langfristigen Preispfad vorgebende Regulierung. Das hätte uns hier einerseits sicherlich sehr viel Mühe erspart, weil wir praktisch einen Preispfad gehabt hätten, der nicht überschritten werden kann. Und der hier natürlich auch zentral das Problem löst, dass wir diese unheimliche Informationsasymmetrie haben. Schlicht: wir können überhaupt nicht einschätzen, wie Kostenentwicklung, Nachholbedarf und Ähnliches tatsächlich aussehen. Da können Sie die Ergebnisse der Daehre-Kommission hin- und zurück lesen. Wenn Sie sich mal anschauen, wie die auf ihre Zahlen gekommen sind, da muss man einfach sagen: das ist eine schwarze Box. Und das bleibt so, so lange niemand dort systematisch hereinsehen kann – wie Dr. Eschweiler ja gerade auch gesagt hat, dass es eigentlich der zentrale Kernansatz von modernen Regulierungssystemen ist, in das Unternehmen hineinzuschauen, wie es z.B. um das Instandhaltungsmanagement tatsächlich steht. Und dann selber eine Prognose auch machen zu können: was entsteht an zusätzlichem Aufwand. Solange wir das alles nicht erfüllen können und wir gleichzeitig aber auch keinen vernünftigen zeitlichen Preispfad für die Entwicklung der Stationspreise haben, haben wir da an der Stelle einfach eine offene Flanke, an der Stelle, wo man immer gucken kann, wenn Finanzmittelbedarf aus irgendwelchem Grund gesehen wird, von den Infrastrukturbetreibern: holt man sich das dann über Nachverhandlungen bei der LuFV – auch das ist nicht ganz unbekannt – oder holt man es sich über die Regionalisierungsmittel? Wo die Bundesnetzagentur zurzeit zumindest nach meiner Einschätzung – vielleicht korrigieren Sie mich – mit relativ gebundenen Händen dasteht, weil sie im Wesentlichen nur prüfen kann, ob das tatsächlich angefallene Kosten sind und ob die Grundsätze, nach denen Kosten auf die verschiedenen Verkehrsarten aufgeteilt werden oder die verschiedenen Verkehrsverbünde oder die Länder, irgendwo rational noch nachvollziehbar sind. Und wenn man da einen Fehler entdeckt, dann hat man noch den positiven Fall erwischt. Dann kann man nämlich hingehen und solche Trassen- und Stationspreissysteme aufgrund von

grundsätzlichen Erwägungen zumindest entweder einkassieren oder zumindest dafür sorgen, dass sie überarbeitet werden.

Was wir gemacht haben, ist deshalb eigentlich, eine Empfehlung auszusprechen. Zunächst mal: das Risiko ist da. Der Bund ist der Beste, der das Risiko beherrschen kann. Eigentlich sollte er es über eine vernünftige Regulierung machen. Wenn das nicht gesehen wird und nicht als möglich angesehen wird, dann haben wir noch ein Alternativeszenario entwickelt, ohne Gefahr zu laufen, den Ländern jetzt irgendeine Vorgabe zu machen, wieviel SPNV-Leistungen sie tatsächlich bestellen. Natürlich könnte man auch hingehen und im Regionalisierungsgesetz sagen, man hat eine bestimmte Steigerung der Regionalisierungsmittel speziell für Infrastruktur vorgesehen, damit die Bundesnetzagentur sich dann bei ihrer Frage, wo eigentlich der zurechenbare Wert der Infrastrukturkosten für den SPNV ist, sich daran ein bisschen orientieren kann, weil das eigentlich die Zahlungsbereitschaft dieser Gruppe zeigt. Und wenn ich darüber hinausgehe, dann kommt es zu dem Effekt, dass man Abbestellungen machen muss. Das wäre so ein Orientierungswert, der in der Regulierungspraxis dann eine gewisse Bedeutung haben kann. Aber eigentlich kann ich nur dafür plädieren, dass wir eine vernünftige, effizienzorientierte langfristige Regulierung bekommen.

Vorsitzender: Danke! Dann Herr Holzhey, bitte!

Dipl.-Volkswirt Michael Holzhey (KCW GmbH): Ihre Frage ist wieder schwierig. Als wir in dem Rechenmodus waren und die äußeren Rahmen überhaupt noch nicht feststanden, gab es unterschiedliche Papiere der Deutschen-Bahn-Infrastrukturtöchter. Als moderates Szenario galt, wir kriegen die 4,2 Mrd. Euro in der Gesamtfinanzierung. Dann ist irgendwo der Trassenpreis auf dieser Bandbreite 2,0 bis 2,4, 2,8 in den Entgelten unten anzusiedeln, also 2,0. Bei Stationspreisen war es nicht so ganz eindeutig. Da haben wir diese 3,5 angenommen. Da war nochmal die Frage, welche einmaligen Effekte entstehen durch Verkehrsleistungsfaktorumstellungen usw. Ich muss sagen, ich traue der ganzen Finanzierung nicht, dass sie hin kommt, dass die 4,2 Mrd. Euro jetzt vermeintlich auskömmlich bereitgestellt sind, glaube ich nicht,



weil da verschiedene Annahmen dahinterstehen – eben dass der Finanzierungskreislauf 2.0 funktioniert –, die fraglich sind. Mir ist es übrigens auch noch handwerklich-gesetzestechisch nicht klar. Wenn man mal in die Formulierung der LuFV reinguckt, gibt es an wesentlichen Stellen vorne die Frage, wie kreislaufartig das denn ist. Stellt die Dividende jetzt wirklich das EIU bereit, die Töchter? Oder gibt es eine Kaskade, was aus dem Konzern kommt und was aus den Infrastrukturtöchtern? Das ist mir wirklich noch nicht klar. Das war, glaube ich, auch bei einer der Anhörungen oder einem der Fachgespräche, die es mal gab, noch offen. Klar ist aber, dass der Anreiz, einen Finanzierungskreislauf zu etablieren – wohlge-merkt aus einem isoliert besehen verständlichen Gedanken: ich will mir wenigstens die Abschreibung sparen, die ich sonst über Eigenmittel aufbrächte – ich trotzdem nicht für gut halte, weil das eine Bedürftigkeit des Sektors signalisiert, die kritisch ist. Man wird sozusagen abhängig von der Laune des Finanzministers. Ich weiß nicht, ob das Gesamtsystem so hinkommt, ich weiß nur, dass die Etablierung eines Kreislaufs, der auf eine Rendite der Infrastrukturtöchter setzt, logischerweise Anreizwirkungen aussendet, die wir hier schon einmal im Zuge der ganzen Börsengangthematik diskutiert haben. Wenn Sie sich jetzt wieder fragen, wo soll denn perspektivisch der Konzerngewinn der Deutsche Bahn herkommen, dann sage ich, müssen Sie Optimist sein, dass der noch nennenswert aus den eigenwirtschaftlichen Bereichen kommt. In dieser Anreizlogik des Managements verstärkt sich noch der Fokus auf die Infrastrukturtöchter. Die sind auch die einzige sichere Bank im Sinne der Zugriffsfähigkeit. Und vielleicht noch DB Regio. DB Regio bedeutet aber auch ein endliches Spiel, zumindest was Phantasien angeht. Das wird auf einen soliden Gewinn hinauslaufen – ich habe immer gesagt, dass wird zwischen 200 und 300 Mio. Euro landen, aber nicht, wie heute, bei 900 Mio. Euro. Und das erhöht einen immensen Druck auf die Infrastrukturtöchter, der für das Gesamtsystem und der verkehrspolitisch völlig kontraproduktiv ist. An sich sind Infrastrukturunternehmen Vorleister, sie sind als Non-Profit-Unternehmen zu führen. Das spricht überhaupt nicht dagegen, wirtschaftlich zu handeln. Das ist eine andere Dimension. Wie schon Verfassungsrechtler gesagt haben: wirtschaftlich kann reichen von global kapitalmarktfähig sein bis

hin zur sparsamen Haushaltsführung. Da gibt es eine große Spannbreite. Nominal sieht es so aus, als wäre man nahe an dem moderaten Szenario, aber das glaube ich nicht, weil auch die Durchschnittsentgeltentwicklung in der Vergangenheit nicht bei 2.5 war, wie sie jetzt drinstehen, sondern jetzt schon eher bei 2.8 zum Beispiel. Und es gibt noch Lasten im System, die erst noch kommen, wie z. B. die Reinvestitionen in die deutsche Fahrzeugflotte. Die sind früher investiv bezahlt worden. Die Investitionen funktionieren jetzt nicht mehr, weil das Geld schlicht weg ist und die müssen Sie jetzt konsumtiv umklappen. Das merken die ersten Länder schon. Sie kriegen es jetzt voll als Bestellentgelt ab. Das kommt noch nicht sofort, aber es baut sich sukzessive auf. Und gerade so im Bereich 2018 bis 2025 schlägt das voll zu. Da haben sie nämlich den rollierenden Austausch der Flotte und da werden sie richtig steigende Konsumpreise erleben, einfach durch nominales Umklappen. Insofern bin ich kein Optimist, was das moderate Szenario angeht. Es ist auch nicht das Worst-Case-Szenario, sicher nicht, aber ich würde es eher bei 3.0 oder so sehen, 2.8 bis 3.0.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Bevor ich die Frage stelle, Herr Vorsitzender: Wie machen wir es mit Fragen an die Bundesregierung. Zum Schluss, als letzte Runde?

Vorsitzender: Ich habe noch eine Wortmeldung von Abg. Fischer. Ich denke, es wird noch eine Runde geben.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich frage Herrn Eschweiler: Sie haben in Ihrem ersten Statement gesagt, dass Sie sich schwer tun mit einer höheren Dynamisierung. Jetzt haben wir in beiden Gutachten eine höhere notwendige Dynamisierungsrate drin stehen und wir haben in den letzten Jahren eine Dynamisierungsrate bei den Infrastrukturkosten von an die 3% gehabt. Insofern ist Ihre Aussage erklärungsbedürftig. Ich würde Sie bitten, dazu nochmal etwas zu sagen.

Die zweite Frage geht an Herrn Holzhey. Auch nochmal das Thema überproportional steigende Infrastrukturentgelte. Wie bekommt man die in



den Griff? Was wären aus Ihrer Sicht Lösungsansätze? Ein paar Aspekte sind schon beispielsweise von Herrn Dr. Geyer angesprochen worden. Und welche Rolle spielt dabei die Infrastrukturpolitik des Bundes?

Vorsitzender: Herr Dr. Eschweiler, bitte!

Dr. Wilhelm Eschweiler (Vizepräsident der Bundesnetzagentur): Schönen Dank, meine Damen und Herren, für die Gelegenheit, das noch einmal zu präzisieren. Aus Sicht der Bundesnetzagentur fehlt es derzeit an einer unabhängigen, transparenten und umfassenden langfristig angelegten Untersuchung des tatsächlichen Mittelbedarfs der Infrastruktur. Insofern sind Aussagen zur Kostenentwicklung nur unter Zugrundelegung einer Reihe von Annahmen möglich. Das verdeutlichen auch die beiden Gutachten. Aus Sicht der Bundesnetzagentur ist eine feste Dynamisierungsrate insofern schon schwierig, weil auch die Gutachten schon mit Annahmen operieren müssen. Aber, das war die Frage an mich, ob ich noch für eine zusätzliche Dynamisierungsrate plädiere. Dann tue ich mich noch umso schwerer bei einer zusätzlichen Dynamisierungsrate, wenn eine von Anfang an feste Dynamisierungsrate schon Fragen aufwirft. Das war, was dahinter lag.

Vorsitzender: Dann Herr Holzhey!

Michael Holzhey (KCW GmbH): Ihre Frage ist natürlich schwierig, Herr Abg. Kühn. Ich glaube, wir investieren falsch. Wir investieren immer in das, was besonders teuer ist und dem System nicht besonders viel hilft. Wir machen aber leider nicht das Kleinteilige, was sehr oft hilfreich wäre. Das kann man auch ganz spezifisch an Projekten sehen, das könnte ich jetzt lange ausführen. Das wäre schon ein Teil des Effizienzschubs, einfach mal das zu tun, was vergleichsweise kostengünstig ist. Die Faktorkostentreiber im System, die sind zum Teil, wie sie sind. Da ist jetzt nicht immer zu sagen, man kann noch ganz viel herausholen. Ich glaube schon, dass man allein regional noch sehr viel machen kann. Die gleiche Erfolgsgeschichte, die Sie bei der Verantwortung für die

Bestellung des Betriebs auf der Schiene haben, könnten Sie auch in der Bewirtschaftung der Infrastruktur haben, wenn Sie das dezentralisieren. Warum wir das nicht tun, dafür gibt es verschiedene Erklärungen. Das ist besonders ärgerlich, gerade da, wo Sie die kostensensiblen Verkehre haben, wo Sie heute schon als Besteller überlegen, mache ich das im nächsten Jahr. Da ist ja der Effizienzdruck besonders wichtig, damit Sie noch was rausholen können. Genau diese Effekte vergeben wir im Moment. Da könnte ich jetzt lange etwas zu ausführen. Deutlich unter 2 % werden sie in der Faktorkostenentwicklung nicht kommen, wenn beispielsweise ein Stahlpreis sich entwickelt, wie er sich entwickelt. Und Schiene ist nun mal noch etwas, was nicht auf Gummi gebaut ist. Da werden Sie ein paar Unabänderlichkeiten haben, die im Übrigen auch in anderen Infrastrukturektoren bekannt sind. Aber man könnte schon durch Kleinteiligkeit, durch Dezentralität sehr viel mehr herausholen.

Vorsitzender: Abg. Fischer!

Abg. **Dirk Fischer** (Hamburg) (CDU/CSU): Ich würde gerne Herrn Dr. Geyer und Herrn von Lojewski zum Zusammenhang des Wegfalls der Zweckbindung bei den GFVG-Mitteln fragen. Bisher war ja dort eine Zweckbindung für den kommunalen Straßenbau und den öffentlichen Personennahverkehr gegeben. Die Zweckbindung ist weg. Die Länder haben frei verfügbare Mittel. Man hört gelegentlich aus dem Kreis der Landesverkehrsminister Sorgen, dass diese Mittel eventuell für andere sympathische Zwecke wie Kitagebührenbefreiung und Bildung usw. eingesetzt werden könnten. Daraus könnte sich theoretisch auch ein Druck auf einen höheren Anteil der Investitionen bei der Verwendung der Regionalisierungsmittel ergeben. Gibt es hier eine Besorgnis bei den Aufgabenträgern, auch bei den kommunalen Spitzenverbänden, dass dort ein unerfreulicher Verdrängungswettbewerb stattfinden könnte, weil nicht mehr die Mittel für ÖPNV aus den ehemaligen GFVG-Mitteln gesichert sind?

Vorsitzende: Herr Dr. Geyer, bitte!



Dr. Thomas Geyer (Präsident der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e. V.): Wenn Sie danach fragen, ob das bundesweit bei den Kollegen ein Thema ist: ich denke schon ja, weil rein theoretisch die Befürchtung von vornherein berechtigt ist. Ich habe an der Stelle nicht den Überblick über die Situation in allen Bundesländern. Ich würde mich deswegen auch dazu ungern äußern. Ich kann nur über mein Herkunftsland Rheinland-Pfalz berichten. Da ist das Problem glücklicherweise so nicht gegeben.

Hilmar von Lojewski (Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände): Herr Abg. Fischer, wir sind als Deutscher Städtetag hinter der Zweckbindung her wie der Teufel hinter der Seele. Wir haben alle 13 Flächenländer – Verkehrs- und Finanzminister – adressiert, im Übrigen zusammen mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, um deutlich zu machen, dieser Bindung bedarf es, um überhaupt gar kein „Reinschwappen“ anderer Begehrlichkeiten in die Verkehrsfinanzierung zuzulassen. Wir haben auf der „Habenseite“ ein paar Länder, die dazu ein Gesetz auf den Weg gebracht haben oder eine Selbstbindung durch Haushaltsbeschluss. Und wir haben eine ganze Reihe Länder, die das noch nicht getan haben. Wir freuten uns, wenn das der Fall wäre. Bedenken, dass die Regionalisierungsmittel wiederum dann dafür herhalten müssen, dass mehr Investitionen stattfinden, haben wir insoweit nur dann, wenn darunter tatsächlich Bestelleistungen litten. Und den Parameter können wir ganz gut ablesen: wird das Plateau gehalten, der Plafond der Bestelleistung gehalten oder sinkt der ab. Das kann man auch als Aufgabenträger gut monitoren. Wenn er absänke, dann hätten wir in der Tat Anlass, zu fragen, wird daraus anderes finanziert als das – Abg. Wittke hatte auch in die Richtung gefragt –, wofür es gedacht ist. Dazu haben wir bislang keinen Anlass. Anlass gibt es ausschließlich dadurch, und das ist jetzt auch schon der Länge und Breite nach diskutiert worden, dass nun ein großer Teil der Regionalisierungsmittel abfließt für die Trassenentgelte selber. Und man kann schlecht Leistungen aufwachsen lassen oder halten, wenn gleichzeitig die Mittel de facto – trotz der bislang ja bescheidenen 1,5% Dynamisierung – abschmelzen. Ein „Rüberschwappen“ dies-

bezüglich hätten wir im Auge und das wäre, bezogen auf unmittelbare Verkehrsleistung, vielleicht auch nicht ganz so frevelhaft, denn, das müssen wir ja auch festhalten, aus den Regionalisierungsmitteln werden heute schon jede Menge Leistungen bezahlt, die eigentlich Bundesleistungen wären. Insoweit ist es vielleicht auch eher Hilfe zur Selbsthilfe, wenn die eine oder andere Investition auch aus den Regionalisierungsmitteln finanziert wird. Wir sagen dazu „ja“, solange die Bestelleistung als solche zumindest das erreichte Niveau hält. In jedem Fall darf sie nicht abgeschmolzen werden. Das betrifft städtische Verdichtungsräume genauso wie den ländlichen Raum.

Vorsitzender: Dankeschön! Abg. Leidig!

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich wollte nochmal auf die Frage insistieren, Herr Dr. Geyer, die Sie für mein Gefühl noch nicht so beantwortet haben, dass ich es verstehe. Ich würde jetzt die Frage an Sie und an Herrn Barthle als Vertreter der Bundesregierung richten. Die Bundesregierung hat ja mit ihrem Gesetzentwurf nicht mal dem entsprochen, was das eigene Gutachten empfiehlt, was die Ausstattung mit den Finanzmitteln angeht. Das ist das eine. Was ich aber gravierender finde, ist, dass sie ihrer Verpflichtung nicht gerecht wird, ab 2015 einen Anschluss an das ausgelauene Regionalisierungsgesetz zu finden, sondern jetzt eine Zwischenlösung und dann wird verhandelt. Meine Frage ist: Was ist eigentlich die Kritik an den Ländern im Umgang mit den Regionalisierungsmitteln? Warum wird es nicht in dem Umfang fortgesetzt, wie es notwendig wäre? Was sind die Debattenpunkte? Worum geht es in der Auseinandersetzung? Mir ist es bisher nicht klargeworden. Ich könnte mir vorstellen, wenn ich Verkehrsminister wäre, dann würde ich sagen, in dem einen oder anderen Land finde ich, ist es nicht ausreichend gut organisiert. Da würde ich bestimmte Kriterien entwickeln und sagen, darauf müssten wir uns einlassen. Oder ich würde ein Bonussystem einrichten und würde sagen, also ich weiß nicht, Allianz pro Schiene hat jetzt irgendwie elf regionale Verkehrsprojekte vorgestellt, wo die sagen, so läuft es super. Wenn es so ist, dass es nicht überall super läuft, vielleicht muss man dann nochmal einen Topf einrichten,



woraus besonders gute Maßnahmen besonders gut gefördert werden. Mir ist einfach nicht klar, warum wird es nicht so gemacht, wie es notwendig wäre.

Dr. Thomas Geyer (Präsident der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e. V.): Frau Abg. Leidig, Sie haben Recht! Ich habe die Frage nicht beantwortet. Das liegt in erster Linie daran, dass ich darauf keine Antwort weiß. Es fällt mir in der Tat schwer, das nachzuvollziehen, warum man jetzt hier diese Vermengung zu den Bund-Länder-Finanzbeziehungen sucht. Ich glaube, der Artikel 106a Grundgesetz ist relativ klar in seiner Aussage. Damit ist auch eine relative Klarstellung da, dass der SPNV und seine Finanzierung als Bestandteil der Bahnreform ein Individuum darstellt. Es gibt eigentlich wirklich keine gescheite Grundlage, für mich zumindest nicht erkennbar, warum man das nun mit möglicherweise völlig anderen Themen vermengen möchte. Von daher tut es mir leid. Ich kann die Frage nicht beantworten.

Vorsitzender: Auch das ist so im Protokoll festgehalten! Kollege Barthle!

PSs **Norbert Barthle** (BMVI): Vielen Dank, Frau Kollegin Leidig! Ich brauche hier nicht zu erklären, dass der Gesetzentwurf der Bundesregierung eigentlich eine Dynamisierung der Regionalisierungsmittel um 1,5 Prozent, also auf rund 7,4 Mrd. vorsieht. Das ist Stand der Dinge. Was den Gesetzentwurf anbelangt: dieser Gesetzentwurf befindet sich jetzt im parlamentarischen Verfahren und damit haben wir die Möglichkeit geschaffen, die anstehende Revision um 1 Jahr zu verschieben. Das hat nun einmal den Hintergrund, dass aus Sicht der Bundesregierung die Revision der Regionalisierungsmittel in den Gesamtzusammenhang der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen eingebunden werden soll, weil die Bund-Länder-Finanzbeziehungen nicht nur zum Inhalt haben, einzelne Finanzierungskreisläufe neu zu regulieren, sondern weil in diesem Zusammenhang eine Reihe von Inhalten neu geregelt werden sollen, bei denen die Zuständigkeiten neu geordnet werden, wo es also Zusammenhänge

gibt, bei denen zwar der Bund bezahlt, aber die Länder entscheiden, was gemacht wird. Und daraus entstehen teilweise Disparitäten. Nehmen wir uns z.B. das Thema „Eingliederungshilfe“ vor, das wir auch neu regeln wollen. Da gibt es riesige Unterschiede, was die Leistungen in den einzelnen Ländern und Kommunen anbelangt. Deshalb ist es sinnvoll, auch die Regionalisierungsmittel in diesen Gesamtzusammenhang einzubinden, um für die Folgejahre Klarheit zu schaffen.

Es wurde das Problem der Planungssicherheit angesprochen. Was die Entflechtungsmittel anbelangt, da herrscht absolute Planungssicherheit für die Länder. Denn die Länder wissen nicht erst seit gestern, dass diese Entflechtungsmittel 2019 auslaufen. Die wären ja bereits schon degressiv ausgestaltet worden, aber seit der Unterzeichnung des Fiskalvertrages sind sie festgeschrieben bis 2019. Und so gibt es eine Reihe von weiteren Regelungen, die neu zu justieren sind. Der Begriff des Länderfinanzausgleichs ist Ihnen geläufig, die Bundesergänzungszuweisungen, die Sonderbedarfsbundesergänzungszuweisungen, der Umsatzsteuervorwegausgleich, die Stadtstaatenregulierung. Also eine Reihe von Dingen, die neu geregelt werden müssen. Da kommt es eben – aus Sicht des Bundes – darauf an, das Gesamtkonzept stimmig zu gestalten. Deshalb sind die Regionalisierungsmittel Bestandteil dieses Paketes.

Vorsitzender: Danke! Dann für die SPD-Fraktion die Kollegin Lühmann! Bitte!

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Ich habe eine Frage an die Herren Brenck und Holzhey. Seit 2008 haben wir die Transparenznachweise. Die sind aber relativ „holzschnittartig“. Das sind ja nur bestimmte zusammengefasste Kostenstellen, würde ich mal sagen. Das ist bestimmt falsch, aber Sie wissen, was ich meine. Die Frage ist die: Reicht das aus? Sie hatten gesagt, Sie hatten dieselbe Datenbasis, nämlich diese Transparenznachweise. Reicht das aus, um sachgerecht für die einzelnen Länder die Bedarfe darzustellen? Zumal ja auch die einzelnen Länder organisatorisch sehr unterschiedlich mit den Geldern umgehen und ja auch einzelne Länder in unterschiedlichem Umfang eigenes Geld in diese Aufgabe mit hineingeben. Reichte Ihnen das aus? Oder müsste man da etwas



verändern, um noch passgenauer Bedarfe feststellen zu können?

Vorsitzender: Herr Dr. Brenck, bitte! Dann Herr Holzhey.

Dr. Andreas Brenck (IGES Institut GmbH): Nein, die reichen in keiner Weise aus. Was man zunächst mal machen müsste, wäre so ein paar Konventionen einfach festzulegen, welche Größenordnungen von Ausgaben eigentlich überhaupt mit rein kommen. Also wenn sie feststellen, dass manche Bundesländer überhaupt keine Verwaltungskosten z.B. haben, dann liegt das daran, dass es z. B. in Hessen einfach anders geregelt wird. Es kommt aus einem anderen Budget. In anderen Ländern finden sie plötzlich da sehr hohe Ausgaben. Sie finden so etwas wie Fahrzeuginvestitionen. Wo stehen die da dann eigentlich mit drin? Die können bei den Bestellentgelten mit drin stehen. Die können als spezielle Investition drin stehen. Es gibt einerseits das Problem, dass es zu wenig Konventionen gibt, dass sich die Länder darauf geeinigt hätten, was wollen wir eigentlich tatsächlich damit abbilden. Und das in einer vergleichbaren Form tatsächlich zu machen, das ist das eine Problem. Das zweite Problem ist, gerade wenn Sie über Fahrzeugfinanzierung nachdenken, wie viele verschiedene Formen wir da haben. Also ganz „platt“ über Bestellentgelte, wie das in Brandenburg gemacht wird, oder, wie in Niedersachsen einen eigenen Fahrzeugpool, oder wie in Nordrhein-Westfalen mit einem speziellen Finanzierungsmodell hinterlegt. Das sind die Punkte, die man auch unglaublich schlecht – das muss man einfach zugeben – in so ein einfaches Rechenwerk mit hineingeben kann. Und deshalb muss ich sagen, dass wir die zwar ausgewertet und auch verwendet haben, an vielen Stellen dann aber auch auf andere Quellen ausgewichen sind, ausweichen mussten, aus unserer Sicht, die in sich konsistenter sind, wie z. B. die Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur, die da eigentlich durch ihre umfassende Befragung sehr gute Ergebnisse liefert. Was natürlich auch immer wieder eine gewisse Inkonsistenz bei den ganzen Zahlenwerten zu Folge hat. Aber auf der Basis der Transparenznachweise alleine, kann man es aus meiner Sicht nicht machen.

Michael Holzhey (KCW GmbH): Ich kann mir auch noch eine bessere Berichterstattung vorstellen, eine informativere. Ich muss aber sagen, es gab mal eine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. – wenn ich mich recht erinnere aus 2011. Da wurde nach verschiedenen Aspekten gefragt. Die Antwort der Bundesregierung war sinngemäß: „Das interessiert uns nicht weiter“. Da wurde relativ kritisch gefragt: Warum denn, was wie sei, welche Lücken es da gäbe. Da kam, fand ich, recht uninspiriert die Aussage: „Das ist jetzt so und es geht uns auch nichts weiter an“. Da war ich total überrascht, weil da sonst immer eine umgekehrte Gefechtslage kolportiert wird. Wir wollen das auch nicht weiter ergründen. In jedem Fall sage ich: die Ausgaben können Sie gar nicht vom Ausgabenzweck her exakt vereinheitlichen. Da können sie allein schon über die Erfassung streiten; ist es ein Abflussprinzip, also erst wenn tatsächlich gebaut wurde; manche buchen erst rückwirkend. Es gibt ganz verschiedene Kriterien, nach welchen haushalterisch eingebucht wird. Manche machen es sogar so: in der Zeitachse, wann überhaupt der Transparenznachweis erstellt wird, buchen sie quasi noch nachträglich, weil sie sagen: es ist ja noch im Geschäftsjahr des Vorjahres gewesen. Andere fassen den schon am 2. Januar des Folgejahres nicht mehr an. Da werden Sie immer eine gewisse Grauzone haben. Die Frage ist doch: folgt daraus, dass der Bedarf nicht da ist? Das ist ja nochmal eine andere Frage. Ich glaube schon, dass wir soweit geprüft haben, bei den Ländern, sehr kritisch, ob wir sachlich richtig nachvollziehen können, ob es diese Ausgabe gab. Da habe ich nichts entdecken können, was dem widerspricht. Eine normative Bedarfsanalyse, im Sinn von „brauchen wir überhaupt SPNV“, das ist ja eine ganz andere Diskussion. Das wäre eine typische Bedarfsanalyse, die am Sollzweck ansetzt. Dann hätten wir aber eine ganz andere Diskussion gehabt. Dann müssten sie als Gutachter Unternehmer spielen und jedem Land sagen, ob dieser Verkehr jetzt rational sei oder nicht. Das hielten wir nicht für zweckdienlich, weil das einfach eine subsidiäre Aufgabe der Länder ist, dass sie entscheiden, ob sie lieber investiv vorgehen oder lieber konsumtiv. Dafür gibt es ja jeweils gute Gründe, muss man sagen. Deswegen haben wir die Ist-Ausgaben nachgeprüft und konnten da nichts feststellen, was dem widersprach. Und wie gesagt, auch keine verkehrsfremde Verwendung.



Man könnte buchhalterisch Konsolidierungskreise noch genauer erfassen und sagen, ein Managementaufwand ist immer da, beispielsweise. Das könnte man tun. Aber da bleibt am Ende trotzdem noch eine Grauzone, allein bei Investitionen werden Sie die größte Spielwiese haben. Was relativ verlässlich ist, ist das Konsumtive. Konsumtiv, also das, was wirklich für die Leistungsbestellung ist, das ist sehr leicht nachprüfbar. Da haben sie sozusagen ein physisches Datum. Da steckt aber auch bei manchen dann schon wieder eine ÖSPV-Bestellung drin, ein Bahnersatzverkehr, der immer noch mal wieder Bahn werden soll. Wie gehen Sie damit um? Also, Sie haben permanent Defizitprobleme.

Vorsitzender: Dann kommt zum Abschluss der Kollege Kühn!

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wie angekündigt, die Fragen an die Bundesregierung. Herr Barthle, was Sie gerade gesagt haben, war ja durchaus interessant. Ich glaube, es ist vielleicht noch Ihrer alten Rolle geschuldet und nicht der neuen. Interessanterweise war es ja so, dass bei der Ministerpräsidentenkonferenz im Dezember in Anwesenheit der Kanzlerin ja genau das besprochen wurde, eben bei den Bund-Länder-Finanzbeziehungen die Regionalisierungsmittel herauszuziehen. Ich hatte bisher auch die Meinung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur so verstanden, dass man das Herauslösen aus fachlicher Sicht teilt. Insofern würde ich nochmal nachfragen, ob sich die Sicht des Bundesverkehrsministeriums in der Frage geändert hat. Das war die erste Frage und die zweite Frage bezieht sich nochmal auf das eigens beauftragte Gutachten vom IGES-Institut, was ja für dieses Jahr einen höheren Finanzbedarf deutlich macht, als jetzt im Gesetzentwurf vorgesehen. Dazwischen klafft – wie gesagt – eine Lücke von 350 Mio. Euro. Insofern wäre die Frage, ob das Delta sich daraus erklärt, dass Sie die Annahmen der Autoren der Studie nicht teilen bzw. ob Sie jetzt vielleicht nochmal kurz erläutern könnten, warum trotz des eigens beauftragten Gutachtens, das einen höheren Finanzbedarf unterstellt, Sie jetzt mit einem deutlich geringeren Betrag für 2015 hereingehen. Also insofern kann ich mir nur vorstellen,

dass Sie bestimmte Annahmen oder Aussagen der Studie nicht teilen. Dann wäre es natürlich interessant, zu erfahren, an welchen Stellen das der Fall ist.

Vorsitzender: Dann hat das Wort der Parlamentarische Staatssekretär!

PSts **Norbert Barthle** (BMVI): Vielen Dank, Herr Kollege Kühn! Wenn Sie mir genau zugehört haben, dann habe ich gesagt, dass mit dieser jetzigen Regelung, die ja befristet ist – also die 1,5-prozentige Anhebung, 7,4 Mrd. Euro, was ja gegenüber dem bisherigen Stand schon eine deutliche Verbesserung darstellt, denn bisher waren ja nur 7,29 Mrd. vorgesehen – genügender zeitlicher Abstand zur Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen geschaffen worden ist. Das ist so zu verstehen: wenn jetzt die Frage der Regionalisierungsmittel geklärt ist, hat das Auswirkungen auf die folgenden Verhandlungen, was die Bund-Länder-Finanzbeziehungen angeht. Das wird sich noch länger hinziehen. Denn die endgültige gesetzliche Festlegung aller Bund-Länder-Finanzbeziehungen wird mit Sicherheit nicht im Jahre 2015 erfolgen.

Vorsitzender: Es ist ja Gelegenheit, das in der 32. Sitzung weiter zu erörtern. Wir sind heute am Ende der Sitzung. Wir bedanken uns bei den Sachverständigen ausdrücklich. Ich glaube, die Anhörung hat gehalten, was sie versprochen hat. Das Wortprotokoll wird so schnell wie möglich erstellt. Ich beende die heutige Ausschusssitzung und wir sehen uns bei der 32. Sitzung kommenden Mittwoch um 9.30 Uhr. Wir wünschen Ihnen alles Gute und einen guten Nachhauseweg. Vielen Dank!

Schluss der Sitzung: 15.32 Uhr

Martin Burkert, MdB

Vorsitzender



Inhaltsverzeichnis der Stellungnahmen

Öffentliche Anhörung

am Montag, 23. Februar 2015 ab 14.00 Uhr,

Regionalisierungsgesetz

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)178-A-D

Stellungnahme zur 31. Sitzung
am 23.02.2015

Stand: 22. April 2015

A-Drs. 18(15)178-A

Hilmar von Lojewski

Bundesvereinigung kommunaler Spitzenverbände

Seite 1

A-Drs. 18(15)178-B

Prof. Dipl.-Ing. Knut Ringat

Präsident Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Seite 7

A-Drs. 18(15)178-C

Dr. Thomas Geyer

Bundesarbeitsgemeinschaft der
Aufgabenträger des SPNV e. V.

Seite 8

A-Drs. 18(15)178-D

Dipl.-Vw. Michael Holzhey

KCW GmbH

Seite 12

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

18.02.2015/kie

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Bearbeitet von
Thomas Kiel (DST)
Dr. Markus Brohm (DLT)
Carsten Hansen (DStGB)

per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Telefon 030 37711-520
Telefax 030 37711-509

Deutscher Bundestag
**Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur**
Ausschussdrucksache
18(15)178-A
Stellungnahme zur 31. Sitzung
am 23.02.2015

E-Mail:
thomas.kiel@staedtetag.de
markus.brohm@landkreistag.de
carsten.hansen@dstgb.de

Aktenzeichen
66.06.20D (DST)
I-851-05 (DLT)
730-10 (DStGB)

Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände zu
a) einem Gesetzentwurf der Bundesregierung - Entwurf eines Dritten Gesetzes zur
Änderung des Regionalisierungsgesetzes (BT-Drs. 18/3785) sowie
b) einem Gesetzentwurf des Bundesrates - Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des
Regionalisierungsgesetzes (BT-Drs. 18/3563)

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

im Vorfeld der Anhörung zu den o.g. Gesetzentwürfen am 23.02.2015 im Deutschen Bundestag haben Sie uns Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Dafür bedanken wir uns.

Unserer Stellungnahme zusammenfassend vorausschicken dürfen wir, dass die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände in Bezug auf die Revision der Regionalisierungsmittel sowohl eine Erhöhung des Grundbetrags als auch eine höhere Dynamisierungsrate für geboten hält, um eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung sicherzustellen. Soweit kurzfristig keine Einigung zwischen Bund und Ländern über eine mehrjährige Finanzausstattung zu erzielen sein sollte, regen wir als Zwischenschritt zu der weiterhin erforderlichen weitergehenden Einigung an, für 2015 den geltenden Grundbetrag zumindest mit einer höheren Dynamisierung zu verbinden. Dies würde den „kleinsten gemeinsamen Nenner“ zwischen den Positionen von Bund und Ländern darstellen.

1. Allgemeines

Nach Artikel 1 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des RegG vom 12.12.2007 sollte die Höhe der Regionalisierungsmittel im Jahr 2014 für die Zeit ab 2015 überprüft werden.

Die Regionalisierungsmittel sind tragender Bestandteil der ÖPNV-Finanzierung in den Ländern. Als ÖPNV-Aufgabenträger obliegt es den Städten und Landkreisen, eine ausreichende Verkehrsbedienug der Bevölkerung namentlich in Bezug auf die Abwicklung der täglichen Pendlerströme, der Arbeits- und Schulwege sowie der Einkaufs- und Freizeitverkehre sicherzustellen. Sie sind von der Revision der Regionalisierungsmittel insofern unmittelbar betroffen. In Hessen, Nordrhein-Westfalen sowie Rheinland-Pfalz wurden im Rahmen des § 3 RegG zudem Zweckverbände mit der Bestellung der SPNV-Verkehrsleistungen beauftragt, so dass die Städte, Landkreise und Gemeinden in diesen Ländern auch unmittelbar mit der Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV befasst und auch insoweit unmittelbar finanziell und inhaltlich von der Revision der Regionalisierungsmittel betroffen sind. Das gilt in gleicher Weise für die Stadtstaaten.

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände hält die bewährten staatlichen Finanzhilfen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) auch in Zukunft für unverzichtbar, um den Wirtschaftsstandort Deutschland sowie die Lebensfähigkeit und Attraktivität der Städte, Landkreise und Gemeinden zu sichern. Auch der Koalitionsvertrag der Bundesregierung stellt die Zukunft der Regionalisierungsmittel zu Recht und bewusst nicht in Frage. Umstritten ist „lediglich“ die *aufgabenangemessene* Höhe der Regionalisierungsmittel. Aus den Dokumenten zur Bahnreform ergibt sich insoweit, dass für die mit der Regionalisierung verbundenen Lasten durch gesetzliche Absicherung der volle Finanzausgleich zu gewähren ist. Dieser Ausgleich muss dauerhaft sein, die entstehenden Defizite voll abdecken, der künftigen Kostenentwicklung angepasst werden und darüber hinaus bislang unterlassene notwendige Investitionen umfassen.

Nach Auffassung der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände müssen die Regionalisierungsmittel in Ausfüllung des Art. 91a GG insofern für die Zukunft so ausgestaltet werden, dass sowohl die Angebote des schienengebunden Personennahverkehrs (SPNV) als auch des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auskömmlich gewährleistet und bedarfsgerechte Verkehrsleistungen bestellt werden können. Das gilt insbesondere mit Blick auf die Mobilitätsbedürfnisse und die demografische Entwicklungen in den Ballungsräumen und in den ländlichen Räumen.

Auch der Koalitionsvertrag sieht vor, bei der Revision der Regionalisierungsmittel im Jahr 2014 eine zügige Einigung mit den Ländern anzustreben. Wir sind daher sehr irritiert, dass der Bund bisher keine inhaltliche Verhandlungsposition zur Revision vorgelegt hat. Demgegenüber haben die Länder auf Grundlage des von ihnen beauftragten Gutachtens ihre Forderung im Gesetzentwurf des Bundesrates (BT-Drs. 18/3563) konkretisiert und mit dem sog. „Kieler Schlüssel“ eine Neuaufteilung der horizontalen Verteilung vorgelegt.

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände nimmt die Verzögerungen bei der Revision des Regionalisierungsgesetzes mit Sorge zur Kenntnis und fordert Bund und Länder auf, im Lichte der Bahnreform auch weiterhin besondere Verantwortung für den Nahverkehr mit Bus und Schiene zu übernehmen, seine Finanzierung auch zukünftig zu sichern und dazu die Regionalisierungsmittel im Wege der Revision des Regionalisierungsgesetzes rückwirkend zum 01.01.2015 bedarfsgerecht aufzustocken.

2. Zum Gesetzentwurf der Bundesregierung

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung hat dagegen zum Ziel, die Revision der Regionalisierungsmittel vom 1.1.2015 auf den 1.1.2016 zu verschieben. Ferner leitet die Bundesregierung aus der Verschiebung die Fortgeltung der Dynamisierung in Höhe von 1,5 % p.a. ab. Nachdem im Bundeshaushalt 2015 im Einzelplan 60, Kapitel 6001, Titel 03105 „Zuweisungen an

die Länder – Regionalisierungsmittel“ lediglich der Grundbetrag von zuletzt 7,299 Mrd. Euro – ohne Dynamisierung – festgesetzt wurde, bedarf es hier eines Nachtragshaushalts, damit der Dynamisierungsbetrag nicht den übrigen Verkehrsetat belastet.

Angesichts der sowohl durch die im Auftrag von Bund und Ländern gutachterlich belegte Feststellung, dass die Regionalisierungsmittel für die bedarfsgerechte Finanzierung des ÖPNV zu gering sind, kann eine bloße Verschiebung der Revision unter Fortschreibung der bisherigen unzureichenden Finanzierung allerdings nicht genügen. Die bedarfsgerechte Ausfinanzierung des ÖPNV ist vielmehr im Zuge der Revision der Regionalisierungsmittel akut zu lösen und darf nicht weiter aufgeschoben werden.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung ersetzt den inhaltlichen Vorschlag der Länder (BT-Drs. 18/3563) nicht. Zur Erfüllung der sich aus dem vorgelegten Gesetzentwurf ergebenden Verpflichtung, eine Revision zum 1.1.2016 umzusetzen, ist die Bundesregierung aufzufordern, unverzüglich einen Gesetzentwurf zur inhaltlichen Ausgestaltung des § 5 RegG vorzulegen.

Es ist insoweit nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass sowohl das von den Ländern als auch das vom Bund beauftragte Gutachten zum Finanzbedarf für den Zeitraum von 2015 bis 2030 gleichermaßen von einer notwendigen deutlichen Anhebung des Grundbetrages (Länder: auf 8,5 Mrd.; Bund: auf 7,658 Mrd.) und von einer notwendig höheren Dynamisierung (Länder: 2,0 % p.a.; Bund: 2,67 % p.a.) ausgehen.

Soweit die Bundesregierung in ihrem Gesetzentwurf auf den Koalitionsvertrag und ihre Absicht verweist, die Regionalisierungsmittel zur langfristigen Sicherung der Finanzierung des SPNV für den Zeitraum ab 2019 auf eine neue Grundlage stellen zu wollen, so ist darauf hinzuweisen, dass sie ein solches Vorhaben jedenfalls nicht von ihren bestehenden Verpflichtungen entbindet. Auch wenn der Bund beabsichtigt, eine Änderung des bestehenden Art. 91a GG vorzuschlagen oder das Regionalisierungsgesetz – etwa durch Einbeziehung von investiven Finanzhilfen des ÖPNV und SPNV – zu ergänzen, ist jedenfalls die aus der Bahnreform resultierende Verpflichtung, die Lasten der Länder aus der Übernahme der Organisations- und Finanzierungsverantwortung für den Nahverkehr auszugleichen, bis zu einer solchen anderweitigen Lösung weiter zu erfüllen und in eine Neuregelung zu integrieren. Die erforderliche Ausgestaltung der Regionalisierungsmittel ist also „vor die Klammer“ zu ziehen und Grundbetrag und Dynamisierung nicht in die Frage der Neugestaltung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen zu einem späteren Zeitpunkt einzustellen.

Wir weisen in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass Verkehrsverträge im ÖPNV, namentlich im SPNV, in der Regel eine Laufzeit von sieben bis fünfzehn Jahren haben. Eine langfristige Perspektive für die bestellten Verkehrsleistungen ist daher entscheidend. Diese kommt sowohl in dem Gutachten der Länder als auch im dem vom Bund beauftragten Gutachten mit dem in den Blick genommenen Zeithorizont 2030 zum Ausdruck. Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände fordert dazu auf, diesen Zeithorizont auch bei einer Änderung der Regionalisierungsgesetzes zugrunde zu legen und lehnt eine Änderung des RegG grundsätzlich ab, die eine Alimentierung über den Bundeshaushalt in einer Aushandlung und Festlegung von Jahr zu Jahr besorgen lässt.

Ohne eine umgehende Anpassung von Grundbetrag und Dynamisierung ist in den Ländern die Aufrechterhaltung von Nahverkehrsleistungen konkret gefährdet, zumal die Länder bestehende Finanzierungsdefizite, wenn überhaupt, nur für einen begrenzten Zeitraum abpuffern können: Ohne Anhebung des Haushaltsansatzes 2015 für die Regionalisierungsmittel werden insbesondere einige SPNV-Aufgabenträger gezwungen sein, bereits im

Jahresverlauf Nahverkehrsleistungen abzubestellen. Davon betroffen sind zunächst insbesondere Taktfrequenzen, Verstärkerfahrten, aber auch investive Mittel für Barrierefreiheit, Fahrgastinformation oder eTicketing. Dringende Bedarfsanpassungen auf Hauptverkehrsachsen und Netzerweiterungen in den Ballungsräumen könnten definitiv nicht stattfinden. Darüber hinaus stehen ganze Einzelverbindungen in den Flächenländern zur Disposition.

Das hat ganz erhebliche Folgen für die Mobilität in den verkehrlich hochbelasteten Ballungsräumen und den insbesondere vom demografischen Wandel betroffenen ländlichen Räumen, in denen – entgegen dem allgemeinen Wachstumstrend – bereits 2014 ein Rückgang der Nahverkehrsleistung zu verzeichnen war. Hinzu tritt, dass die Potentiale des ÖPNV, zu einer weiteren Entlastung des Kfz-Verkehrs und der mit ihm einhergehenden Schadstoffemissionen beizutragen, nicht genutzt werden könnten.

Dieselben Wirkungen befürchten wir auch im Falle einer Fortschreibung der bisherigen Dynamisierungsrate in Höhe von nur 1,5 % p.a. Die Fortzahlung der bisherigen zu geringen Dynamisierung kann Probleme der ÖPNV-Finanzierung nur befristet und notdürftig für das Jahr 2015 geringfügig abmildern. Die Finanzierungsprobleme würden in den Jahren 2016/2017 nur zeitverzögert, insgesamt aber verschärft, auftreten.

Sofern der Deutsche Bundestag bei seinen Beratungen zu dem Ergebnis kommen sollte, entsprechend dem Gesetzentwurf der Bundesregierung für das Jahr 2015 lediglich den bisherigen Grundbetrag fortzuschreiben, kann dies aus unserer Sicht nur ein Zwischenschritt bei der weiterhin erforderlichen Reform sein. Wir regen insoweit an, zudem in § 5 Abs. 2 RegG eine höhere Dynamisierungsrate mindestens entsprechend dem Ländergutachten in Höhe von 2 % rückwirkend zum 1.1.2015 festzuschreiben. Dies könnte durch Ergänzung des Artikels 1 erfolgen, indem die bisherige Änderung Ziffer 2 wird:

„Artikel 1

Das Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598, 2606) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- 1. In § 5 Absatz 2 wird folgender Satz 2 angefügt: „Im Jahr 2015 steigt der Betrag um 2,0 vom Hundert.“*
- 2. In § 5 Absatz 5 wird die Angabe „2015“ durch die Angabe „2016“ ersetzt.“*

Eine solche höhere Dynamisierung käme den Preissteigerungen der Verkehrsbranche bei Energie- und Personalkosten und den überproportionalen Preissteigerungen bei den Stations- und Trassenpreisen zumindest teilweise entgegen. Eine Festlegung von 2 % entspricht der geringeren der in den beiden Bedarfsgutachten von Bund und Ländern vorgesehenen Steigerungsraten und kann insofern als „kleinster gemeinsamer Nenner“ betrachtet werden. Durch Festlegung einer höheren Dynamisierung für das Jahr 2015 würde keine Vorentscheidung über die zukünftige Ausgestaltung von Grundbetrag und Dynamisierungsrate getroffen. Diese Festlegung obläge vielmehr weiterhin dem Verfahren nach Art. 91a GG zwischen Bund und Ländern. Beide Änderungen könnten durch ein Viertes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes zum 1.1.2016 ersetzt werden.

Für die Zukunft muss ein über der Dynamisierung liegender Anstieg der Stations- und Trassenpreise vermieden werden. Dazu sieht die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände in den vorgeschlagenen §§ 35, 36 eines vor kurzem übersandten Referententwurfes zu einem neuen Eisenbahnregulierungsgesetz erste gute Ansätze. Ohne eine

Übernahme des Risikos von Steigerungen der Stations- und Trassenpreise oberhalb der Dynamisierungsrate von 2 Prozent, müsste die Dynamisierung entsprechend höher ausfallen.

Für den Fall der von uns nicht favorisierten Annahme des Gesetzentwurfes der Bundesregierung regt die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände an, den Gesetzentwurf des Bundesrates nicht abzulehnen, sondern ihn zur Grundlage der Behandlung eines nachfolgenden Vierten Änderungsgesetzes zum 1.1.2016 zu machen. Der Gesetzentwurf spiegelt die inhaltliche Forderung der Länder zur Ausgestaltung der Regionalisierungsmittel ab 1.1.2015 wider. Er kann unter Zugrundelegung der dort vorgeschlagenen Dynamisierung von 2 % unmittelbar für den 1.1.2016 fortgeschrieben werden. Der Grundbetrag müsste zum 1.1.2016 danach 8,67 Mrd. Euro betragen.

Ferner regen wir für den Fall der Annahme des Gesetzentwurfes des Bundes an, die Bundesregierung in einer Entschließung aufzufordern, unverzüglich einen Vorschlag zur Ausgestaltung der Regionalisierungsmittel für den Zeitraum bis 2030 vorzulegen. Im Hinblick auf die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehenen neuen Revisionszeitpunkt zum 1.1.2016 ist dieser Entwurf umgehend zu erarbeiten, damit ein Viertes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes mit einer dann auf Dauer angelegten Änderung des § 5 RegG rechtzeitig in Kraft tritt und sich die SPNV- und ÖPNV-Aufgabenträger im Hinblick auf Investitionen und Verkehrsangebote entsprechend vorbereiten können und die nötige Planungssicherheit haben.

3. Zum Gesetzentwurf des Bundesrates (BT-Drs. 18/3563)

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände halten den Entwurf des Bundesrates für geeignet, den SPNV und den straßengebundenen ÖPNV zu sichern, zu modernisieren und den Herausforderungen an Barrierefreiheit und demografischen Wandel bei effizienter Vertragsgestaltung, zweckgebundener Mittelverwendung und weiterer Stärkung der Wirtschaftlichkeit gerecht zu werden. Sie teilen die Sicht des Bundesrates, dass aufgrund der Kürzungen der Regionalisierungsmittel im Jahr 2007 und der zwischenzeitlichen über die derzeitige Dynamisierungsrate von 1,5 % deutlich hinausgehenden Steigerungen der Stations- und Trassenpreise sowie der Energie- und Personalkosten erhebliche Defizite bei der Finanzierung eines zukunftsgerichteten öffentlichen Personennahverkehrs entstanden sind.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass in den letzten Jahren eine erhebliche Steigerung der Nutzerzahlen, der Kilometerleistungen und der Wirtschaftlichkeit zu verzeichnen ist. Ihr liegen Angebotssteigerungen, die Einführung neuer integraler Taktsysteme, der Ausbau von Verkehrsangeboten von Ballungsräumen und Metropolregionen sowie in geringem Umfang eine Reaktivierung von Strecken für den SPNV zu Grunde. Die Angebotsentwicklung und die Auslastung können als Erfolgsgeschichte der Bahnreform gelten. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass die Länder im Einklang mit der Zielsetzung des Regionalisierungsgesetzes auch außerhalb des SPNV wichtige Angebote finanzieren, um so die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen im Sinne der kommunalen Daseinsvorsorge zu sichern. Dies sollte nicht durch eine finanzielle Unterdeckung gefährdet werden!

Die Bundesregierung führt in ihrer ablehnenden Stellungnahme zum Gesetzentwurf des Bundesrates (BT-Drs. 18/3563, Anlage 2) dagegen lediglich aus, dass gravierende finanz- und haushaltspolitische Bedenken gegen den Gesetzentwurf bestünden. Insbesondere verursache er gegenüber dem Bundeshaushalt 2015 und der Finanzplanung des Bundes erhebliche Mindereinnahmen. Eine inhaltliche Position zur Revision bezieht die Bundesregierung in ihrer Stellungnahme jedoch nicht. Dies überrascht umso mehr, als das vom BMVI in Auftrag gegebene Gutachten zur angemessenen ÖPNV-Finanzierung entsprechend den Vorgaben von

Art. 91a GG ebenfalls eine Erhöhung des Grundbetrages und zudem eine deutlich höhere Dynamisierung ausweist.

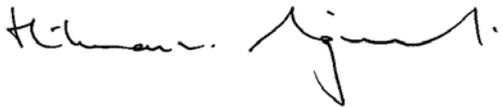
Legt man das vom Bund selbst beauftragte Gutachten zum Finanzbedarf bis 2030 zugrunde, sind die langfristig auftretenden Abweichungen im Vergleich zu den Forderungen der Länder gar nicht so groß:

Die Länder fordern eine Anhebung des Grundbetrages zum 1.1.2015 auf 8,5 Mrd. Euro und eine Dynamisierung von 2,0 % p.a. Demgegenüber weist das vom Bund beauftragte Gutachten einen Finanzierungsbedarf (Basis-Wert 2015) von 7,658 Mrd. Euro aus und hält eine jährliche Dynamisierungsrate von 2,67 % für angemessen. Da das Bundesgutachten einen geringeren Grundbetrag, dafür aber eine höhere Dynamisierung vorsieht, unterscheiden sich beide Positionen bezogen auf den Zielhorizont 2030 nur wenig. Unterschiede ergeben sich im Wesentlichen in Bezug auf die notwendige nachholende Sanierung, da die bestehende Unterfinanzierung durch Festlegung einer höheren Eingangsstufe kurzfristiger kompensiert werden kann.

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände tritt insoweit für eine größere Anhebung in einer ersten Stufe ein, um den S-Bahnen und Regionalverkehren und den damit in Verbindung stehenden Verkehrsleistungen des ÖPNV einen unmittelbaren finanziellen Anschlag zu geben und damit aufgelaufene Defizite in einer kurzen Frist abbauen zu können.

Wir bitten um Berücksichtigung und stehen in der Anhörung, vertreten durch den Beigeordneten Hilmar von Lojewski (DST), sowie darüber hinaus gern zu Ihrer Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Hilmar von Lojewski
Beigeordneter des
Deutschen Städtetages



Matthias Wohltmann
Beigeordneter des
Deutschen Landkreistages



Timm Fuchs
Beigeordneter des
Deutschen Städte- und
Gemeindebundes

VDV Köln Kamekestraße 37–39 50672 Köln

Damen und Herren
Abgeordnete des Bundestagsausschusses
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Der Präsident

Jürgen Fenske
T 0221 547 3301
F 0221 547 3310
E juergen.fenske@kvb-koeln.de

**Stellungnahme zur Vorbereitung der öffentlichen Anhörung am 23. Februar 2015 zur
Zukunft der Regionalisierungsmittel nach Art. 106a GG**

18. Februar 2015

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

der VDV unterstützt die Gesetzesinitiative des Bundesrates und fordert vom Bund, die Novellierung des Regionalisierungsgesetzes endlich abzuschließen. Der heute regional organisierte Schienenpersonennahverkehr ist ein Teil der Bahnreform. Der Bund steht hier völlig unabhängig von anderen Fragen der Bund-Länder-Finanzbeziehungen in der Pflicht, für eine angemessene Finanzierung Sorge zu tragen. Eine Koppelung dieser Sachverhalte ist nicht angezeigt.

Die ständig steigenden Fahrgastzahlen, insbesondere in den Ballungsräumen, zeigen, dass der Schienenpersonennahverkehr in seiner Qualität und Organisation eine Erfolgsgeschichte ist. Die in der Vergangenheit und auch für die Zukunft prognostizierten erheblichen Kostensteigerungen, hier ist insbesondere die Trassen- und Stationspreisentwicklung zu nennen, haben das System an den Rand seiner Leistungsfähigkeit gebracht. Finanzielle Ausstattung und Anforderungen durch die Gesellschaft an den Umfang der Verkehre müssen wieder in ein, auch finanzielles, Gleichgewicht gebracht werden.

Der Gesetzesinitiative des Bundesrates ist zu folgen. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen brauchen infolge der langfristig laufenden Verträge im Eisenbahnpersonennahverkehr bis weit über 2019 hinaus eine Planungssicherheit. Die Ländervorschläge sind darüber hinaus auch ausgewogen. Sie tragen dem Umstand erheblicher Fahrgastzuwächse in den Ballungsräumen ebenso Rechnung wie dem Umstand, dass im ländlichen Raum das verkehrlich sinnvolle Angebot nachhaltig finanziell gesichert bleiben muss.

Die Länder haben dafür Sorge getragen, dass notwendige Verkehre gesichert bleiben und notwendige zusätzliche Verkehre realisiert werden können. Hierfür steht der Bund originär in der Finanzverantwortung.

Schon viel früher hätte der Entwicklung des Verkehrsaufkommens Rechnung getragen werden müssen, statt beispielsweise durch Abschöpfung mittels steigender Fixkostenanteile (Trassen- und Stationspreise sowie Beteiligung an der EEG-Umlage) faktisch eine Reduzierung der Regionalisierungsmittel vorzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Fenske
Präsident

**Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.**

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37–39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Jürgen Fenske (Präsident)
Joachim Berends
Horst Klein
Herbert König
Prof. Knut Ringat
Ingo Wortmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West



Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)178-C

Stellungnahme zur 31. Sitzung
am 23.02.2015

bundes | arbeits | gemeinschaft
BAGSPNV
schienen | personen | nah | verkehr

*Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages
Anhörung am 23.02.2015 zum*

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Schriftliche Stellungnahme der BAG-SPNV

Die BAG-SPNV spricht sich für die schnellstmögliche Umsetzung des Gesetzentwurfes des Bundesrates vom 17.12.2014 zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes aus. Die Regionalisierungsmittel sind mit Wirkung ab dem 01.01.2015 auf 8,5 Mrd. EUR zu erhöhen. Ihre jährliche Dynamisierung muss künftig mind. 2,0 % betragen. Soweit die Infrastrukturnutzungsentgelte für den SPNV diese Quote übersteigen, ist das Delta zusätzlich auszugleichen. Die Laufzeit des neuen Gesetzes ist auf 15 Jahre festzulegen.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 20.01.2015 ist dagegen nicht geeignet, die akuten Finanzierungsprobleme im SPNV zu lösen.

Die BAG-SPNV hat in den letzten Jahren mehrfach zu der bereits in 2014 gesetzlich geforderten Revision der Regionalisierungsmittel Stellung bezogen. Unsere Kernforderungen sollen daher im Folgenden in kompakter Form zusammengefasst dargestellt werden.

1. Erfolgsmodell des regionalisierten SPNV nicht gefährden!

20 Jahre nach der Bahnreform ist die Regionalisierung des SPNV der erfolgreichste Teil der Reform: deutlich verbesserte und ausgeweitete Bahn- und Busangebote, vernetzte Taktsysteme, neue Strecken und Stationen, moderne Fahrzeuge, regionale integrierte Tarifsysteme, mehr Personaleinsatz, insbesondere auch zur weiteren Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Fahrgäste, verbesserter Service und kundengerechte Information bis hin zu elektronischem und Handy-Ticketing sowie Kundengarantien haben die Menschen überzeugt und zu deutlich mehr Fahrgästen geführt. Dadurch konnte der Marktanteil des SPNV am Modal Split allein in den Jahren 2002 bis 2012 um 25% gesteigert werden.

Finanziert durch die verfassungsrechtlich garantierten (Art. 106a) Regionalisierungsmittel des Bundes, gestaltet durch Länder und Aufgabenträger, effektiv und innovativ durch den Wettbewerb der Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die Betriebsleistungen auf über 640 Mio. Zugkilometer (Zugkm) und insbesondere die Beförderungsleistungen im oben genannten Zeitraum um 33 % auf 51, 7 Mrd. Personenkilometer (Pkm) jährlich gestiegen.

Diese Erfolge dürfen nicht gefährdet werden. Alleine zur Bestandssicherung der für 2015 vertraglich vereinbarten SPNV-Leistungen und der damit verbundenen Investitionen in Fahrzeuge und Werkstätten, Mitfinanzierung von Stationsmodernisierungen und Streckenausbau sowie sonstigen Infrastrukturinvestitionen benötigen Länder und Aufgabenträger in 2015 Regionalisierungsmittel in Höhe von mehr als 7,5 Mrd. €. Darüber hinaus sind für ÖPNV-Leistungen, die den SPNV ergänzen und für regionale Bahn- und ÖPNV-Projekte (Tarifkonzepte, Innovationsprojekte, Kundendialog u.v.a. mehr) Ausgaben in Höhe von insgesamt mindestens 500 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln zu finanzieren.

Somit sind insgesamt für die in 2015 beauftragten Leistungen bereits Regionalisierungsmittel im Umfang von 8,0 Mrd. € mindestens und zwingend erforderlich. Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung in ihrem Gesetzentwurf für 2015 vorgesehenen Mittel von ca. 7,4 Mrd. € reichen daher bei weitem nicht mehr aus.

Wesentliche Kostentreiber sind die immens gestiegenen Kosten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und für Energie. Diese Kostenblöcke steigen regelmäßig deutlich stärker als die bislang geltende Dynamisierung der Regionalisierungsmittel von 1,5% per anno. Vorrangig durch die Realisierung von Wettbewerbsgewinnen, verstärkt durch Effizienzsteigerungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie durch Zuwächse am Fahrgastmarkt war es in den letzten Jahren möglich, die viel zu niedrige Dynamisierung zu kompensieren. Diese Spielräume sind jetzt aufgebraucht, da zwischenzeitlich die Verkehrsleistungen fast flächendeckend bereits mindestens einmal im Wettbewerb vergeben worden sind und wegen der nunmehr vorliegenden Marktpreise künftig keine weiteren Wettbewerbsgewinne mehr erwartet werden können.

Da die ursprünglich für das bereits laufende Jahr vorgesehene Neufestsetzung der Regionalisierungsmittel bislang nicht erfolgte, sind viele Aufgabenträger aktuell in der misslichen Situation, dass die Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs bereits in diesem Jahr finanziell nicht mehr vollständig abgesichert sind. Drohende Unterdeckungen können teilweise nur noch durch Rückzahlungen für Pönalen und Vertragsstrafen ausgeglichen werden, teilweise sind kurzfristige Kreditaufnahmen oder Abbestellungen von Leistungen erforderlich - 8 -

- 8 -

2. Die SPNV-Aufgabenträger brauchen Planungssicherheit!

Wir brauchen eine schnelle und langfristige gesetzliche Klärung. Sollte sich an den finanziellen Rahmenbedingungen nichts Grundlegendes ändern, sind schwerwiegende Einschnitte in das Verkehrsangebot unvermeidbar. Die langfristig angelegten Verkehrsverträge enthalten zwar Abbestell- und Revisionsklauseln, mit denen auf unzureichende Regionalisierungsmittel reagiert werden kann. Derartige Maßnahmen müssen einerseits in der Regel bis zum sog. Trassenbestellschluss am 2. Montag im April eines jeden Jahres feststehen, um im dann folgenden Jahr wirksam umgesetzt zu werden.

Bei der Diskussion über mögliche Auswirkungen fehlender Regionalisierungsmittel ist andererseits unbedingt zu beachten, dass der Umfang drohender Abbestellungen weitaus höher ist, als eine Finanzierungslücke vordergründig betrachtet vermuten lässt. Ursache dafür sind Remanenzkosten, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen bei derartigen Abbestellungen regelmäßig geltend machen werden. Mit anderen Worten: um 1 EUR zu sparen, kann es sein, dass Verkehrsleistung im Wert von 2 und mehr EUR abbestellt werden müssen.

Erschwerend kommt hinzu, dass ein erst einmal eingeleiteter Abbestellprozess auch die Finanzierung der Schieneninfrastruktur gefährdet. Vereinzelt Abbestellungen führen hier zu keiner Kosteneinsparung, sodass die weiterhin entstehenden Kosten letztendlich auf die verbleibenden Verkehre umgelegt werden müssten. Die Folge wären noch stärker steigende Entgelte je Zugkm. Zudem würde auch der aktuellen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) und dem sogenannten Finanzierungskreislauf II zwischen Bund und DB die Grundlage entzogen, wenn durch Abbestellungen die geplanten Gewinne der Infrastrukturtöchter der DB AG nicht erzielt werden können..

Da der Gesetzentwurf der Bundesregierung nur das Jahr 2015 und lediglich die Fortführung der Dynamisierung von 1,5% betrifft, bringt er für die jetzt zu klärenden Fragen für die Jahre 2016 ff keine Lösung. Hier hilft nur eine schnelle Umsetzung des Vorschlages aus dem Bundesrat.

3. SPNV und ÖPNV ausbauen!

SPNV und ÖPNV müssen deutschlandweit und insbesondere in den Ballungsräumen und deren Umfeld weitere Potentiale erschließen, stoßen aber immer stärker an infrastrukturelle und finanzielle Grenzen. Die derzeitige Höhe der Mittel reicht für den weiteren notwendigen **Ausbau** des SPNV und ÖPNV als wesentlichem Teil der Daseinsvorsorge, einer umweltfreundlichen und sicheren Mobilität **nicht** aus. Auch die Energiewende wird nur gelingen, wenn der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Modal Split deutlich erhöht wird. Dazu sind nicht nur erhebliche Investitionen in die Infrastruktur erforderlich, sondern auch eine deutliche Ausweitung der Angebote im SPNV und ÖPNV.

Bundesweit werden dafür bis 2029 jährlich durchschnittlich 500 Mio. € mit regionalen Schwerpunkten zusätzlich benötigt, um den stetig wachsenden Anforderungen an den SPNV gerecht zu werden und notwendige Leistungsausweitungen nach Fertigstellung von konkret geplanten bzw. bereits in der Realisierung befindlichen Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur umsetzen zu können.

4. Gesamtbedarf an Regionalisierungsmitteln!

Vertraglich gebundene Mittel für Betriebsleistungen im SPNV inkl. Infrastrukturfinanzierungen	ca. 7,5 Mrd. €
Flankierende Maßnahmen für SPNV und ÖPNV	ca. 0,5 Mrd. €
Verbindlich vorgesehene und bereits vertraglich abgesicherte künftige Mehrbestellungen	ca. 0,5 Mrd. €

In der Summe ergibt sich daraus für 2015 bundesweit ein Bedarf an Regionalisierungsmitteln von 8,5 Mrd. EUR!

Dieser Mittelbedarf wird in dem von den Bundesländern beauftragten Gutachten differenziert begründet. Gleichzeitig bietet dieses Gutachten auch die aus der Politik immer wieder geforderte Transparenz darüber, wofür die Regionalisierungsmittel benötigt werden.

5. Dynamisierung anpassen!

Die BAG-SPNV hat die Kostenentwicklung im SPNV vielfach dargelegt und die notwendige Dynamisierung begründet. Die bisherige, starre Dynamisierung von 1,5 % ist wegen der stark steigenden Trassen- und Stationspreise sowie der Entwicklung der Energie- und Personalkosten unzureichend und nicht mehr geeignet, den aktuellen und künftigen Erfordernissen Rechnung zu tragen, zumal insbesondere auch bei den Energiepreisen mittel- bis langfristig erneut von starken Steigerungen auszugehen ist.

Insbesondere aufgrund der Unsicherheit der Entwicklung der Stations- und Trassenpreise (neues Trassenpreissystem für 2017) muss eine Form der Dynamisierung gefunden werden, die in einem unmittelbaren Zusammenhang zur künftigen Entwicklung der Trassen- und Stationsentgelte steht.

Die Entscheidung über die künftige Dynamisierung der Regionalisierungsmittel steht in einem direkten Zusammenhang zur aktuell laufenden Anhörung über ein Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG). Die in den §§ 35 und 36 vorgesehene Risikobegrenzung aus der Entwicklung der Preise der Infrastrukturnutzung ist in der dort dargestellten Form weder eindeutig noch zielführend.

Der Gesetzesvorschlag des Bundesrates stellt den richtigen Problemlösungsansatz dar, indem er eine grundsätzliche Dynamisierung der Regionalisierungsmittel von 2,0 % und für den Fall, dass die Preise für die Nutzung der Infrastruktur stärker als 2,0% steigen, den zusätzlichen Ausgleich des Unterschiedsbetrages vorsieht.

Revision des Regionalisierungsgesetzes

Stellungnahme¹ zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 23.2.2015

von Michael Holzhey, 19.2.2015

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)178-D
Stellungnahme zur 31. Sitzung
am 23.02.2015

1 Das Votum der Gutachter im Vergleich: Konsens überwiegt

Im Zuge der anstehenden Revision des Regionalisierungsgesetzes zur Überprüfung und Festlegung des künftigen Mittelbedarfs haben die beiden Verhandlungspartner - der Bund und die Länder - jeweils ein Gutachten in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse wurden im Herbst 2014 veröffentlicht. Während das Bundesgutachten einen Gesamtmittelbedarf von 7.658 Mio. Euro für 2015 ausweist, beziffert das Ländergutachten diesen auf 8.505 Mio. Euro.

Angesichts einer Differenz von 847 Mio. Euro kann sich beim Schnelleser der Eindruck aufdrängen, dass die Ergebnisse einem erwartbaren interessengeleiteten Rollenmuster genügen: *„Die Länder als Mittelverwender fordern eben im Zweifel mehr, während der Mittelgeber Bund eher als Sparkommissar agiert.“*

Einfach gestrickte Erklärungen haben nicht selten ein hohes Beharrungsvermögen, weil sie den Aufwand der tiefergehenden Analyse vermeiden und sich selbst angenehm immunisieren. Wer sich hingegen die Mühe macht, Methodik, Annahmen und Ergebnisse beider Gutachten zu vergleichen, wird eine **hohe Schnittmenge der Basisaussagen** feststellen:

- Beide Gutachter sind sich einig, dass der **Mittelbedarf 2015** deutlich **oberhalb** jener 7.408 Mio. Euro liegt, die der Bund in seinem Gesetzentwurf veranschlagt. Der Wert des Bundesgutachtens in Höhe von 7.658 Mio. Euro übersteigt den Ansatz des BMF immerhin **um 250 Mio. Euro**.
- Beide Gutachten leiten eine erforderliche **Dynamisierungsrate** für den Revisionszeitraum her, die **oberhalb** der bisherigen Rate von 1,5% p.a. liegt, die der Bund auch in Zukunft beibehalten möchte. Das Bundesgutachten errechnet eine Dynamisierungsrate von 2,7%, während das Ländergutachten Fortschreibungsraten - je nach unterstelltem Szenario zur Entwicklung der Kosten- und Erlöstreiber - von 2,0% / 2,5% / 4,4% ermittelt.
- Die vordergründig erhebliche Differenz von 847 Mio. Euro löst sich zu einem Gutteil auf, wenn man die Unterschiede der Methodik würdigt.
 - In dem angemeldeten Bedarfsvolumen des Ländergutachtens in Höhe von 8.505 Mio. Euro ist ein zusätzlicher Mittelbedarf in Höhe von 437 Mio. Euro (gerechnet als „flat rate“) für geplante Mehrbestellungen 2016 bis 2025 von gut 70 Mio. Zugkilometern enthalten. Das Bundesgutachten geht von einer **nahezu identischen** bundesweiten Leistungsmehrung aus, preist den resultierenden finanziellen Mehrbedarf aber in die Dynamisierungsrate (2,7%) ein. Stellt man ihr dasjenige Szenario des Ländergutachtens gegenüber, dessen Annahmen denen des Bundesgutachtens sehr nahe kommen, zeigt sich eine bemerkenswerte Übereinstimmung der Dynamisierungsraten (2,7% zu

¹ Die Stellungnahme gibt die persönliche Auffassung des Verfassers wieder.

2,5%). Der verbleibende geringfügige Unterschied drückt im Wesentlichen die unterschiedliche Behandlung der Mehrbestellungen aus.

- Im Umkehrschluss gilt: Ohne Mehrbestellungen errechnet das Ländergutachten einen Mittelbedarf von 8.068 Mio. Euro für das Basisjahr 2015. Damit schmilzt die vermeintlich hohe Ergebnisdifferenz **von 847 Mio. auf 410 Mio. Euro**.
- Auch die Abweichung von 410 Mio. Euro lässt sich erklären, wenn man sie in die wichtigsten Ausgabenblöcke unterfächert, die nachfolgend dargestellt werden.

Gutachten	Konsum	Invest	ÖSPV	Management	Gesamt
Länder	6.121	1.004	795	148	8.068
Bund	6.715	286	553	104	7.658
Länder ./. Bund	-594	+718	+242	+44	+410

Das Bundesgutachten schätzt den Mittelbedarf für den größten Ausgabenblock „Konsum“ - die Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) - um rund 600 Mio. Euro höher (!) ein, als ihn die Aufgabenträger/Besteller selbst im Ländergutachten auf der Grundlage der real eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen und Vertragsdaten angeben (und die Gutachter plausibilisiert haben). Dies sollte jeden Beobachter nachdenklich stimmen, der den Ländern taktisches Verhalten unterstellt.

Dass das Ländergutachten dennoch per Saldo einen um 400 Mio. Euro höheren Mittelbedarf für 2015 ausweist, liegt allein an den weiteren Ausgabenblöcken. Obwohl beide Gutachter sich auf die gleiche Quelle - die Transparenznachweise der Länder - stützen und einen Ist-Ausgaben-Ansatz anwenden, gelangen sie zu unterschiedlichen Ergebnissen. An dieser Stelle erscheint es hilfreich, den Unterschieden auf den Grund zu gehen.

Als Ländergutachter sind wir der Auffassung, den Ist-Ausgaben-Ansatz methodisch konsequent durchzuhalten.

In der Gesamtschau bleibt festzuhalten, dass die beiden Gutachten deutlich mehr eint als trennt. In der Tendenz sind sich beide Gutachter einig.

Um den Mittelbedarf des Ländergutachtens von 8.505 Mio. Euro einschließlich Mehrbestellungen bzw. 8.068 Mio. Euro für das Bestandsangebot 2015 richtig einzuordnen, ist folgender Vergleich dienlich: Wären die Regionalisierungsmittel gemäß Revisionsergebnis 2001 - also ohne Haushaltskürzungen „Koch-Steinbrück“ - bis 2014 regulär fortgeschrieben worden, läge das Mittelvolumen 2015 unter der Annahme einer weiteren 1,5%igen Dynamisierung bei 8.185 Mio. Euro. Die jetzige „Forderung“ von 8.068 Mio. Euro unterschreitet diesen Betrag um 117 Mio. Euro. Mit Blick auf das deutlich ausgeweitete Leistungsangebot und die eingetretenen Nettokostensteigerungen ist u.E. keine Unverhältnismäßigkeit erkennbar.

2 Hilfreicher Beitrag des Bundes: Strukturreform

Ändert sich an den gegenwärtigen Strukturen im SPNV- bzw. Bahnsektor nichts Grundlegendes, setzt das RegG-finanzierte Status-quo-Leistungsangebot in absehbarer Zeit eine höhere Basisfinanzierung und eine Dynamisierungsrate von 2,0 bis 2,5% p.a. voraus.

Welches Maß an Kaufkraft in einem Mittelvolumen von z.B. 8,5 Mrd. Euro steckt, lässt sich jedoch so lange nicht sicher herleiten, wie die Entwicklung der Infrastrukturentgelte im SPNV

offen bleibt, die wiederum Teil der komplexen Finanzierung des Systems Bahn und seiner Schieneninfrastruktur sind. Nach der Bahnreform hat sich dort ein Set an Fehlanreizen und -steuerungen herausgebildet, das längst nicht mehr mit einzelnen Eingriffen zu heilen ist. Zu vergegenwärtigen ist:

- Der Bund stellt derzeit 7,4 Mrd. Euro Regionalisierungsmittel bereit, von denen die Länder laut den Dateneingaben der Aufgabenträger im laufenden Fahrplanjahr 2015 gut 6 Mrd. Euro für Leistungsbestellungen im SPNV ausgeben werden.
- Rund 3,6 Mrd. Euro der im SPNV-Markt zu entrichtenden Infrastrukturentgelte landen bei den Infrastrukturtöchtern des DB-Konzerns. Diese 3,6 Mrd. Euro (kumuliert) machen etwa 60% der Trassenentgelte und gut 85% der Stationsentgelte der DB AG aus. Ohne sie wären die sogenannten eigenwirtschaftlichen Segmente Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr nicht ansatzweise in der Lage, die „inkrementelle“, d.h. von ihnen spezifisch benötigte Schieneninfrastruktur zu finanzieren. Der Beitrag der Regionalisierungsmittel ist demnach die Herz-Lungen-Maschine für das Gesamtsystem.
- Zugleich setzt der Bund als Eigentümer des DB-Konzerns die Vorgabe, einen höheren dreistelligen Millionenbetrag des Konzerngewinns pro Jahr als Dividende an ihn abzuführen. Angesichts der systematisch schwachen und z.T. volatilen Ertragskraft der eigenwirtschaftlichen Segmente geht die Rechnung nur auf, wenn in den bahnbezogenen Geschäftsfeldern DB Regio und die DB-EIU hohe Gewinne abwerfen. Bei beiden speist sich die Ertragsseite zu einem Gutteil aus Regionalisierungsmitteln (von denen DB Regio wiederum den Löwenanteil innerhalb des Konzerns an die Schwestern weiterreicht).
- Soll der neu konzipierte Finanzierungskreislauf Schiene 2.0 ernsthaft wirken, wird der Anreiz noch verstärkt, die Gewinne insbesondere bei den DB-EIU zu erzielen - die ihrerseits deutlich mehr als drei Viertel ihrer Vollkosten aus staatlichen Mitteln decken. Das Ausweisen von Gewinnen ist also nur möglich, weil die aktuell diskutierte „Marktragfähigkeit“ wie bisher im Wesentlichen auf den SPNV abzielt. Nüchtern übersetzt heißt Tragfähigkeit, möglichst viel von den Regionalisierungsmitteln - also öffentlichen Mitteln - abzuzweigen. Wie dies mit einer funktionierenden „harten“ (Anreiz-)Regulierung vereinbar sein soll, erschließt sich nicht.
- Im Ergebnis haben sich Finanzierungskreisläufe entwickelt, in die der Bund zu Beginn Milliardenbeiträge einspeist, um am Ende einen möglichst großen Teil des Kuchens wieder auf seinem Teller ankommen zu sehen - in einem Daseinsvorsorgesektor. Ein solches System ist nicht rational, sondern absurd und überaus anreizschädlich.

Die naheliegende Lösung sähe u.E. vor, die Länder von der Rolle des risikobehafteten Durchlauferhitzers zu befreien. sei es durch Einbau eines automatischen Durchreichekonstruktes (unter Anpassung des Mittelvolumens) oder ein Ziehen des Kostenblocks vor die Klammer (Umschichtung der Mittel zum Bund mit dem Ziel der Direktfinanzierung). In diesem Fall säne die Mittelausstattung der Länder auf 4 bis 4,5 Mrd. Euro. Dann stünde der Bund vor der Aufgabe, die ökonomischen Folgen der Infrastrukturbewirtschaftung klaglos zu tragen oder aber endlich in die verkehrspolitisch aktive Steuerung seines Unternehmens einzusteigen.

Noch besser wäre es, eine ökonomisch und verkehrspolitisch vernünftige Finanzierungsarchitektur des Systems Bahn und der Schieneninfrastruktur in Angriff zu nehmen. Dies schließt letztlich die Neuregelung der Grenzziehung zwischen Personenfern- und -nahverkehr mit ein.

Appendix: Die Gegenargumente des Haushälters

Um Skeptiker von der Validität und Legitimation des berechneten Bedarfsvolumens zu überzeugen, halte ich es für sinnvoll, sich mit vernehmbaren und mutmaßlichen Einwänden in Theseform schlaglichtartig auseinanderzusetzen.

These 1: *„Auch bei den Haushaltskürzungen gemäß Koch-Steinbrück 2004 und vor allem 2006 wurde der Untergang des SPNV vorausgesagt. Stattdessen ist das Gegenteil eingetreten, das SPNV-Angebot ist um gut 10% seit 2001 ausgeweitet worden, neue Fahrzeuge konnten bestellt werden. Zähneklappern gehört offenbar zum Handwerk jeder Branche.“*

Kommentar: Abstrakt ist die These richtig. Kürzungen von Mitteln sieht keine Branche gern, keine nimmt sie widerstandlos hin. In der Retrospektive ist auch unverkennbar, dass das Gesamtsystem ÖPNV, insbes. SPNV die damaligen Mittelkürzungen - zumindest für zehn Jahre - ohne große (sichtbare) Blessuren verkraften konnte. Die Kritik der Branche bezog sich seinerzeit vor allem auf die Abruptheit der Maßnahme, die bei hoher Mittelbindung durch Verkehrsverträge teilweise keinen sinnvollen Anpassungspfad zuließ. Im übrigen unterschätzte die Branche auch ihre eigenen Erfolgsaussichten (Steigerung der Tarifergiebigkeit, Zunahme der Fahrgastnachfrage).

Anno 2015 sieht die Lage objektiv anders aus: Der Großteil der Wettbewerbsreserven ist ausgeschöpft (siehe These 2). während der letzten 8 bis 10 Jahre ist die Kaufkraft der RegG-Mittel durch die überproportional steigenden Infrastrukturnutzungsentgelte schleichend gesunken, d.h. für den SPNV-Betrieb steht immer weniger Geld real zur Verfügung. Noch entscheidender: Der langfristig gravierendste Kollateralschaden erwächst aus der Absenkung der Investitionsquote - dem einzig kurzfristig disponiblen Ausgabenposten - von einst 20 % auf inzwischen unter 6%. Darüber hinaus steigt die konsumtive Mehrbelastung absehbar dadurch, dass die einst flächendeckend gewährte, inzwischen ausgelaufene Fahrzeugförderung bei Neuanschaffungen in das Bestelltentgelt „umgeklappt“ wird.

Kurzum: Ohne zeitnahe Anpassung des Mittelvolumens bzw. der Dynamisierung werden dieses Mal die Konsequenzen spürbar ausfallen („echter statt Phantomschmerz“). Die Vorboten sind bereits erkennbar, indem erste Aufgabenträger Leistungen abbestellt haben bzw. geplante Leistungsausweitungen - auch in nachfragestarken Räumen - zurückstellen müssen.

These 2: *„Die Länder sollen erst einmal alle Reserven ausschöpfen, bevor sie mehr Mittel verlangen. Die Erfolge des Wettbewerbs haben gezeigt, dass noch viele Effizienzpotenziale im System sind.“*

Kommentar: Die Einführung des Wettbewerbs im SPNV war und ist ohne Zweifel der zentrale Erfolgsmotor. Ohne ihn hätten die Mittelkürzungen der Vergangenheit nicht abgefangen und das Angebot nicht quantitativ ausgeweitet bzw. qualitativ verbessert werden können. Nur: Das „Ende der Fahnenstange“ dieses Instrumentes ist eindeutig in Sicht, da die Monopolrendite der Altbetreiber nur einmal abschmelzbar ist. Rund 80% der Bestandsleistungen sind bis heute im Wettbewerb vergeben worden. Die im Durchschnitt erwirkte Senkung des Zuschussbedarfs ist in den Finanzdaten des Ländergutachtens 2015 weitgehend enthalten. Einzelne Aufgabenträger werden hiervon auch noch 2016 bis 2020 profitieren, jedoch nicht die Mehrzahl.

Die akribische Datenerfassung im Ländergutachten bringt die klare Tendenz zum Vorschein, dass die Aufgabenträger mit einer Wettbewerbsquote von 95 bis 100% nach Erreichen des

Minimums in einen steigenden Zuschusspfad gleiten. Hierzu trägt auch bei, dass sich ein Teil (!) der vergangenen Wettbewerbserfolge in Folgevergaben als nicht nachhaltig erwiesen hat (z.B. wegen strategischer Eintrittspreise). Dies schmälert in keiner Weise den Erfolg des Wettbewerbs im Gesamtbild, ist aber beim künftigen Mittelbedarf zu beachten.

Während 2008 bis 2012 die bundesweite Konsumquote (Anteil der Ausgaben für Leistungsbestellungen an den verfügbaren Mitteln) nahezu konstant blieb, steigt sie seit 2013 sukzessive an. Dies wird sich in Zukunft verstärken, wenn sich an den Rahmenbedingungen nichts ändert.

These 3: *„Eine weitere Finanzreserve liegt in der verstärkten Beteiligung des SPNV-Nutzers. Die Länder dürfen sich nicht davor scheuen, durch geeignete Tarifierungsmaßnahmen den Anteil der Fahrgeldeinnahmen überproportional zu steigern.“*

Kommentar: Dieser Prozess findet längst statt und ist auch in Zukunft unumgänglich. Während vor rund 10 Jahren der Nutzer rund ein Drittel der Vollkosten im SPNV trug, sind es inzwischen 40% bundesweit, Tendenz steigend. In absoluten Beträgen sind dies immerhin etwa 700 Mio. Euro p.a. mehr als früher! Hierzu beigetragen haben systematische Tarifsteigerungen oberhalb der Inflationsrate sowie vor allem erhebliche Fahrgastzuwächse (u.a. auch wegen des Neufahrzeugeffektes).

Zu beachten sind zwei Aspekte: Auch wenn politisch ungern darüber geredet wird, ist der weiterhin steigende Nutzerbeitrag in praktisch allen Haushaltsrechnungen eingepreist, damit auch in den Daten des Ländergutachtens. Hieraus erwächst kein Zusatzpotenzial, zumal gegenläufige sozialpolitische Maßnahmen wie z.B. Semestertickets die Ergiebigkeit empfindlich beeinträchtigen. Zweitens ist nicht sicher, ab welchem Erhöhungspfad sich der Fahrgast als „Melkkuh“ empfindet und mit Abwanderung reagiert. Dies hängt von der Entwicklung der relativen Preise zu anderen Verkehrsträgern und dem wahrgenommenen Qualitätsvorteil des SPNV/ÖSPV ab (z.B. bei Stau in Ballungsräumen). Dabei sind auch neue Entwicklungen zu beachten. Beispielsweise zeichnet sich ab, dass der Fernbus - dessen Liberalisierung überfällig war, wie die stimulierende Wirkung auf die Diskussion um den Schienenpersonenverkehr belegt - auch im SPNV nennenswerte Markterlöse abgreift.

These 4: *„Die geplanten Mehrbestellungen der Länder sind schön und gut, aber im Zweifel lediglich „nice-to-have“. Wenn sie wirklich gewollt sind, müssen teure Bestandsleistungen im Gegenzug abgebaut werden. Es wird eh noch zu viel heiße Luft in der Gegend herumgefahren.“*

Kommentar:

Wie in solchen Fällen üblich ist zu konstatieren, dass die These im eng begrenzten Rahmen zutrifft. Über einen gewissen Teil der Leistungen - sowohl in ihrer Existenzberechtigung als auch in der Art der Erbringung (Kostenoptimum) - lässt sich immer streiten. Optimierungsspielräume sind im Detail nie endlich. Zu bedenken ist allerdings Folgendes:

- Die geplanten Mehrbestellungen von knapp 73 Mio. Zugkilometern wurden insoweit gutachterlich plausibilisiert, als der Realitätsgehalt der Planung - insbesondere auch auf der Zeitachse - kritisch geprüft wurde. Im Ergebnis wurde ein gutes Viertel der geplanten Leistungen geschoben.
- Die Mehrbestellungen sind in hohem Maße mit laufenden oder geplanten infrastrukturellen Vorhaben verknüpft, die auch die Mehrzahl der Haushaltspolitiker in ihrem Wahlkreis

gutheißt. Kommen die Mehrbestellungen nicht, erweisen sich die zugrunde liegenden standardisierten Bewertungen als Makulatur.

- Konkretes Beispiel: Das Land Bayern plant, nach Errichtung der zweiten Stammstrecke in München die Leistung der S-Bahn um bis zu 5 Mio. Zugkilometer auszuweiten. Dies soll den Anforderungen einer sicher wachsenden Stadt Rechnung tragen. Ohne Aufstockung der Mittel erscheint dies unmöglich. Die gleichen Restriktionen wirken z.B. nach Inbetriebnahme des Bahnknotens Stuttgart. In beiden Fllen stellt sich die Frage, warum Infrastruktur kostspielig ausgebaut wird, wenn anschließend der Betrieb nicht finanziert werden kann. Die Liste ließe sich erheblich erweitern.
- Leistungen mit besonders schwacher Nachfrage sind bereits in den letzten Jahren in erheblichem Maße gestrichen worden. Diese gegenläufigen Partialentwicklungen verschwimmen im bundesweiten Aufwuchs des SPNV-Angebots.
- Wer fordert, Bestandsleistungen zur Finanzierung neuer Leistungen abzubauen, sollte fairerweise vorab folgende Fragen beantworten: Ist dies verkehrs- und klimapolitisch gewollt? Bis zu welcher Angebotsgrenze wird ein Grundangebot im SPNV als Daseinsvorsorge gesehen, und wann ist umgekehrt das Angebot ausschließlich nachfrageorientiert auszurichten? Wird die haushaltspolitische Forderung des Bestandsabbaus auch im eigenen Wahlkreis „ausgehalten“, wenn der SPNV insgesamt als Wachstumsmarkt gilt?

Ein wesentlicher Aspekt ist darüber hinaus zu beachten: In Ballungsräumen mit hoher Belastung des Schienennetzes kann - jedenfalls mittelfristig - nicht mit zugkilometrischen Mehrbestellungen auf die hohe Fahrgastnachfrage reagiert werden, sondern nur **mit kapazitren Ausweitungen** (Länge der Züge/Zahl der Fahrzeugeinheiten). Diese führen zu sprungfixen Kosten, deren Mehrbedarf bis dato an keiner Stelle eingepreist ist. Auch dieser Hebel stößt an absolute Grenzen der vorhandenen Infrastruktur. Soll deren Kapazität erhöht werden, entsteht ebenfalls erheblicher Mittelbedarf, der als Investition zu Buche schlägt - der Freiraum hierfür ist aber signifikant gesunken (siehe auch These 1).

These 5: *„Ende 2012 schoben die Länder Vorträge (= nicht verausgabte RegG-Mittel) von mehr als 1,4 Mrd. Euro vor sich her. Diese sollten zuerst eingesetzt werden, bevor mehr Mittel vom Bund gefordert werden.“*

Kommentar: Diese Argumentation geht fehl. Rund 80% der angesparten Mittel konzentrieren sich auf vier Länder, die auf eine größere Einzelausgabe hin ausgelegt sind. Nahezu ausnahmslos handelt es sich um Infrastrukturprojekte (Stammstrecke München, Lärmschutz für die Betuwe-Verlängerung Emmerich - Oberhausen, Ausbau der S 4 in Hamburg). Niedersachsen muss u.a. Vorsorge für die Reinvestition in den Fahrzeugpool treffen. Ansparleistungen mit klarem Ausgabenzweck sind haushaltspolitisch zu begrüßen, da sie dem Gebot der Vorsorge genügen.