



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Finanzierungsprobleme im Schienenpersonennahverkehr Hintergrund

Stand: 18.04.2012

1. Ausgangspunkt: Öffentlichen Personennahverkehr verbessern

Die Landesregierung hat sich das Ziel gesetzt, den ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr deutlich zu stärken und das Angebot im SPNV in Quantität (Zahl der Züge und Platzangebot) sowie Qualität (umfassende Standards) spürbar zu verbessern.

2. Regionalisierungsmittel

Die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr ist in Deutschland mit der Bahnreform von 1994/1996 vom Bund auf die Länder übergegangen (sog. Regionalisierung). Seitdem bestimmen die Länder, auf welchen Strecken und in welchem Umfang Schienenpersonennahverkehr angeboten wird. Um diese Aufgabe finanzieren zu können, erhalten die Länder jährlich einen bestimmten Betrag aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes, die sog. Regionalisierungsmittel. Der Anteil Baden-Württembergs beträgt 10,44 Prozent (2012: 739,6 Mio. EUR).

Die Regionalisierungsmittel sind in den letzten Jahren mehrfach von Kürzungen betroffen gewesen (u.a. Koch /Steinbrück-Papier). Bekamen die Länder im Jahr 2006 noch 7,05 Milliarden Euro für die Bestellung des Nahverkehrs, mussten sie im Jahr 2008 mit 6,67 Milliarden Euro auskommen. Seit 2009 steigt diese Summe wieder um jährlich 1,5 Prozent. Die Regionalisierungsmittel werden nach geltender Gesetzeslage mit Wirkung ab 2015 einer Revision unterzogen. Die Höhe der nach der Revision zur Verfügung stehenden Mittel ist damit ungewiss.

Über neunzig Prozent der Regionalisierungsmittel werden vom Land für SPNV-Leistungen aufgewendet. Der Rest fließt unter anderem in die Verbundförderung und in die Finanzierung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-

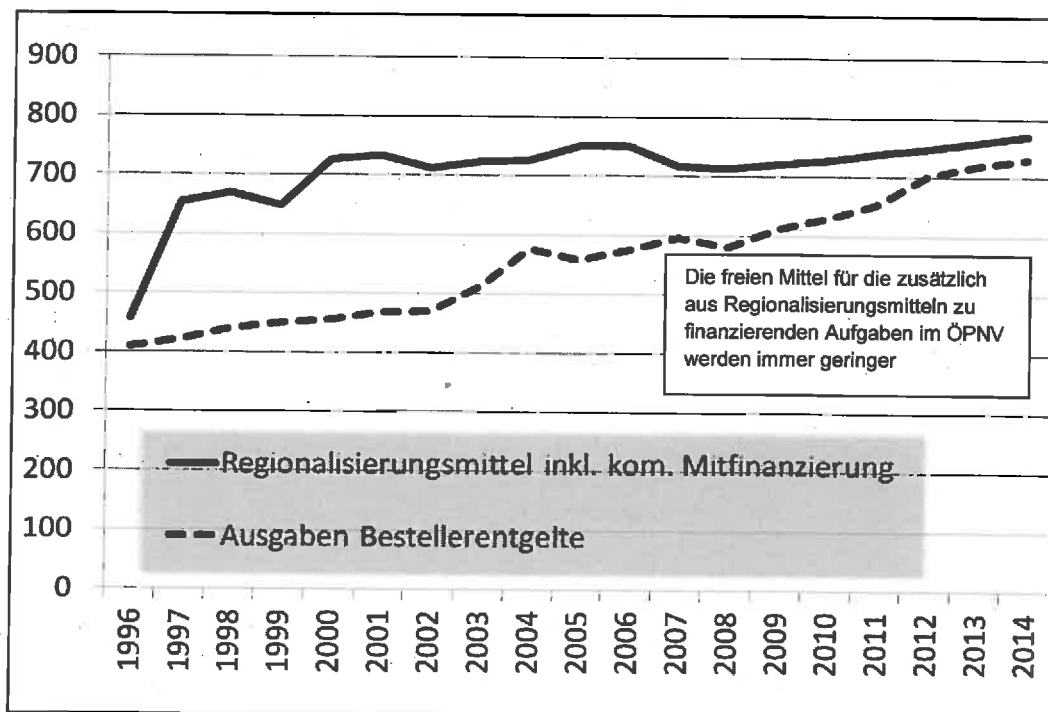
Württemberg. Auch für Stuttgart 21 sind insgesamt 286 Mio. EUR (bis zu 44 Mio. EUR p.a.) an Regionalisierungsmitteln eingeplant.

3. Drastischer Anstieg der Bestellerentgelte

Die Bestellerentgelte sind in den zurückliegenden Jahren deutlich stärker gestiegen als die Regionalisierungsmittel. Dennoch blieb z. B. im Jahr 2009 immer noch ein Differenzbetrag von ca. 100 Mio. EUR, der für andere Aufgaben im SPNV zur Verfügung stand. Inzwischen hat sich die Situation drastisch verschlechtert. Die Regionalisierungsmittel werden bis auf einen geringen Rest allein von den Bestellerentgelten aufgezehrt:

Schaubild 1: Entwicklung Regionalisierungsmittel

Mio. €



Nach neuesten Berechnungen der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) fallen für das Jahr 2012 Abschlagszahlungen für die Verkehrsverträge in Höhe von circa 703 Mio. EUR (Gesamtvolumen Regionalisierungsmittel 2012: 739,6 Mio. EUR) an. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2011 einen Ausgabensprung von über 50 Mio. EUR.

Hauptgründe für den massiven Anstieg der Bestellerentgelte sind:

- Stationspreissteigerungen wegen neuem Stationspreissystem

Die Bundesnetzagentur hat im Dezember 2009 das bis dahin geltende Stationspreissystem der DB Station & Service AG für ungültig erklärt. Seit Anfang 2011 gilt ein neues Stationspreissystem, das für Baden-Württemberg anstelle der eigentlich zu erwartenden „normalen“ Preissteigerungen von ca. 1,2 Mio. EUR zusätzliche finanzielle Belastungen von insgesamt **ca. 7 Mio. EUR** mit sich brachte. Das neue Preissystem führte auch für weitere Länder (z.B. Bayern, Hessen, Rheinland-Pfalz) zu zusätzlichen Belastungen, während andere Länder deutlich entlastet wurden (z.B. Berlin, Brandenburg, Hamburg, Sachsen-Anhalt).

Im Dezember 2011 hat die DB Station & Service AG das Land informiert, dass – mit Einverständnis der Bundesnetzagentur - für das Jahr 2012 die Stationsentgelte völlig neu kalkuliert worden sind. Während dies im Bundesdurchschnitt eine Preissteigerung gegenüber 2011 von 3,4 Prozent zur Folge habe, bedeute es für Baden-Württemberg eine Steigerung um ca. 9 % bzw. **5,6 Mio. EUR**. Dieses Mal waren vor allem Bayern und Baden-Württemberg sehr stark betroffen.

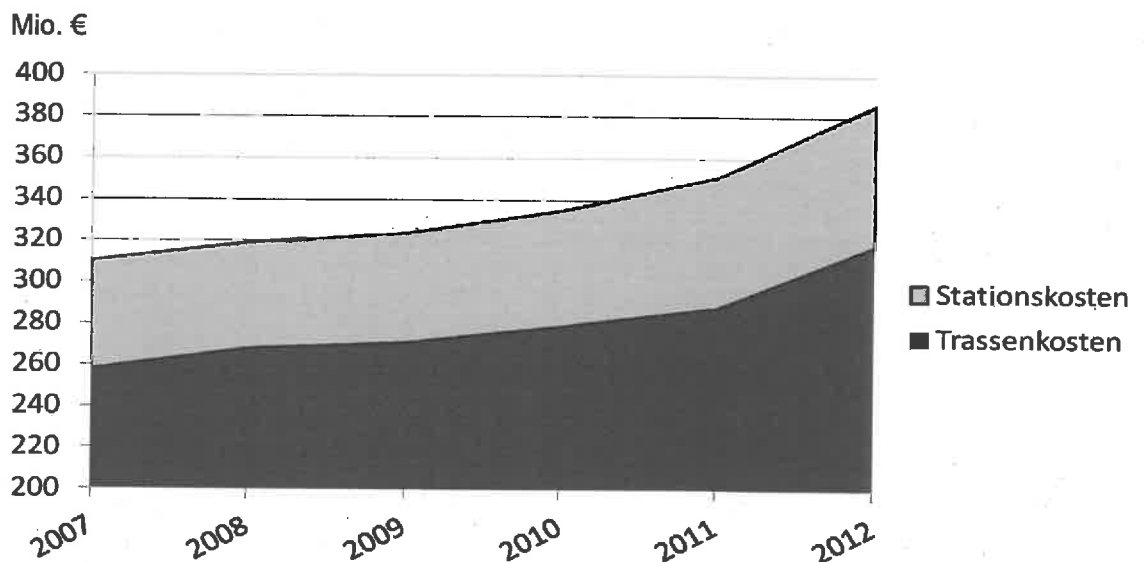
- Trassenpreissteigerungen wegen Wegfall der Regionalfaktoren

Das Trassenpreissystem der DB Netz AG enthielt seit dem Jahr 2003 sogenannte „Regionalfaktoren“. Im Jahr 2010 ließ die DB Netz AG auf Drängen der Bundesnetzagentur die Regionalfaktoren ab Mitte Dezember 2011 entfallen. Die DB Netz AG legte den dadurch bedingten Ausfall auf die Grundentgelte um und belastete damit alle Länder. In der Folge ist es nicht gelungen, die dadurch entstandenen Verwerfungen zwischen den Ländern durch eine entsprechende Umverteilung der Regionalisierungsmittel auszugleichen. Zwei Vorstöße in der Verkehrsministerkonferenz blieben ohne Erfolg. Dies führt im Ergebnis zu einer Mehrbelastung des Landes im Jahre 2012 von 21 Mio. EUR. Einschließlich der „regulären“ Preissteigerung erhöhen sich da-

durch für Baden-Württemberg die Trassenpreise im Jahr 2012 um ca. 30 Mio. EUR.

Die Entwicklung der Stations- und Trassenpreise in Baden-Württemberg von 2007 bis heute ist in Schaubild 2 dargestellt.

Schaubild 2, Entwicklung der Infrastrukturkosten:



Die regelmäßige, überproportionale Erhöhung der Trassen- und Stationspreise haben ihren Grund auch in der Renditeerwartung des Bundes an die DB Netz AG. Aus dem Gewinn der Deutschen Bahn AG des Jahres 2010 in Höhe von 1,06 Milliarden Euro ist rund die Hälfte, also 500 Mio. EUR, an den Bund zurückgeflossen. 2012 bis 2014 soll die Ausschüttung nach einem Beschluss der Bundesregierung dann auf je 525 Mio. EUR erhöht und ab 2015 auf 700 Mio. EUR angehoben werden. Presseberichten zufolge sieht der DB-Konzern vor allem die Fahrwege als einen der wichtigen Gewinnbringer in der Zukunft. Demnach soll die DB Netz AG nach internen Plänen spätestens 2013 mehr als eine Milliarde Euro vor Zinsen und Steuern erwirtschaften, im Jahre 2016 sollen es bereits 1,23 Milliarden Euro sein. Auf diese Weise holt sich der Bund einen wesentlichen Teil der Regionalisierungsmitteln indirekt zurück; dies führt zu einer schleichenden Kürzung der Regionalisierungsmittel.

- **Energiepreissteigerungen**

Aufgrund der in einzelnen Verkehrsverträgen vereinbarten Risikoübernahme trägt das Land die Kosten für Energiepreissteigerungen teilweise mit. Während dies das Land im Jahr 2010 rund 10 Mio. EUR kostete, werden es im Jahr 2012 rund 21 Mio. EUR sein.

- **Dynamisierung bei Verkehrsverträgen**

Steigerungen der Bestellerentgelte in Höhe von ca. **10 Mio. EUR** ergeben sich für das Jahr 2012 zudem aus der in den Verkehrsverträgen regelmäßig vereinbarten Dynamisierung von 1,5 Prozent jährlich, die mit der jährlichen Dynamisierung der Regionalisierungsmittel korrespondiert.

- **Geringfügige Angebotsausweitungen**

Die Verkehrsleistung selbst wurde von 2010 auf 2011 nur geringfügig um rund 66.000 Zugkilometer/a ausgeweitet. Dies trägt nur mit ca. 660.000 Euro zur Kostenmehrung bei.

Zwischenfazit:

Die jährliche Steigerung der Regionalisierungsmittel um 1,5 Prozent reicht bei weitem nicht aus, um diese Kostenzuwächse aufzufangen. Diese beruhen nahezu ausschließlich auf äußeren Faktoren.

4. Wettbewerbliche Neuvergabe der SPNV-Leistungen vorerst nicht möglich

Eine Möglichkeit zur Gegensteuerung durch die Realisierung von Ausschreibungsgewinnen in den Jahren 2012 oder 2013 besteht nicht. Das Land ist durch den „großen Verkehrsvertrag“ noch bis Oktober 2016 für den wesentlichen Teil der von ihm bestellten Leistungen gebunden. Das dort vereinbarte Bestellerentgelt liegt über den heute im Rahmen einer Ausschreibung zu erwartenden, marktüblichen Preisen. Die meisten anderen Bundesländer konnten inzwischen „Wettbewerbsrenditen“ infolge von Neuausschreibungen erzie-

len. Baden-Württemberg sind hier aufgrund der miserablen Vertragslage die Hände gebunden.

5. Stuttgart 21

Neben der Entwicklung der Bestellerentgelte belasten auch die für Stuttgart 21 bis zum Jahr 2019 zu leistenden Zahlungen in Höhe von insgesamt 286 Mio. EUR die Regionalisierungsmittel zusätzlich (2012: 15,555 Mio. EUR; 2013: 33,555 Mio. EUR; 2014 – 2016: 43,555 Mio. EUR per anno).

6. Mittelsituation 2012 und 2013

Aus der obigen Darstellung ergibt sich, dass die Regionalisierungsmittel im Jahr 2012 in größerem Umfang als in der Vergangenheit bereits durch die Bestellerentgelte aufgezehrt werden. Für die weiteren Verwendungszwecke werden im Jahr 2012 kaum noch Regionalisierungsmittel zur Verfügung stehen, obwohl entsprechende Verpflichtungen bestehen. Insgesamt verbleibt für 2012 ein zu erwartendes Defizit bei den Regionalisierungsmitteln von 18,5 Mio. EUR. Im Jahr 2013 wird – insbesondere aufgrund der Steigerung des Finanzierungsanteils für Stuttgart 21 von 35,555 Mio. EUR – die Deckungslücke auf voraussichtlich 60 Mio. EUR ansteigen.

7. Handlungsoptionen

Es ist das politische Ziel der Landesregierung, trotz der schwierigen Situation bei den Regionalisierungsmitteln und im gesamten Landeshaushalt Einschnitte beim SPNV zu vermeiden. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur und das Ministerium für Finanzen und Wirtschaft untersuchen dazu aktuell alle möglichen Maßnahmen im Landeshaushalt.