

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Anreizregulierung und Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung im Bereich der Schiene

Die Bundesnetzagentur hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) einen Vorschlag zur Einführung einer Anreizregulierung im Eisenbahnsektor entwickelt, mit dem Ziel im Bereich der Infrastruktur ökonomische Anreize zu effizientem Wirtschaften zu schaffen. Den ordnungspolitischen Rahmen dafür setzt die EU-Richtlinie 2001/14/EG durch Artikel 6 Abs. 2.

Den Abschlussbericht zur Anreizregulierung hat die Bundesnetzagentur im Mai 2008 vorgelegt. Bundesrat, Verbände und die Deutsche Bahn AG (DB AG) haben dazu Stellung genommen. Eine Äußerung der Bundesregierung steht noch aus.

Im Zusammenspiel mit dem Instrument der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ist die Anreizregulierung ein zentrales Element der Regulierung des Eisenbahnsektors. Durch die Verknüpfung dieser beiden Instrumente soll sichergestellt werden, dass die vom Bund gemäß LuFV bereitgestellten Mittel für die Instandhaltung des Netzes und Ersatzinvestitionen effizient eingesetzt werden.

Damit die von der Bundesnetzagentur vorgeschlagene Anreizregulierung eingeführt werden kann, bedarf es gesetzlicher Grundlagen. Zudem sind weitere Maßnahmen zur Stärkung der Regulierungsbehörde zur Durchsetzung ihrer Informationsrechte gegenüber den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) nötig, um die Effizienz der Regulierung zu erhöhen und den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurde das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) im Rahmen der Teilprivatisierung der DB AG vom Bundeskabinett beauftragt, einen Gesetzentwurf zur Anreizregulierung im Eisenbahnsektor zu erarbeiten?
2. Bis wann plant die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zu Anreizregulierung im Eisenbahnsektor vorzulegen?
3. Falls die Bundesregierung nicht plant einen Gesetzentwurf zu Anreizregulierung im Eisenbahnsektor vorzulegen, welche Gründe sprechen dagegen?

4. Wie plant die Bundesregierung, die europäischen Vorgaben umfassend zu erfüllen, da im Ankündigungsschreiben der EU-Kommission zur Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens vom 27. Juni 2008 ausdrücklich auf die fehlende Umsetzung der effizienzorientierten Anreize hingewiesen wurde?
5. Wie wird die Bundesregierung die Zugangsberechtigten von Kostensenkungen im Infrastruktursektor partizipieren lassen?
6. Wie soll die von der EU-Kommission bereits bei Schaffung der Richtlinie 2001/14/EG monierte erhebliche Bandbreite bei der Struktur und Höhe der Entgelte in der Bundesrepublik Deutschland reduziert werden (vgl. Erwägungsgrund 4 der o. g. Richtlinie)?
7. Wie wird objektiv sichergestellt, dass die Qualität der Eisenbahninfrastruktur bei einer realen Degression der Zuschussbeträge nicht sinken wird, obwohl die zur Beurteilung notwendigen Daten nur durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, also die zu kontrollierenden Unternehmen, erhoben und zusammengestellt werden?
8. Geben die bislang definierten und abgebildeten Qualitätskennzahlen der LuFV ein umfassendes Bild des Zustandes der Eisenbahninfrastruktur und ihrer Entwicklung wieder?
Reichen die bislang vereinbarten Kennzahlen aus?
Wie sollen diese tatsächlich wirken?
9. Genügen die bislang vereinbarten Sanktionierungen bei Nichterfüllung der Qualitätsvorgaben in der LuFV tatsächlich, um eine Gefährdung für alle Nutzer der Schienenwege des Bundes ausschließen zu können?
10. Aus welchem Grund soll bei der Verfehlung mehrerer Ziele nur der höchste der Rückforderungsbeträge maßgeblich sein und nicht die Summe der Rückforderungsbeträge der verfehlten Ziele?
11. Können bei mehrfacher Zielverfehlung nur aus der teuersten Zielverfehlung Gefährdungen für die Nutzer resultieren?
12. Wieso werden keine planerischen Komponenten (Fahrplanplanung) und dort mögliche Qualitätsparameter in den Qualitätsstandard der LuFV einbezogen?
13. Aus welchem Grund bleibt der Bereich der Kapazität im Rahmen der LuFV-Qualitätsbemessung außen vor, obwohl diese bei der Effizienzbemessung, den entstehenden Kosten und dem Ausmaß des diskriminierungsfreien Zugangs zum Netz entscheidend ist?
14. Welche Reaktionen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden erwartet, wenn deren staatlicher Zuschussbetrag jährlich sinkt?
15. Wie realistisch sind die Annahmen der internen Effizienzhebungen bei den Unternehmen, wenn diesen gleichzeitig im Bereich des Infrastrukturbetriebes andere, in ihrer Höhe unregulierte Einnahmenquellen (Infrastrukturnutzungsentgelte nach der geltenden gesetzlichen Regelung) zur Verfügung stehen?
16. Wie will die Bundesregierung im Rahmen der momentan geltenden gesetzlichen Regelungen (Kostenzuschlagsregulierung) die Trassenpreise bei Einführung der LuFV ohne die gleichzeitige Änderung des Regulierungsrahmens (der Preisregulierungsvorgaben) konstant bzw. für die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragfähig halten?
17. Wie will die Bundesregierung Trassenpreiserhöhungen verhindern, die bei einer Einschränkung der anderen Finanzquellen der DB AG (eben durch die in der LuFV vorgesehen Beschränkung der Finanzmittel für den Erhalt der

Schienenwege) nur eine logische Reaktion der Eisenbahninfrastrukturunternehmen wären?

18. Wie wird sie Planungs-, Kalkulations- und Rechtssicherheit für die Eisenbahnverkehrsunternehmen herstellen, wenn sie gegenwärtig nur von der LuFV ausgeht?
19. Welche Maßnahmen sollen ergriffen werden, damit die bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen mögliche Realisierung von Effizienzpotentialen umgesetzt wird, so dass die Unternehmen Kostensenkungen realisieren?
20. Welche Maßnahmen sollen ergriffen werden, damit sich realisierte Kosteneinsparungen auf Seiten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in den Preisen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Netznutzungsentgelte und Entgelte für Serviceeinrichtungen) widerspiegeln und/oder der staatliche Zuschussbetrag gemindert werden kann?
21. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung eingeleitet, um Quersubventionierungen zwischen einzelnen Verkehrsleistungen zu unterbinden?
22. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung dazu vor, in welchem Umfang durch das derzeitige Trassenpreissystem der DB Netz AG Quersubventionierungen zwischen den einzelnen Verkehrsleistungen stattfinden?
23. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Verkehrsleistungen an die Schieneninfrastruktur und die damit verbundenen Kosten sowohl für die erstmalige Herstellung der Infrastruktur als auch für deren Unterhalt?
24. Welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung dafür, Quersubventionierungen im Eisenbahnsektor (als Abweichung zu allen übrigen Sektoren) zuzulassen, obwohl die Zulassung von Quersubventionierungen innerhalb von Verkehrsleistungen grundsätzlich die Diskriminierung einzelner Marktsegmente zulässt?
25. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Notwendigkeit zur Datenbeschaffung für eine effiziente und eine nachhaltige Regulierungstätigkeit bei?
Auf welchen Erfahrungen aus benachbarten Netzsektoren basierte diese Einschätzung der Bundesregierung?
26. Welche rechtlichen Möglichkeiten stehen der Regulierungsbehörde zu, um sachdienliche Informationen von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und betroffenen Dritten einzuholen (Es wird darum gebeten, bei der Beantwortung dieser Frage sowohl darauf einzugehen, welche Möglichkeiten innerhalb konkreter Verfahren vorliegen, als auch außerhalb dieser, um eine effiziente und informierte Regulierung sowohl ex ante als auch ex post durchführen zu können.)?
27. Welche Möglichkeiten stehen der Bundesnetzagentur zu, die jeweilige Auskunftspflichtung gegen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen durchzusetzen?
28. Welche Möglichkeiten stehen der Bundesnetzagentur zur Seite, um auch für den Eisenbahnsektor ähnliche Untersuchungen wie in anderen Sektoren zu erstellen, wo die Bundesnetzagentur auf Basis von eigenen Untersuchungen einen regelmäßigen Bericht über die Entwicklungen auf dem regulierten Markt anfertigt und dadurch eine umfassende Einschätzung der tatsächlichen Notwendigkeit für regulatorische Eingriffe ermöglicht?

29. Wieso sind die Kompetenzen der Bundesnetzagentur im Bereich der Eisenbahninfrastrukturgeltregulierung nicht ähnlich breit und klar ausdifferenziert worden?
30. Welche Besonderheiten bestehen, die in diesem Netzsektor derartige Abweichungen bedingen?
31. Wie soll eine symmetrische Regulierung von über 800 öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgenommen werden, wenn der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor geringere Befugnisse zustehen als im Telekommunikationssektor, wo nur ein Unternehmen reguliert wird?

Berlin, den 13. November 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion