

Kleine Anfrage

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

Umsetzung der Anreizregulierung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Die Beantwortung unserer Kleinen Anfrage (Bundestagsdrucksache 16/10953) durch die Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 16/11143 lässt einige Fragen offen bzw. induziert weitere Fragen insbesondere hinsichtlich der als Komplementärinstrument zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) geplanten Anreizregulierung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU).

Die Bundesregierung plant die Einführung der LuFV für den 1. Januar 2009. Ein Gesetzgebungsverfahren zur Einführung einer Anreizregulierung bzw. zur gesetzlichen Verankerung der Entgeltgenehmigung steht jedoch noch aus. Die im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) geregelte Kontrolle der Entgelte für die Nutzung des Fahrwegs und der Serviceeinrichtungen nach dem Vollkostenprinzip weist Defizite auf. In der gegenwärtigen Fassung des AEG fehlen gesetzlich verankerte Anreize zur Senkung der Kosten und der Zugangsentgelte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bis wann plant die Bundesregierung eine Änderung des AEG zugunsten eines an der wirtschaftlichen Leistungserbringung orientierten Entgeltmaßstabes und zur Einführung einer Anreizregulierung, deren Entwurf dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bereits seit Ende 2007 vorliegt?
2. Bis wann wird die Prüfung des revidierten Abschlussberichtes der Bundesnetzagentur (BNetzA) vom 28. Mai 2008 durch die Bundesregierung abgeschlossen sein?
3. Stimmt die Bundesregierung zu, dass der revidierte Abschlussbericht der Bundesnetzagentur vom 28. Mai 2008 auftragsgemäß die gesetzlichen Ermächtigungsgrundlagen zur Einführung einer Anreizregulierung formuliert hat?
4. Wie lange dauert die Übergangsphase bis zur endgültigen Einführung der Anreizregulierung, und plant die Bundesregierung für diese Übergangsphase die Entgeltgenehmigung und die Kostenanalysen im Eisenbahnsektor durch die Bundesnetzagentur gesetzlich zu verankern?
5. Bis wann erwartet die Bundesregierung, dass die Bundesnetzagentur die noch ausstehende (Anreiz-)Verordnung-Eisenbahnen für die Novellierung des AEG vorlegt?

6. Durch welche Maßnahmen stellt die Bundesregierung sicher, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die finanziellen Verluste die ihnen durch die Degression der Zuschussbeträge gemäß LuFV für das bundeseigene Schienennetz entstehen, nicht durch eine Erhöhung der Nutzungsentgelte ausgleichen werden?
7. Welche konkreten Anreize bzw. Qualitätsanforderungen der LuFV sorgen aus Sicht der Bundesregierung dafür, dass die Eisenbahninfrastrukturbetreiber ihre Betriebskosten durch den Abbau von Ineffizienzen senken werden, obwohl nach gegenwärtiger Rechtslage alle entstehenden Kosten in die Zugangsentgelte eingepreist werden können?
8. Wodurch sieht die Bundesregierung gewährleistet, dass ein integriertes Unternehmen, das im monopolistischen Schieneninfrastrukturbereich ohne Wettbewerbsdruck tätig ist, bei der Preisfestlegung Rücksicht auf die Tragfähigkeit der Marktsegmente nimmt?
9. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass allein intermodale Wettbewerbseffekte ausreichen, damit tragfähige Trassenpreise gebildet werden, obwohl die Monopolkommission in ihrem Sondergutachten aus dem Jahr 2007 dargestellt hat, dass eine intermodale Wettbewerbswirkung nur einzeln besteht?
10. Durch welche Maßnahmen will die Bundesregierung verhindern, dass die Preisanstiege bei den Nutzungsentgelten für die Eisenbahninfrastruktur der Deutschen Bahn AG auch künftig deutlich über der allgemeinen Inflationsrate liegen?
11. Welche Befugnisse besitzt die Bundesnetzagentur um ein geringeres Entgelt in einer konkreten Höhe zu fordern, und welche Möglichkeiten besitzt die Bundesnetzagentur, um die konkreten Angaben zu vorhandenen Ineffizienzen zu erheben?
12. Wie wird die Bundesregierung verhindern, dass steigende Einkaufspreise durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingepreist und mittels steigender Nutzungsentgelte an die Eisenbahnverkehrsunternehmen weitergegeben werden?
13. Wie kann die Bundesnetzagentur den Eisenbahninfrastrukturunternehmen ohne das Instrument effizienzorientierter Anreize vorschreiben, die Entgelte zu senken?
14. Wie gewährleistet die Bundesregierung Planungs- und Kalkulationssicherheit für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, obwohl die Höhe der Entgelte nicht Bestandteil der Nutzungsbedingungen ist, sondern in der Liste der Entgelte enthalten ist, die gemäß § 4 Absatz 2 Satz 2, § 10 Absatz 1 Satz 2 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) nicht Bestandteil der Nutzungsbedingungen ist?
15. Wie gewährleistet die Bundesregierung Planungs- und Kalkulationssicherheit für die Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen, obwohl die Betreiber ihre Liste der Entgelte nicht veröffentlichen müssen?
16. Wie stellt die Bundesregierung langfristige Planungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen insbesondere im kostenintensiven Fernverkehr sicher, obwohl die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Entgelthöhen jährlich ändern können?
17. Wie gewährleistet die Bundesregierung, dass missbräuchliche Quersubventionierungen durch die Mischfinanzierung zwischen den Verkehrsträgern ausgeschlossen werden, indem beispielsweise das marktbeherrschende Unternehmen ungünstigere Entgelte fordert, als es selbst auf vergleichbaren Märkten von gleichartigen Abnehmern fordert?

18. Warum wird im Eisenbahnsektor auf eine verursachergerechte Entgeltfestsetzung verzichtet?
19. Plant die Bundesregierung weiter gehende Befugnisse für die Bundesnetzagentur zur Durchsetzung ihres Auskunftsanspruchs, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die regulierten Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen die Einsicht in Kostenunterlagen verweigern, die zur Überprüfung der in den Entgelten eingespeisten Kosten notwendig wären?
Falls nein, welche Gründe sprechen dagegen?
Falls ja, in welchem zeitlichen Rahmen plant die Bundesregierung die Einführung weiter gehende Befugnisse für die Bundesnetzagentur?
20. Weshalb schließt die Bundesregierung im Eisenbahnsektor detaillierte Befugnisse gegenüber den regulierten Unternehmen aus, die sie in anderen regulierten Netzsektoren mit Ex-ante-Kontrollen ermöglicht?

Berlin, den 18. Dezember 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

