



Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG)

Stellungnahme mofair
4. November 2019



1. Zu kurze Stellungnahmefrist

mofair erhielt mit Mail vom 31. Oktober 2019 um 19:26 Uhr die Unterlagen zu einer Verbändeanhörung mit Frist zum 4. November 2019 um 10 Uhr. Der 31. Oktober (Reformationstag) sowie der 1. November (Allerheiligen) waren in vielen Teilen Deutschlands Feiertage. Das macht eine fachlich fundierte Stellungnahme nahezu unmöglich, denn Verbände sind auf die Expertise ihrer Mitglieder und anderer Partner dringend angewiesen, um komplexe Sachverhalte einschätzen zu können.

Wegen der genannten extrem kurzen Reaktionsfrist, die zudem noch an vielen Stellen auf Feier- bzw. Brückentage fiel, ist eine umfassende Stellungnahme nicht möglich gewesen. Bedauerlicherweise wird diese Art des Umgangs mit den Verbänden im Zusammenhang mit der Umsetzung der einzelnen Teile des Klimaschutzpakets mehr und mehr zur Gewohnheit. Folgende – sicher nicht abschließende – Aufstellung aus den vergangenen vier Wochen verdeutlicht dies:

Norm	Federführung	Wurde mofair beteiligt?	Stellungnahmefrist
Klimaschutzgesetz (KSG)	BMU	nein	< 1 Tag (Mo-Di)
Umsetzung Klimaschutzpaket im Steuerrecht (Senkung MwSt. auf 7 % im SPFV)	BMF	nein	< 1 Tag (Do-Fr)
Anpassung Regionalisierungsgesetz (RegG)	BMVI	ja	< 4 Tage (Do-Mo, Feiertage)
Anpassung Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)	BMVI	ja	< 1 Tag (Do-Fr)
Genehmigungsbeschleunigungsgesetz (GbG)	BMVI	nein	< 1 Tag (Mi-Do)

Dabei hatte der Bundesbeauftragte für den Schienenverkehr, PStS Enak Ferlemann, noch am 15. Oktober 2019 im Lenkungskreis des Zukunftsbündnisses Schiene zugesagt, dass sein Haus „so etwas nie machen“ würde, als er auf die kurzen Stellungnahmefristen des Steuerrechtsänderungs- und des Klimaschutzgesetzes angesprochen worden war. Es bleibt festzuhalten, dass dieses Versprechen keine Woche lang Bestand hatte.

2. Mangelnde Gesetzesfolgenabschätzung durch das BMVI selbst

Erschwerend kommt hinzu, dass selbst das federführende Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Nachfrage eines Kollegen am 1. November 2019 nicht in der Lage war, die konkreten Auswirkungen auf die Steigerungen der Infrastrukturnutzungsentgelte, die sich aus § 37 Absatz 2 ERegG in Verbindung mit dem Entwurf der RegG-Änderung ergeben, anhand einer Beispielrechnung exemplarisch für ein Jahr darzustellen. Die hierzu notwendige Unterstützung durch die in Bonn ansässige Bundesnetzagentur (BNetzA) konnte mit Verweis auf den Feiertag in Nordrhein-Westfalen am 1. November nicht erfolgen.

Neben der zu kurzen Stellungnahmefrist ist hier zusätzlich zu bemängeln, dass offensichtlich selbst innerhalb des federführenden Ministeriums keine adäquate Gesetzesfolgenabschätzung stattgefunden hat.

3. Unser Verständnis des Entwurfs zur Änderung des RegG

Vor diesem Hintergrund offensichtlich unvollständiger Informationen *auf allen Seiten* gibt mofair seine Stellungnahme gemäß folgendem Verständnis des Entwurfs zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes ab:

Die Regionalisierungsmittel sollen im Jahr 2020 statt um 1,8 % um 3,5 % steigen. Die Verteilung erfolgt exakt nach den jeweiligen Prozentanteilen, die in den bisherigen Anlagen 1 und 2 des RegG in Summe den dort ausgewiesenen Absolutbeträgen hinterlegt ist.

Aus § 37 Absatz 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG):

„Soweit sich der Gesamtbetrag der den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2017 bis zu dem Jahr, in dem das Entgelt tatsächlich zu zahlen ist, geändert hat, sind die Entgelte nach Absatz 1 mit der gleichen Änderungsrate anzupassen.“

wird abgeleitet, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte des Jahres 2020 ebenfalls um 3,5 % gegenüber 2019 steigen (anstelle von 1,8 %). – und das *ohne jegliche Mehrleistung oder Besserleistung von DB Netz und DB Station&Service*.

In der aktuellsten Marktbeobachtung Schiene der BNetzA vom Dezember 2018 wurden für den SPNV Trassenentgelte in Höhe von ca. 3,4 Mrd. € (S. 43, entspricht 66,6 % – dem Anteil des SPNV an der gesamten Menge an Trassenkilometern – von insgesamt 5,1 Mrd. €) sowie abgeleitete Stationsentgelte in Höhe von ca. 765 Mio. € (18% der gesamten Infrastrukturkosten, wobei 3,4 Mrd. € Trassenentgelte 80% entsprechen) ausgewiesen. Insgesamt betragen die Infrastrukturnutzungsentgelte des Jahres 2017 für Trassen- und Stationsentgelte im SPNV somit ca. 4,165 Mrd. €.

Im selben Jahr 2017 wurden Regionalisierungsmittel in Höhe von insgesamt 8,348 Mrd. € bereitgestellt. Das bedeutet, dass ca. 49,9% der gesamten Regionalisierungsmittel für Trassen- und Stationsentgelte aufzuwenden waren.

Auch wenn für das Jahr 2020 wegen der bereits genehmigten Preise (auf Grundlage der 1,8 % Fortschreibung aufgrund des § 37 Abs. 2 ERegG die vorstehende Berechnung nicht wirksam werden sollte, würde sie jedoch für die in den Jahren 2021 und 2023 vorgesehenen Erhöhungen, die jeweils *über* den bisherigen 1,8 % liegen würden, greifen. Und für das Jahr 2020 scheint das BMVI selbst nicht zu wissen, wie es weitergeht. In der Begründung des Gesetzentwurfs, Allgemeiner Teil, heißt es im Abschnitt „6. Weitere Gesetzesfolgen“:

„Die Entgelte für 2020 sind von der Bundesnetzagentur bereits genehmigt. Änderungen der Höhe der Regionalisierungsmittel für 2020 werden daher eine nachträgliche Änderung der Entgeltgenehmigung der Bundesnetzagentur mit der Folge einer Erhöhung der Trassen- und Stationspreise für den SPNV erforderlich machen. Dies wird voraussichtlich zu Verwerfungen bei der Preisgestaltung und ggf. nachträglichen Korrekturen bereits gezahlter Entgelte führen.“

4. Leistungsloses Zusatzeinkommen der Infrastruktugesellschaften der DB AG

mofair begrüßt grundsätzlich die Erhöhung der Regionalisierungsmittel ab 2020. Dabei unterstellen wir, dass es das Ziel des Bundes ist, eine nachhaltige Förderung des SPNV als Teil des gesamten öffentlichen Verkehrs zu schaffen. So soll die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs attraktiver werden und sollen die Fahrgastzahlen steigen. Wenn dies richtig ist, muss aber auch sichergestellt werden, dass die gesamten erhöhten Mittel direkt bei den Bestellern der Leistungen des SPNV ankommen. Dann können sie diese für mehr Leistungsbestellungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und für deren adäquate Vergütung nutzen. Dies ist angesichts zuvor nicht vorhersehbarer Lasten wie deutlich gestiegener Baustellenzahl und nicht kalkulierbarer, weit überdurchschnittlicher Personalkostensteigerungen besonders relevant.



So, wie der Gesetzentwurf derzeit aufgebaut ist, würden jedoch faktisch gemäß der in der Begründung unter Punkt 6 (Gesetzesfolgen) genannten automatischen Erhöhung der Infrastrukturnutzungsentgelte für Trassen und Stationen nur 50 % der zusätzlichen Regionalisierungsmittel an die Länder (da ca. 50 % der gesamten heutigen Regionalisierungsmittel als Infrastrukturnutzungsentgelte direkt wieder an DB Netz und DB Station&Service gezahlt werden). Somit würden letztendlich bis 2031 *nicht gut 5 Mrd. € für die unter 2. (Nachhaltigkeitsaspekte) genannten Ziele zur Verfügung stehen, sondern nur ca. 2,5 Mrd. €.*

Die restlichen 50 % sind de facto eine verdeckte Finanzierung der Infrastrukturgesellschaften des integrierten Konzerns Deutsche Bahn AG. Denn weder DB Netz noch DB Station&Service müssten für die 2,5 Mrd. Euro eine Mehr- oder Besserleistung erbringen. Im Gegenteil: Bei zusätzlichen Bestellungen der Aufgabenträger würden erneut 50 % der Mehrausgaben direkt wieder als Infrastrukturnutzungsentgelte bei DB Netz und DB Station&Service ankommen.

Angesichts der oben geschilderten Hektik im Gesetzgebungsprozess muss derzeit offenbleiben, ob die hier beschriebenen Folgen von der Bundesregierung wirklich so gewollt sind, ob sie stillschweigend gebilligt werden oder ob man sich bisher überhaupt Gedanken darüber gemacht hat.

5. Zusätzliche Regionalisierungsmittel müssen tatsächlich dem SPNV zur Verfügung stehen!

Um die beschriebenen Effekte zu vermeiden, schlagen wir vor, dass im Zuge der der Änderung des Regionalisierungsgesetzes auch § 37 Absatz 2 ERegG wie folgt geändert wird:

„2) Die durchschnittlichen Entgelte nach Absatz 1 sind für jedes Land so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehrsdienste im jeweiligen Land in der Netzfahrplanperiode 2016/2017 entsprechen. Soweit sich der Gesamtbetrag der den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2017 bis zu dem Jahr, in dem das Entgelt tatsächlich zu zahlen ist, geändert hat, sind die Entgelte nach Absatz 1 mit der gleichen Änderungsrate anzupassen. **Satz 2 findet keine Anwendung auf solche Erhöhungen der Regionalisierungsmittel, die durch gesondertes Gesetz über § 5 Absatz 3 RegG hinaus beschlossen werden.**“

Nur so kann einerseits sichergestellt werden, dass die gewünschte Finanzierung der Ziele des Klimapakets tatsächlich erreicht wird und gleichzeitig die notwendige Transparenz der Zahlungsflüsse hergestellt wird.

Eine Verquickung von Regionalisierungsmitteln mit einer zusätzlichen Finanzierung der Infrastrukturgesellschaften des Bundes ohne Mehrleistung derselben ist vollkommen unangemessen. Wenn die Infrastrukturgesellschaften mehr Mittel aus dem Bundeshaushalt bekommen sollen – wofür Einiges spricht – dann sind dafür entweder vorhandene Instrumente wie die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III), die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) oder ein neu zu schaffender Infrastrukturfonds zu nutzen. In jedem Fall aber müssen Mehrmittel, zumal in dieser Höhe, auch transparent als solche erkennbar sein und muss ihre Verwendung einer Nachweispflicht unterliegen.