

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Christine Kamm BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 11.04.2012

### Trassennutzungsentgelte für NE-Bahn-Trassen

Da es für die Schieneninfrastruktur von nicht bundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen) keine Investitionsmittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und keine Mittel für den Unterhalt aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutscher Bahn gibt, müssen Trassenentgelte von NE-Bahnen anders kalkuliert werden als bei der DB Netz. Bei zu reaktivierenden Strecken bei NE-Bahnen, die oft stillgelegte DB-Strecken mit erheblichem Instandhaltungsrückstand sind, ist die Höhe der Trassenentgelte bzw. Bestellentgelte für Leistungen im Schienenpersonennahverkehr zumindest in den Anfangsjahren trotz kommunalen oder privaten Engagements oft entscheidend für die Wiederinbetriebnahme des Schienenpersonennahverkehrs auf diesen Strecken.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Was versteht das StMWIVT unter marktüblichen Trassenpreisen, nachdem in der Pressemitteilung des StMWIVT vom 20. Juni 2011 zur Reaktivierung der Strecke Senden – Weißenhorn als Bedingung für die Reaktivierung marktübliche Trassenpreise genannt wurden?
2. Welche Trassenentgelte werden in Bayern derzeit auf den unterschiedlichen NE-Bahnen im SPNV bezahlt?
3. Mit welchen Trassenentgelten für die zu reaktivierende Selb-Plößberg – Aß rechnet das StMWIVT? Gibt es Möglichkeiten der Förderung der Wiederinbetriebnahmekosten?
4. Mit welchen Trassenentgelten für die zu reaktivierende Staudenbahn rechnet das StMWIVT? Gibt es Möglichkeiten der Förderung der Wiederinbetriebnahmekosten?
5. Inwieweit gibt es eine Obergrenze für Trassenentgelte für von der BEG bestellte Leistungen im Schienenpersonennahverkehr?
6. Inwieweit sieht die Staatsregierung Änderungsbedarf bei der Finanzierung der Schieneninfrastruktur von NE-Bahnen?

## Antwort

des **Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**

vom 18.05.2012

Zu 1.:

Mit „marktüblichen Trassenpreisen“ ist in diesem Zusammenhang gemeint, dass die Trassenpreise nicht höher sein dürfen als auf vergleichbaren Strecken der DB. Im Fall Senden – Weißenhorn hat das StMWIVT mit den Stadtwerken Ulm (SWU) vereinbart, dass der Trassenpreis nicht über dem der benachbarten Strecke Neu-Ulm – Memmingen liegen darf. Dieser liegt (Preisstand 2012) bei 4,36 € pro Kilometer. Zusätzlich dürfen die SWU pro Verkehrshalt an einer ihrer Stationen 2,87 € (Preisstand 2012) abrechnen. Dies entspricht den Stationsgebühren für vergleichbare Stationen der DB Station & Service AG (Stationspreiskategorie 6).

Zu 2.:

Der bayerische SPNV nutzt derzeit die Infrastruktur von vier NE-Bahnen. (Der Sonderfall Bayerische Zugspitzbahn wurde hier nicht berücksichtigt, weil der Freistaat auf dieser Schmalspurstrecke lediglich einen Zuschuss für den SPNV-Betrieb auf der Teilstrecke Garmisch-Partenkirchen – Grainau leistet, bei dem keine separaten Infrastrukturgebühren verrechnet werden.) Die Trassenpreise sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde jeweils der Preisstand des Jahres 2012 dargestellt. Sofern der Trassenpreis von weiteren Komponenten (Achszahl, Gewicht etc.) abhängig ist, wurden jeweils die von einem typischen Zug des Schienenpersonennahverkehrs zu entrichtenden Kosten angegeben.

Infrastrukturbetreiber	Strecke	Preis pro km (€)
Kahlgrundbahn	Kahl – Schöllkrippen	6,48 (inkl. Stationsentgelte)*
Tegernsee-Bahn	Schaftlach – Tegernsee	6,00 (bei 8 Achsen)
Regentalbahn	Bad Kötzing – Lam	3,63
Deutsche Regionaleisen-DRE)	Bayreuth – Weidenberg	2,00 (bei unter 100 t Gewicht)

\* Stationsentgelte werden nicht separat ausgewiesen

Zu 3.:

Die DB Netz AG hat zugesagt, den deutschen Teil der Strecke in das Regionalnetz zu integrieren und entsprechende Nutzungsentgelte zu erheben. Mit Preisstand 2012 würde sich ein Trassenpreis von 4,36 € pro Kilometer ergeben.

Die Investitionen zur Wiederherstellung der Infrastruktur auf deutscher Seite können aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) mit bis zu 50 % der förderfähigen Kosten bezuschusst werden. Die DB Netz AG beabsichtigt, einen entsprechenden Förderantrag zu stellen. Zu-

dem beteiligen sich die Landkreise und Städte entlang der Strecke Hof – Selb-Plößberg mit einem regionalen Eigenanteil von insgesamt 760 T€ an den Kosten. Eine Fördermöglichkeit aus Landesmitteln besteht nicht.

Zu 4.:

Der Freistaat ist nur dann bereit, eine Bestellung von Zügen des Schienenpersonennahverkehrs zu prüfen, wenn unter anderem der Trassenpreis den marktüblichen Rahmen nicht übersteigt, also maximal den Kosten auf vergleichbaren Strecken der DB Netz AG entspricht. Eine solche Zusage des Infrastrukturbetreibers liegt im Fall der Staudenbahn im Gegensatz zu den Strecken Senden – Weißenhorn und Selb-Plößberg – Aš nicht vor.

Fördermöglichkeiten aus EFRE-, Bundes- oder Landesmitteln bestehen nicht. Den Gebietskörperschaften entlang der Strecke steht es jedoch frei, sich analog dem Modell Selb – Aš mit einem regionalen Eigenanteil an den Kosten zur Erüchtigung der Infrastruktur zu beteiligen.

Zu 5.:

Eine allgemeingültige Obergrenze gibt es nicht, da sich die Leistungsfähigkeit der Strecken, auf denen die BEG Züge bestellt, deutlich unterscheidet. So werden beispielsweise auf der Neubaustrecke Ingolstadt – Nürnberg sehr hohe Trassenpreise verlangt, im Gegenzug wird jedoch eine Infrastruktur geboten, die mit einer Linienzugbeeinflussung ausgestattet ist und mit bis zu 300 km/h befahren werden kann. Auch die Züge des Schienenpersonennahverkehrs verkehren dort mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und sind für Fahrgäste hoch attraktiv, wie die große Nachfrage belegt.

Zu 6.:

Die Staatsregierung bedauert, dass NE-Bahnen bisher nicht auf Bundesmittel zurückgreifen können und daher bei der Infrastrukturfinanzierung schlechter gestellt sind als die Gesellschaften der Deutschen Bahn AG, obwohl es sich teilweise sogar um ehemalige Schienenwege des Bundes handelt. Die Staatsregierung setzt sich daher beim Bund für eine Finanzierung auch von NE-Infrastruktur aus Bundesmitteln ein.