

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE

Regionalfaktoren bei Trassengeldern

und

ANTWORT

der Landesregierung

Das Land Sachsen-Anhalt klagt gegen die Deutsche Bahn auf Erstattung der bis 2010 von der Deutschen Bahn (DB) erhobenen Regionalfaktoren mit der Folge überhöht gezahlter Trassengelder.

1. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse vor, inwieweit auch in Mecklenburg-Vorpommern aufgrund eines erhobenen Regionalfaktors für Regionalzüge durch die DB zu hohe Trassengelder bis 2010 gezahlt wurden?
 - a) Wenn ja, wie hoch beläuft sich die Überzahlung und wird auch eine Klage gegenüber der DB auf Rückzahlung zu viel gezahlter Trassengelder erwogen?
 - b) Wenn nicht, beabsichtigt das Land zu prüfen, ob auch in M-V überhöhte Trassengelder gezahlt wurden?

Die Fragen 1, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Die Regionalfaktoren waren bis einschließlich 2011 Teil der gültigen Schienennetznutzungsbedingungen der DB Netz AG und somit mittelbar durch den Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr zu begleichen. Das Land Mecklenburg-Vorpommern wird den weiteren Fortgang der vom Land Sachsen-Anhalt angestrebten Klage verfolgen. Im Übrigen wird auf die Antwort der Landesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage auf Drucksache 6/2082 vom 7. August 2013 verwiesen.

2. Wie entwickelten sich die erhobenen Trassengelder der DB je Streckenkilometer in den vergangenen 15 Jahren für den Regionalbahnverkehr?

Die Preise je Streckenkilometer auf der Infrastruktur der DB Netz AG stiegen im Zeitraum von 2001 bis 2017 durchschnittlich um 2,44 Prozent pro Jahr.

3. Wie entwickelten sich die erhobenen Trassengelder der DB je Streckenkilometer in den vergangenen 15 Jahren beim Regionalbahnverkehr im Vergleich zu privaten Wettbewerbern?

Zu den Angaben für die DB Netz AG wird auf die Antwort zur Frage 2 verwiesen. Die Angaben für die privaten Wettbewerber sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

privater Wettbewerber	durchschnittliche jährliche Steigerung der Trassenentgelte pro Streckenkilometer im Zeitraum von 2001 bis 2017 in Prozent
TME Torsten Meincke Eisenbahn GmbH (01.07.2007 bis 09.12.2017)	6,29
Usedomer Bäderbahn GmbH - Kategorie 1 (01.01.2001 bis 09.12.2017)	4,65
Usedomer Bäderbahn GmbH - Kategorie 2 (01.01.2001 bis 09.12.2017)	4,63
Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (01.03.2015 bis 09.12.2017)	0,00
RegioInfra Gesellschaft mbH & Co. KG (01.03.2008 bis 09.12.2017)	2,01

Die Schmalspurbahnen wurden aufgrund ihres geringen Umfangs und ihrer Sonderstellung nicht mit aufgeführt.

4. Ist nach Ansicht der Landesregierung mit der erfolgten Deckelung der Stations- und Trassenpreise im Regionalbahnverkehr sowie der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel bis 2031 gewährleistet, dass Stations- und Trassenpreise proportional zu den für den Regionalbahnverkehr zur Verfügung stehenden Bundesmitteln steigen? Wie wird das gegebenenfalls begründet?

Aufgrund des seit 2016 veränderten Schlüssels zur Verteilung der Regionalisierungsmittel gemäß dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 19 Absatz 23 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), erhält Mecklenburg-Vorpommern von 2017 bis 2030 eine jährliche Dynamisierung, die geringer ausfällt, als sich aus dem Ansatz nach § 5 Absatz 3 RegG ergibt. Da gemäß Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) die Trassen- und Stationspreise im Infrastrukturbereich der DB AG für den Schienenpersonennahverkehr jährlich um 1,8 vom Hundert steigen werden, ergibt sich bezogen auf die jährlich zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel bis einschließlich 2030 weiterhin ein überproportionaler Anstieg der Trassen- und Stationspreise.