

Ausschließlich per E-Mail an BK-Eisenbahn@bnetza.de

Berlin, 12. Januar 2024

Betreff: BK10-23-0400_E – geplante Änderungen im Trassenpreissystem der DB Netz (TPS 2025)

Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne möchten wir die Gelegenheit nutzen, um in Vorbereitung auf die öffentlich mündliche Verhandlung am 17. Januar im Verfahren BK10-23-0400_E ergänzend zu unserem vorherigen Schreiben vom 25. Oktober 2023 und unseren Schreiben bezüglich der Stornierungsentgelte im Verfahren BK10-23-0213_E vom 15. Oktober und 8. Dezember 2023 Stellung zu beziehen.

Mit der am 3. Januar eingereichten erneuten Anpassung der Trassenentgelte nach oben hat die junge DB InfraGO als eine der ersten Amtshandlungen eine Entgeltsteigerung für den Schienengüterverkehr (SGV) angekündigt, die alle vorherigen Entgeltsteigerungen in den Schatten stellt. Dazu hat die DB InfraGO, in Abhängigkeit von den zulässigen Entgeltsteigerungen für den Schienenpersonennahverkehr, insgesamt vier unterschiedliche Anträge eingereicht. Je nach Antrag steigen die Trassenentgelte für den SGV im Standardsegment von 3,21 Euro / Trkm im aktuellen Jahr, auf 3,53 bis 3,64 Euro / Trkm im kommenden Jahr. Daraus ergeben sich prozentuale Steigerungen zwischen 9,9 und 13,4 Prozent zum TPS 2024.

Sowohl die Höhe, die Verteilung als auch der Zeitpunkt der Entgelterhöhung ist für den Markt nicht tragfähig. Die letzten Jahre zeichnen sich durch eine Phase der hohen Kosten und (Energie-) Krisen für den Schienenverkehr aus. In diesem Zeitraum sind die Trassenpreise konstant gestiegen, während die Qualität der Infrastruktur mit ähnlicher Verlässlichkeit abgenommen hat. Während dieser für die ZB finanziell besonders herausfordernden Situation die Trassenpreise um mindestens weitere 10 Prozent zu erhöhen, steht aus Sicht der Branche im direkten Widerspruch zu den Zielen der Regulierung, insbesondere §3, Abs 1. ERegG, dem Ziel der Steigerung des Anteils des Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen. Ein Ziel, das sich wohlgerne auch in der vermeintlich gemeinwohlorientierten Satzung der DB InfraGO wiederfindet, jedoch nicht gelebt wird. Die bisherige Argumentation der DB InfraGO scheint den gleichen Prämissen – Kosten plus Gewinn – der DB Netz zu folgen. Wir gehen davon aus, dass die Bundesnetzagentur bei der Bearbeitung des Antrags die von ihr erarbeiteten Kriterien einer gemeinwohlorientierten Trassenpreisgestaltung zugrunde legt.

Die Preissteigerungen werden im kommenden Jahr stärker wirken als vorherige Anpassungen der Trassenpreise. Bereits kurz vor Ende des Jahres wurde die Förderung der Trassenentgelte kurzfristig ausgesetzt und wird nach neusten Meldungen zum Bundeshaushalt nur in deutlich reduzierter Form weitergeführt werden. Aktuell sehen sich die Zugangsberechtigten damit bereits im laufenden Jahr in Bezug auf die Trassenpreise einem effektiven Preisanstieg von ca. 60 Prozent ausgesetzt. Für das kommende Jahr ist mit einer verminderten Trassenpreisförderung zu rechnen, die in den Folgejahren sukzessive abgeschmolzen wird. Ein bei der informellen Ankündigung des TPS 2025 gegenüber den Verbandsvertretern von der DB InfraGO angekündigter Einsatz für eine umfangreichere Trassenpreisförderung zur Kompensation der eigenen Preiserhöhungen und zur Herstellung der Marktverträglichkeit, verblieb scheinbar erfolglos.

In Kombination mit den weiterhin hohen Energiekosten, der signifikanten Erhöhung der Netzentgelte für das Bahnstromnetz der DB Energie und der verminderten Trassenpreisförderung, entwickeln die geplanten Trassenpreiserhöhungen in bislang ungekannter Höhe eine nachhaltig schädigende Wirkung für die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße, die die positiven Effekte der CO₂-Maut Erhöhung vollständig negiert. Die aktuelle gleitende Mittelfristprognose aus dem Sommer 2023 prognostiziert – wohl gemerkt noch ohne die Prognose der außergewöhnlich hohen Trassenpreissteigerung und den Einbruch der Trassenpreisförderung – ein nur leicht steigendes Schienengüterverkehrsaufkommen von 1,8 Prozent in 2024 und 0,9 Prozent in 2025. Wirtschaftlich operierende Unternehmen werden die rapide steigenden Kosten an die Endkunden weitergeben müssen, was eine Rückverlagerung der Verkehre auf die Straße zur Folge haben wird. Mit dem Rückzug der ZB, Marktaustritten und einem Rückgang der Verkehrsmenge ist bei derart hohen Kostensteigerungen zu rechnen. Um diese Entwicklung ausreichend zu illustrieren, werden wir der Beschlusskammer in Kürze eine exemplarische Beispielrechnung der Effekte Anhand eines mittelständischen EVU zukommen lassen.

Die DB InfraGO hat für die Einführung eines solchen Kostensprungs für die ZB aus mehreren Gründen einen denkbar schlechten Zeitpunkt gewählt. Nicht nur, dass der SGV durch die Kostenkrise der jüngsten Vergangenheit angezählt wurde – nach mehreren Jahren, in denen der Infrastrukturbetreiber maßgeblich durch eine Ignoranz der betrieblichen Realität der ZB und fehlende Kundenfreundlichkeit bestochen hat, hatte auch die Branche mit der Neugründung einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft auf ein Umdenken des Monopolisten gehofft. Stattdessen zeigt sich nun, dass die Bündelung von mehreren Monopolisten nur dazu geführt hat, dass sich die Wettbewerbsbedingungen für die ZB schneller und stärker verschlechtern als zuvor. Eine gemeinwohlorientierte Ausrichtung des Unternehmens ist nicht zu erkennen. Stattdessen scheint die Fusion der Infrastrukturunternehmen primär dazu zu dienen, bestehende Finanzierungslücken auf den Markt umzulegen.

Die geplanten Kostensteigerungen stehen dabei konträr zu der gelieferten Qualität der DB InfraGO, die nicht den Anforderungen des §3, Abs. 5 ERegG entspricht. Die derzeitige Leistung des Infrastrukturbetreibers sollte eher Anreize für eine Preissenkung als eine Preiserhöhung setzen. Die Verspätungs- und Ausfallzahlen im SGV sind weiterhin sehr hoch, was vor allem durch eine langanhaltende Schlechtleistung bei der ausreichenden personellen Besetzung der Stellwerke getrieben wird. Benötigtes Personal und technische Neuerungen, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, sind Mangelware. Es besteht inzwischen innerhalb der Branche ein signifikanter Zweifel daran, dass die eingenommenen Entgelte zielführend und effizient bei DB InfraGO verwendet werden. Bereits seit mindestens 2011 verlaufen die Trassenpreise und die Entwicklung der Produktivität des Infrastrukturbetreibers gegenläufig. Die seitens der DB InfraGO kalkulierten Kostensteigerungen sollten vor diesem Hintergrund besonders kritisch hinterfragt werden.

In einem Kontrast zur aktuellen Situation der ZB steht auch, dass die DB InfraGO über die kommenden Jahre bedeutend mehr staatliche Gelder zur Verfügung gestellt bekommt, als jemals zuvor. Diese Gelder dienen primär dazu, das qualitativ minderwertige Schienennetz auf den gesetzlich geforderten Zustand zu heben. Im Rahmen dieser Generalsanierung ist mit weiteren weitreichenden Einschränkungen und Mehrkosten für die ZB zu rechnen. Die Mehrkosten entstehen hauptsächlich durch längere Umleitungen von Verkehren durch die Baumaßnahmen der DB InfraGO, bei denen die betroffenen ZB keine Kompensationszahlungen erhalten. Die Weitergabe von Kostensteigerungen an den Endkunden ist in jedem Marktumfeld schwierig – sie wird jedoch unmöglich, wenn mit der Weitergabe von hohen Kosten gleichzeitig auch die Aussicht auf eine in den kommenden Jahren noch unzuverlässigeren und störanfälligeren Schieneninfrastruktur verbunden ist. Anstatt die so entstehenden Schäden für die ZB finanziell durch gleichbleibende oder geringfügig steigende Trassenpreise abzufedern, wird die Monopolstellung der DB InfraGO genutzt, um dem Markt höhere Kosten für eine schlechtere Leistung aufzuzwingen. Dies zeigt sich auch in dem Bestreben der DB InfraGO, das OGK erstmalig weitgehend auszureizen.

Während die DB InfraGO hauptsächlich die Inflationsentwicklung und den Investitionsbedarf für die Preissteigerungen verantwortlich macht, gehen wir davon aus, dass die DB InfraGO so auch ein signifikantes Gewinnziel absichern möchte. Die Abschaffung eines solchen wurde zum Unverständnis der Branche bei der Neuausrichtung des Infrastrukturmonopolisten abgelehnt. Vor diesem Hintergrund möchten wir anregen, dass das Gewinnziel der DB InfraGO, insbesondere mit Blick auf die Rolle des Infrastrukturbetreibers für das Gemeinwohl, im Rahmen des Verfahrens veröffentlicht und kritisch hinterfragt wird. Dies ist aus unserer Sicht auch notwendig, da die DB InfraGO dahingehende Anfragen des Marktes bislang ignoriert. Wir befürchten bei derartig hohen Entgelterhöhungen eine gewinnorientierte Überziehung des angemessenen Budgetrahmens seitens der DB InfraGO, dem nur die Beschlusskammer entgegenwirken kann.

Als problematisch sehen wir ebenfalls den Zeitpunkt der Umlegung der Kosten für Personenbahnsteige auf alle Marktteilnehmer an. Im Endeffekt bedeutet dies, dass die Bahnsteigkosten, unabhängig von der tatsächlichen Nutzung, in Zukunft auch vom SGV beglichen werden sollen. Während die grundsätzliche Logik, zukünftige Anlagenkosten auf alle Marktteilnehmer sowohl aus wirtschaftlicher als auch regulatorischer Sicht nachvollziehbar ist, sehen wir ein Problem bei der nach unserem Verständnis beabsichtigten Umlage der Kosten zum Ausgleich der bisherigen Unterdeckung des Stationsbetreibers. Den SGV dafür abzustrafen, dass DB Station & Service in der Vergangenheit keine ausreichenden Entgelte für die Nutzung von Personenbahnsteigen erhoben hat, ist nicht maßgerecht. Stattdessen sollte diese Finanzierungslücke kurzfristig durch die nach unserem Kenntnisstand ausgesprochen profitablen Vermarktungstätigkeiten bei den Bahnhöfen gedeckt werden. Nachdem diese Unterfinanzierung gelöst wurde, könnten die Bahnsteigkosten im Nachgang anhand eines angemessenen Verteilungsschlüssels, der die tatsächliche Nutzung zumindest in Teilen berücksichtigt, auf alle Verkehrsarten umgelegt werden.

Im Schreiben zum Abschluss des Verfahrens BK10-23-0075_E hatte die Beschlusskammer angekündigt, die maximale Trassenpreissteigerung für den SPNV im TPS 2025 ggf. auf 0,6 Prozent begrenzen zu wollen. Dies ergibt sich gem. des damaligen Schreibens aus der Verrechnung der nach RegG zulässigen maximalen Entgeltsteigerung von 1,8 Prozent und der tatsächlichen, darüberliegenden Steigerung für den SPNV im TPS 2024, die nachträglich nicht aufgehoben wurde und im TPS 2025 ausgeglichen werden soll. Das neue Kostenniveau für das TPS 2025 ist nach unserem Verständnis durch die Zusammenlegung der verschiedenen Infrastrukturunternehmen und die kalkulierten Kostensteigerungen der DB InfraGO im Vergleich zum TPS 2024 deutlich gestiegen. Dementsprechend sollte die im Abschluss schreiben angegebene maximale Höhe der Entgeltsteigerungen im SPNV erneut kritisch hinterfragt und ggf. neu verrechnet werden. Die aktuellen Preissteigerungen konnten im vorherigen Verfahren aus unserer Sicht nicht bereits prognostiziert werden, weshalb die geplante Begrenzung auf nur 0,6 Prozent nicht zweckmäßig erscheint und Anhand der Aspekte der gestiegenen Kosten angepasst werden sollte. Davon unabhängig vertreten wir weiterhin die Auffassung, dass die finanziellen Folgen dieser RegG-Anpassung nicht von den anderen Marktteilnehmern, sondern seitens der Politik getragen werden sollten. Die aktuelle Form der Begrenzung ignoriert die Tragfähigkeit für die anderen Verkehrsteilnehmer zu Gunsten eines politischen Handels zwischen Bund und Ländern.

Insgesamt verdeutlicht das aktuelle Trassenpreisverfahren sowohl die Mängel des bestehenden Trassenpreissystems, die fehlende Transparenz und Gemeinwohlorientierung des Infrastrukturbetreibers, sowie das Versagen der Regulierung, marktähnliche Anreize gegenüber dem Infrastrukturmonopolisten zu setzen. In einem vergleichbaren Marktsegment wären derartige Preissteigerung bei einem gleichzeitigen Niedergang der gelieferten Qualität nicht zu rechtfertigen. Mit Blick auf die geplante Eigenkapitalerhöhung von 5,5 Milliarden Euro bei der DB InfraGO allein im Jahr 2024 drohen in Zukunft aufgrund der

Verzinsung weitere Trassenpreissteigerungen. Eine Korrektur dieser Missstände muss primär durch den Gesetzgeber erfolgen. Wir hoffen allerdings auf die Unterstützung der Bundesnetzagentur und der Beschlusskammer dabei, diese Änderungen einzubringen und den aktuellen Automatismus von selbstverständlichen und regelmäßigen Trassenpreiserhöhungen zu durchbrechen.

Insgesamt schädigt das Vorgehen der DB InfraGO nachhaltig die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene und wird im Zusammenspiel mit den weiteren aktuellen Kostensteigerungen hohe Schäden bei den Wettbewerbsbahnen verursachen. Das Zusammenspiel aus einer Reduktion der Trassenpreisförderung und einer gleichzeitigen Entgelterhöhung sorgt dafür, dass sich Kosten für die Nutzung einer Standardtrasse im Zeitraum vom Ende des Fahrplanjahrs 2023 (9.12.) bis zum Start des Fahrplanjahrs 2025 (15.12.) von 1,22 Euro / Trkm auf bis zu 2,60 Euro / Trkm erhöhen – eine Steigerung von ca. 113 Prozent, die noch höher ausfällt, sollten in 2025 nicht mindestens 200 Millionen Euro für die Trassenpreisförderung des SGV bereitgestellt werden.

Die aktuelle Situation würde aufgrund der fehlenden Markttragfähigkeit aus unserer Sicht ausreichende Gründe für eine gemeinwohldienliche Gewinnminimierung seitens der DB InfraGO zugunsten der ZB und des gesellschaftlich angestrebten Verkehrswandels bieten. Stattdessen werden die Möglichkeiten der Trassenpreiserhöhung durch den Infrastrukturbetreiber ausgereizt. Dem durch die vorherigen Krisen und die Schlechtleistung des Infrastrukturbetreibers angeschlagenen Güterverkehr in Deutschland steht eine düstere Zeit bevor, falls die geplanten Trassenpreiserhöhungen bewilligt werden. Wir sehen aufgrund der Gesamtheit des potenziellen Schadens für die Branche die Notwendigkeit, dass die Beschlusskammer eine Ausnahme von §31 ERegG anordnet und die Steigerung der Trassenpreise auf ein marktverträgliches Maß begrenzt, die auch die ungleiche Belastung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten reduziert. Nur so lassen sich die Ziele der Regulierung gem. §3 ERegG, Abs. 1 und das Satzungsziel der DB InfraGO gem. §2, Abs. 1, Punkt 8. zur Steigerung des Anteils des Schienenverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen umsetzen.

Mit freundlichen Grüßen



Wolfgang Groß
Wettbewerbsbeauftragter



Oliver Smock
Eisenbahnpolitischer Referent