

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

20. Sitzung der Verbandsversammlung des NWL am 27.03.2012 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 3

Vorlage: 146/12

Stationspreissystem DB

Grundlagen:

ÖPNVG NRW, AEG

Berichterstatter:

Herr Bastisch

Begründung:

- siehe Fortsetzungsblätter –

Kosten:

keine

Beschlussfassung NWL:

Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:	Ja:		Nein:	X
--	-----	--	-------	----------

Einfache Mehrheit:	X	$\frac{2}{3}$ Mehrheit:		Einstimmig:	
--------------------	----------	-------------------------	--	-------------	--

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Die Verbandsversammlung stimmt der im Begründungstext beschriebenen Vorgehensweise zu

A handwritten signature in black ink, reading 'Hermann Paßlick'.A handwritten signature in black ink, reading 'Paul Breuer'.

Stationspreissystem DB**Öffentliche Sitzung****Begründung****1. Einführung**

In der Verbandsversammlung des NWL wurde letztmalig über den Sachstand bezüglich des Stationspreissystems DB informiert. Dabei wurden die nachfolgenden Beschlüsse gefasst:

Beschluss 20.10.2011:

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, sich weiterhin bei der Bundesnetzagentur für mehr Transparenz im Stationspreissystem der DB AG einzusetzen.
3. Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, bei der Bundesnetzagentur auch anzuregen, das Stationspreissystem der DB AG unter Berücksichtigung des europäischen Beihilferechtes zu prüfen.

Der Bundesnetzagentur kommt gem. § 14 AEG als Regulierungsbehörde eine entscheidende Rolle zu. Ihre Aufgabe ist es, die Einhaltung der Vorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen, insbesondere hinsichtlich der Benutzungsbedingungen, der Entgeltgrundsätze und der Entgelthöhen. Nachdem Herr Schwinn von der DB Station&Service AG in der NWL-Verbandsversammlung am 13.04.2011 die Position der DB dargestellt hat, wird die zuständige Referatsleiterin der BNetzA Frau Dr. Anne Steinmann in der Verbandsversammlung am 27.03.2012 die Rolle und Möglichkeiten der BNetzA bei der Regulierung der Infrastrukturkosten – Schwerpunkt hier die Stationspreise – erläutern.

2. Aktueller Sachstand einzelner Themenfelder**1.1. Stichprobenhaft Überprüfung Stationspreise**

Der NWL hatte mit Schreiben vom 29.09.11 der BNetzA die Bedenken zur Preisbildung im NWL insbesondere im bundesweiten Vergleich vorgetragen. Darauf hatte uns die BNetzA mit Schreiben vom 25.10.2011 mitgeteilt, dass eine Überprüfung der Kostenbasis für die Kalkulation der Stationspreishöhen geplant sei. Bestandteil dieser Prüfung soll auch eine stichprobenartige Betrachtung einzelner Preiswaben bzw. Aufgabenträgergebiete sein. Dabei sollen auch Stationen im Bereich des NWL berücksichtigt werden. Die BNetzA hat angekündigt, hierzu auch Daten der Aufgabenträger abzufordern. Die Prüfung steht noch aus.

1.2. Europarechtliche Beihilferegelungen

Gem. Beschluss zu Ziffer 3) der Verbandsversammlung am 20.10.2011 hat der NWL die BNetzA mit Schreiben vom 18.11.2011 um eine Einschätzung der beihilferechtlichen Zulässigkeit im Rahmen der europäischen Beihilferegeln gebeten. In Ihrer Antwort führt die BNetzA aus, dass die Beurteilung von Fragestellungen im Zusammenhang mit europarechtlichen Beihilfavorschriften nicht zum unmittelbaren regulierungsbehördlichen Aufgabenbereich gehört. Aus dem SPNV Markt heraus sei der BNetzA auch bislang keine entsprechende Diskussion bekannt.

Stationspreissystem DB**Öffentliche Sitzung**

Der NWL wird gebeten, weitere konkrete Zweifel an der beihilferechtlichen zu erläutern. Nach Einschätzung der Verwaltung muss es bezüglich des Beihilferechtes schwerpunktmäßig um die Frage einer möglichen Überkompensation gehen. Da u. a. die Entgelthöhe der Regulierung der BNetzA obliegt und damit überhöhten Entgelten widersprochen werden kann, ist die weitere Prüfung der europarechtlichen Beihilfefrage vsl. nicht zielführend. Es wird daher empfohlen, auf weitere diesbezügliche rechtliche Prüfungen, für die die Beauftragung einer fachkundigen Kanzlei erforderlich wäre, zu verzichten.

1.3. Grundsätzliche Veränderungen hinsichtlich der Regulierung des Zugangs zur Infrastruktur

Im Januar dieses Jahres wurde den Aufgabenträgern der Entwurf des neuen Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) zur Stellungnahme vorgelegt. Die Analysen durch die Aufgabenträger und die anderen Beteiligten laufen derzeit. Die Stellungnahmen sind bis Anfang März beim Bund einzureichen.

Novelliert wurde mit dem Gesetzentwurf das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) sowie die Eisenbahninfrastrukturnutzungsverordnung (EIBV). Speziell zum Zwecke der Eisenbahnregulierung wurde ein neues Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ausgearbeitet, in dem die Sachverhalte aus dem AEG und dem EIBV, die speziell die Regulierung betreffen, in einem Gesetz zusammengefasst werden.

Wie erwartet, ist die immer wieder eingeforderte Trennung von Netz und Betrieb nicht in den Gesetzentwurf eingearbeitet worden. Allerdings sind viele andere Forderungen der Aufgabenträger in den Entwurf eingeflossen.

Positiv ist zu vermerken, dass die Stellung der Bundesnetzagentur (BNetzA) wesentlich gestärkt werden soll. Sie erhält als Regulierungsbehörde mehr Rechte und mehr Eingriffsinstrumente. So bekommt sie die Festlegungsbefugnis für die Nutzungsbedingungen und kann zukünftig auch anlassunabhängig tätig werden. Sie bekommt die Verantwortung für die Überprüfung der Trennung von Netz und Betrieb und kann die Grundlagen für die Marktbeobachtung schaffen. Schließlich werden der BNetzA zusätzliche Personale für die erweiterte Aufgabenwahrnehmung zugestanden.

Ebenso wird begrüßt, dass die Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur zukünftig einer Ex-Ante-Genehmigungspflicht durch die BNetzA unterliegen. Vor allem aber wird die Genehmigung zukünftig davon abhängig gemacht, ob der Maßstab der Kosten der effizienten Leistungserbringung berücksichtigt worden ist. Es können demnach Preise von Unternehmen zum Vergleich herangezogen werden, die vergleichbare Leistungen auf vergleichbaren Märkten anbieten.

Die Bahnstromversorgung bleibt trotz Monopolstellung der DB weiterhin weitgehend unreguliert.

Stationspreissystem DB**Öffentliche Sitzung**

Schließlich wird, nicht nur von den Aufgabenträgern, vehement kritisiert, dass Investitionen aus Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuF), Ersatzinvestitionen sowie Instandhaltungsmaßnahmen und Neu-/Ausbauinvestitionen im Rahmen der Entgeltregulierung nicht überprüft werden dürfen. Damit sind ganz erhebliche Kostenbestandteile der Infrastrukturfinanzierung der Regulierung entzogen.

Nach Veröffentlichung des Entwurfs des neuen Eisenbahnregulierungsgesetzes hat der NWL, gemeinsam mit VRR, NVR und dem Landkreistag eine Stellungnahme ausgearbeitet und dem Bund zugeleitet. In Zusammenarbeit mit allen SPNV-Aufgabenträgern wird über die Geschäftsstelle der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger (BAG) zurzeit eine sehr umfassende gemeinsame Stellungnahme vorbereitet, die dem Bund bis zum Ablauf der Stellungnahmefrist Anfang März übermittelt wird.

1.4. Billigkeitskontrolle der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsentgelte

Derzeit sind noch verschiedene Rechtsstreitigkeiten bezüglich der Preisgestaltung bei den Infrastrukturbenutzungsentgelten anhängig. Mit Bezug auf die Unbilligkeit bei der Erhöhung der Stornierungsentgelte der DB Netz AG für Zugtrassen haben die OLG München und Düsseldorf die Anwendbarkeit der Billigkeitskontrolle gem. § 315 BGB berücksichtigt. Die Anwendbarkeit dieser Billigkeitskontrolle hat mittlerweile auch der BGH bestätigt. Die parallele behördliche Kontrolle anhand des Eisenbahnrechts durch die BNetzA schließt eine solche zivilrechtliche Prüfung nicht aus. Die Infrastrukturunternehmen müssen deshalb im Streitfall die Billigkeit der Entgelte darlegen.

1.5. Revision ÖPNVG

Im NWL ergeben sich durch die Einführung des Stationspreissystems 2011 Mehrbelastungen in Höhe von rd. 7,5 Mio. Euro. Weitere Belastungen im NVR führten gemeinsam mit einer deutlichen Entlastung im VRR dazu, dass die Kostensteigerung in NRW insgesamt einer „normalen“ jährlichen Dynamisierung um rd. 2,0 % entsprach. Die Mehrbelastungen im NWL sind in die Revision der Mittelzuweisungen nach § 11 ÖPNVG eingeflossen. Das Verfahren zur Revision des ÖPNVG ist bisher landesseitig nicht abgeschlossen. Damit ist noch nicht abschließend gewährleistet, dass die anfallenden Infrastrukturkosten tatsächlich zu Hundertprozent ausgeglichen werden. Das aktuelle ÖPNVG NRW sieht gem. § 11 (5) eine Neufestsetzung der Pauschalen mit Rückwirkung zum 01.01.2011 spätestens bis zum 31.12.2012 vor.

3. Weiteres Vorgehen

Aufgrund des dargestellten Sachverhaltes wird empfohlen, die Prüfung der Angemessenheit der Stationspreise im NWL wie folgt weiter zu verfolgen:

- Aufgrund der Grundlage der bei der BNetzA vorgesehenen stichprobenhaften Prüfung im Jahr 2012 wird der NWL die BNetzA bei der Auswahl geeigneter Stationen und der Bereitstellung von bei den Aufgabenträgern vorhandener Unterlagen und Hintergrundinformationen unterstützen.

Stationspreissystem DB**Öffentliche Sitzung**

- Bezüglich der Möglichkeit der zivilrechtlichen Billigkeitskontrolle wird der NWL dieses Ansinnen in den derzeit noch laufenden Rechtsstreit der Hellertalbahn Betzdorf – Dillenburg (hier geht es um die damaligen Verwerfungen im Stationspreissystem 2005) weiter forcieren. Darüber hinaus soll die das Verfahren betreuende Kanzlei BBG beauftragt werden, die gerichtliche Überprüfung der Billigkeit der Preisbildung des SPS 2011 beispielhaft für die Stationen der Hellertalbahn zu beantragen.
- Der NWL wird sich im Rahmen der weiteren Diskussion zu den Neuregelungen bezüglich der Regulierung des „Netzzugangs“ weiterhin für eine starke Stellung der BNetzA als zuständige Regulierungsbehörde einsetzen.