



## **Kleine Anfrage**

**des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD)**

**und**

**Antwort**

**der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie  
und Tourismus**

### **Prüfung von Einbehaltung von Geldern wegen Bahnausfällen**

#### Vorbemerkung des Fragestellers:

Am 13. September schrieb der SHZ über die sich häufenden Bahnausfälle in Schleswig-Holstein: „Madsen will prüfen lassen, ob das Land wegen der ausgesprochen schlechten Qualität des Schienennetzes von jenen 150 Millionen Euro, die jährlich an DB Netz fließen, einen Teil einbehalten kann“.<sup>1</sup>

1. In welchem Rahmen wurde die angekündigte Prüfung vorgenommen?

#### Antwort:

Die Begrenzung der Trassenpreise für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist der Landesregierung ein wichtiges Anliegen. Daher hatte die Landesregierung im März 2023 bereits einen Antrag in den Bundesrat eingebracht, dem alle Bundesländer beigetreten sind. Dieser sah vor, dass die Infrastrukturentgelte nicht, wie in § 37 Absatz 2 Eisenbahnregulierungsgesetz geregelt, entsprechend der im Herbst 2022 vereinbarten zusätzlichen Dynamisierung der Regionalisierungsmittel erhöht werden. Mit dem erfolgreichen Antrag wurde erreicht, dass die bereits

---

<sup>1</sup> <https://www.shz.de/deutschland-welt/schleswig-holstein/artikel/schleswig-holstein-das-bahnland-der-nadeloehre-45445244>

beschlossene Erhöhung der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel vollständig bei den Ländern ankommt. Zusätzlich wurden die aktuellen vertraglichen Beziehungen zwischen dem Land Schleswig-Holstein, der NAH.SH, den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sowie weitere rechtliche Rahmenbedingungen im MWVATT einer Prüfung nach möglichen Handlungsoptionen unterzogen.

## 2. Was hat die Prüfung ergeben?

### Antwort:

Aktuell zahlt das Land Schleswig-Holstein mittelbar über die im Nahverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen Netzentgelte i.H.v. 160 Mio. € jährlich an die DB Netz AG und DB Station&Service AG. In den vergangenen Jahrzehnten hat das Land die Zugleistungen immer weiter ausgebaut, die Zahlungen an die DB-Gesellschaften wurden dadurch immer höher.

Eine regionale Aufteilung der Gesamtkosten der Infrastruktur liegt nicht vor, insofern kann nicht beurteilt werden, wie viele dieser Kosten auf Schleswig-Holstein entfallen und ob die daraus abgeleiteten Entgelte verhältnismäßig sind. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass Schleswig-Holstein bei den Kosten pro Schienenkilometer im SPNV nach Angabe der Bundesnetzagentur deutschlandweit auf Platz 6 liegt.

Die Bepreisung der Schieneninfrastruktur bezieht bislang nur indirekt Qualitätsaspekte der Instandhaltung mit ein. Nach dem derzeit gültigen Anreizsystem der DB Netz sind vom Verursacher für Verspätungsminuten im Nahverkehr 1 EUR pro Minute ab einem Schwellenwert von 3,5 Minuten zu bezahlen. Fallen Züge aufgrund von Schlechtleistung DB Netz aus, müssen für diese Züge keine Trassenentgelte gezahlt werden. Die Zahlungen aus dem Anreizsystem stehen gerade in Peakzeiten in keinem Verhältnis zum subjektiv erlebten Kundenempfinden. Die Einflussmöglichkeiten für das Land Schleswig-Holstein sind sehr begrenzt, obwohl zwischen 80% und 90 % der Trassenentgelte in Schleswig-Holstein aus vom Land finanzierten Nahverkehr stammen.

Als Vertragspartner der EIU haben die EVU die von der Bundesnetzagentur (BNetzA) genehmigten und in den Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) veröffentlichten Nutzungsentgelte zu bezahlen. Das Land hat keine direkte Vertragsbeziehung mit der DB Netz AG oder der DB Station & Service AG, es bezahlt jedoch indirekt die Infrastrukturentgelte oder Infrastrukturnutzungsgebühren über die Verkehrsverträge mit den EVU als durchlaufende Posten.

DB Netz stellt die Nutzungsbedingungen bundesweit einheitlich auf. Es sind bei Qualitätsmängeln an der Infrastruktur Minderungen vorgesehen, diese haben jedoch einen geringen Umfang. Weitere Kürzungen akzeptiert DB Netz nicht.

Weitergehende Kürzungen sind nur durch Maßnahmen der BNetzA oder eine Änderung des Regulierungsrahmens denkbar.

Daher wird seitens der Landesregierung nun ein Dialog mit der BNetzA gestartet, um mögliche Verbesserungen im bestehenden Verfahren oder perspektivisch durch Änderung des Regulierungsrahmens zu erörtern. U. a. möchte die Landesregierung folgende Fragen erörtern:

1. Wie kann das Land Schleswig-Holstein Transparenz erhalten, wofür die Mittel in Schleswig-Holstein in welcher Höhe eingesetzt werden?

2. Welche Möglichkeiten hat die BNetzA im bestehenden Rechtsrahmen stärkere Anreize zu setzen, um die Qualität der Infrastruktur zu erhöhen?
3. Welche Möglichkeiten hat die BNetzA darauf hinzuwirken, dass eine wesentlich höhere Transparenz über Störungen (und Folgestörungen) hergestellt wird?
4. Inwiefern könnte die BNetzA die fälligen Strafzahlungen erhöhen?
5. Inwiefern ist die relative Tragfähigkeit des Schienenpersonennahverkehrs höher als die des Schienengüter- und –personenfernverkehrs, die beide seitens des Bundes subventioniert werden?
6. Inwiefern kann die schlechte Qualität der Infrastruktur bei der Festsetzung der Trassenentgelte mindernd berücksichtigt werden?
7. Welche Möglichkeiten zur Änderung des Regulierungsrahmens sieht die BNetzA, um stärkere Anreize für eine höhere Qualität der Schieneninfrastruktur setzen zu können?

Auf der Verkehrsministerkonferenz 2023 hat Schleswig-Holstein zudem im Rahmen einer Protokollerklärung den Bund aufgefordert, bei der zukünftigen gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft ein Trassenpreissystem zu etablieren, das auch eine wirksame Malus-Regelung enthält. Wenn die Kennzahlen zur Qualität oder zur Verfügbarkeit der Infrastruktur in einem Land unter dem Bundesdurchschnitt liegen, sollten die Trassenpreise entsprechend gesenkt werden, damit finanzielle Anreize gesetzt werden, die Qualität nachhaltig zu erhöhen.

3. Falls Geld einbehalten werden kann: was wird mit den eingesparten Mitteln passieren?

Antwort:

Erleiden Züge Verspätungen oder fallen aus, werden diese durch den Betreiber der Schienenwege erfasst und bestimmten Störungsursachen zugeordnet. Die Zuordnungen führen bereits heute zu Strafzahlungen durch das jeweils verantwortliche Unternehmen inklusive dem Anbieter der Schieneninfrastruktur DB Netz (sog. Anreizsystem). Strafzahlungen von DB Netz gehen direkt den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) als Vertragspartner zu.

4. Falls noch keine Prüfung vorgenommen wurde: Warum nicht und wann wird diese stattfinden?

Antwort:

Entfällt.