

Notiz zur Informationsveranstaltung am 5. September 2018 in Frankfurt am Main

TraFöG bietet Chance auf Bundeszuschuss von 1,28 Euro/Zug-Kilometer noch in 2018

175 Millionen Euro zur Senkung der Trassenpreise will der Bund noch in diesem Jahr ausgeben, um die Schiene zu stärken. Einzelheiten der geplanten Förderung wurden am 5. September 2018 gemeinsam vom Bundesministerium für Verkehr, dem Eisenbahn-Bundesamt und der DB Netz in Frankfurt am Main der Branche vorgestellt. Vor allem EBA und DB Netz sollen – wie bereits Anfang Juli berichtet – bei der Förderung des Schienengüterverkehrs zusammenwirken, um die Mittelvergabe rechtssicher und effizient zu gestalten.

Steffen Müller, Referatsleiter im BMVI, stellte die Trassenpreissenkung für – derzeit nur – den Schienengüterverkehr in den Kontext des „Masterplan Schienengüterverkehr“, den der frühere Bundesverkehrsminister Dobrindt noch 2017 auf den Weg gebracht hatte. Der neu gewählte Bundestag hatte für eine zum 1. Juli, das heißt auch rückwirkend, beginnende Förderung im Bundeshaushalt 2018 kurz vor der Sommerpause 175 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Für 2019, 2020, 2021 und 2022 sind jeweils 350 Millionen Euro vorgesehen, die aber noch jeweils mit dem Bundeshaushalt beschlossen werden müssen. 2023 sollen in der ersten Jahreshälfte noch einmal 175 Millionen Euro für das zunächst auf fünf Jahre befristete Programm verausgabt werden. Ob es verlängert wird, könnte nach der für 2021 geplanten „Evaluation“ entschieden werden.

Bevor es aber überhaupt los geht, muss die EU-Kommission noch die förderpolitische Unbedenklichkeit durch eine Notifizierung der geplanten Förderrichtlinie bescheinigen. Müller bestätigte in Frankfurt, dass der entsprechende Antrag in Brüssel vorliegt und man nicht zuletzt wegen des Engagements der BMVI-Hausleitung davon ausgehe, dass die Notifizierung noch im Herbst erfolgt und die Haushaltsmittel auch noch in diesem Jahr abfließen können.

Müller wies auch darauf hin, dass der Bund als Geldgeber in der Förderrichtlinie Erwartungen an die Bahnunternehmen formuliert habe. Nicht nur müssten Informationen zur Auswirkung auf das Preisniveau und die Marktentwicklung für die Evaluation geliefert werden. Durch die Kostensenkung erwartet Berlin sowohl eine – nicht quantifizierte – Marktverschiebung von der Straße auf die Schiene als auch höhere Modernisierungsinvestitionen der gestärkten EVU. Das mindestens auf den ersten Blick bestehende Paradox, dass man nicht gleichzeitig investieren und die Gelder über niedrigere Preise an die Kunden weitergeben könne, zog sich wie ein roter Faden durch die Veranstaltung. Müller wies mehrfach darauf hin, dass beides erreicht werden müsse und die Entwicklung ohne weitere Vorgaben des Bundes durch den Markt geregelt werden müsse. Am Runden Tisch Schienengüterverkehr seien die Verlader immerhin dabei gewesen und sich daher bewusst, dass nicht das gesamte Volumen alleine in die Preise gehen solle. Konkrete Ziele gibt es hierfür seitens des Bundes aber nicht.

Matthias Müller, Referatsleiter (Ref. 41) im EBA und Markus Ortmann von DB Netz stellten anschließend das verabredete Procedere vor, das in der Förderrichtlinie beschrieben und noch in die „Schienennetz-Benutzungsbedingungen“ (per unterjähriger Änderung, über die der Sektor in ca. drei bis vier Wochen unterrichtet werden soll) aufgenommen werden soll. Müller kündigte für demnächst einen schriftlichen Handlungsleitfaden und eine Darstellung der Abwicklungsprozesse im Internet an.

Demnach ruft die DB Netz monatliche Tranchen aus den Bundesmitteln ab, nachdem zuvor ein für das gesamte Jahr geltender Antrag der DB Netz AG mit dem vorgesehenen spezifischen Zuschussbetrag je Zugkilometer vom EBA bearbeitet und genehmigt wurde. DB Netz lässt sich von den interessierten EVU per Beauftragung mandantieren, den EVU-spezifischen Zuschuss zur Trassenentgeltabrechnung zu Lasten der vom EBA bereitgestellten Mittel zu stellen und abzuwickeln. Mit diesem Antrag müssen die EVU zugleich die SNB und die Bedingungen der Förderrichtlinie akzeptieren. Sowohl Abrechnung als auch Kalkulation scheinen auf den ersten Blick vergleichsweise einfach. Pro Trassenkilometer wird von der DB Netz jährlich ein in allen „SGV-Segmenten“ des Trassenpreissystems gleich hoher Zuschuss aus dem Quotienten der zur Verfügung stehenden Bundesmittel und der erwarteten Trasseneinnahmen aus dem SGV auf Grundlage der von der Bundesnetzagentur genehmigten Entgelte und der erwarteten Betriebsleistung errechnet. Konkret: für 2018 stehen für die zweite Jahreshälfte 175 Millionen Euro Bundesmittel bereit und DB Netz erwartet Trassenentgelt-Einnahmen von 388 Millionen Euro. Daraus errechnet sich eine Zuschussquote von knapp über 45 Prozent, wenn das Bundesgeld vollständig ausgezahlt wird. DB Netz hat in Frankfurt das Ergebnis vorgestellt: statt der genehmigten 2,83 Euro/Zugkilometer käme der „Standard-Güterzug“ durch die Förderung auf nur noch 1,55 Euro/Zugkilometer – Ersparnis 1,28 Euro/Zugkilometer.

Konkret soll es so aussehen: im Umfang der berechtigten Förderhöhe werden die Zahlungen der monatlichen Schlussrechnung – also für die tatsächlich angefallenen Trassenentgelte sowohl aus Netzfahrplan- als auch aus Gelegenheitsverkehrstrassen – bei allen förderberechtigten Unternehmen von der DB Netz automatisch vermindert. Außen vor bleibt der Umsatzsteueranteil, der nicht förderfähig ist. Nur Trassenentgelte im Bereich der bundeseigenen (DB-) Infrastrukturunternehmen sind förderfähig. Die Vorauszahlungen der EVU an DB Netz bleiben unverändert. Auch verschiedene mit der Trassenentgeltabrechnung mehr oder minder zusammenhängenden Entgelte bzw. Gutschriften werden individuell behandelt. So ist der Neuverkehrsnachlass der DB Netz ebenfalls nicht förderfähig – die Förderung beschränkt sich hier auf den 80-Prozent-Anteil. Die automatische Entgeltminderung wird vor Berechnung des Förderbetrags ebenfalls vom ursprünglichen Entgelt abgezogen. Ein eventueller Malus aus dem lärmabhängigen Trassenentgelt bezieht sich auf das ungeförđerte Entgelt und auch die Stornierungsentgelte bleiben von der Förderung unberührt. Sollte es noch ein Anreizsystem zur Förderung der Pünktlichkeit geben, wird es mit der Förderung keine Wechselwirkungen geben.

Den Eisenbahnverkehrsunternehmen wird in der Förderrichtlinie aufgegeben, ihre Kunden in geeigneter Weise über die Trassenpreisförderung zu informieren – eine Vorgabe, die einige belustigte Zwischenrufe nach sich zog. Nicht wenige Teilnehmer berichteten von bereits jetzt vorliegenden weitgehenden Forderungen ihrer Kunden.

Ab 2019 soll der Fördersatz spätestens zwei Wochen vor Beginn der Fahrplanbestellperiode für den folgenden Netzfahrplan bekannt gegeben werden – für 2018 und 2019 ist das natürlich nicht mehr zu schaffen. Der Fördersatz für 2018 beträgt entsprechend der Informationen von DB Netz auf Basis der aktuellen Einnahmeerwartungen des Infrastrukturbetreibers 45 Prozent. Der Wert für 2019 soll im Herbst bekannt gegeben werden. In der zweiten Jahreshälfte wird anhand der Entwicklung der tatsächlichen Nachfrage der Fördersatz überprüft und gegebenenfalls für den Rest des Jahres angepasst. DB Netz und BMVI halten das Problem sich ändernder Marktentwicklungen wegen einer hohen Prognosegüte und in der Regel geringer Volatilität des Marktes für überschaubar, das Netzwerk sieht den Bundestag als Haushaltsgesetzgeber in der Pflicht, Zusatzmittel bei Bedarf bereit zu stellen, um Kalkulationsrisiken für die EVU zu vermeiden. Noch größere Unklarheiten für die Kalkulation und Preisverhandlungen bestehen vor allem in den absehbar weiter schwebenden Gerichtsverfahren zur Trassenpreishöhe zwischen DB und Bundesnetzagentur. Es ist zu erwarten, dass die Bundesnetzagentur auch den Antrag der DB Netz für den Trassenpreis des Standard-Güterzuges mit 3,13 Euro/Zugkilometer nicht akzeptieren und wie in den vergangenen beiden Fahrplanjahren nur einen niedrigeren Preis genehmigen wird. Das Ergebnis kann auch den Fördersatz beeinflussen, wenn die kalkulierten Einnahmen der DB Netz, also der

Nenner der Berechnung, kleiner wird. Das bisherige Vorgehen der Bundesnetzagentur steigert den Fördersatz – und senkt die Belastung durch einen niedrigeren Ausgangstarif. Zugleich besteht aber für die EVU das Risiko, dass die DB Netz doch nach Jahren Recht bekommt und die Bescheide der Bundesnetzagentur aufgehoben werden. Dann müssten die EVU die Differenz zum höheren Trassenpreis nachzahlen. Auch Rückzahlungen der Förderung seien, so Müller, nicht völlig undenkbar. Das könnte die anderen Segmente des SGV betreffen, deren Trassenpreise durch die Bundesnetzagentur zuletzt immer etwas höher angesetzt wurden. Rückforderungen sind auch aus zwei anderen Gründen, so Müller, nicht vollständig undenkbar, aber eher unwahrscheinlich. Zum einen, wenn ein Unternehmen parallel weitere öffentliche Fördermittel bekommt und die europäischen Höchstgrenzen überschreiten sollte und wenn kein Verwendungsnachweis geliefert wird. Die im Förderrecht des Bundes obligatorische Verwendungsprüfung übernimmt das EBA bei der DB Netz AG, die im Übrigen monatlich über die Auszahlungen an die EVU an die Behörde berichten muss. Zuständig auf der EBA-Seite für Verwendungsprüfung ist die Außenstelle Köln. Prüfungsrechte des EBA – und des Bundesrechnungshofes - bei den geförderten Unternehmen – sollen für den Fall eingeräumt werden, dass über die seitens der DB Netz gemeldeten Daten hinaus, weitere Informationen zur Verwendung der Fördermittel benötigt werden, die der DB Netz AG nicht vorliegen. Dies kann insbesondere im Rahmen der für 2021 geplanten Evaluation der Fördermaßnahme notwendig werden.

Was müssen die EVU nun tun? Zunächst die Veröffentlichung der Förderrichtlinie abwarten, dann im Herbst und vsl. bis spätestens 14. Dezember den in Kürze veröffentlichen Antragstext bei der DB Netz AG für 2018 und danach möglichst bis 15. Dezember (spätestens bis 15. Januar 2019) den Antrag für 2019 stellen. DB Netz wird seinerseits den Förderantrag beim EBA für 2018 und 2019 unmittelbar nach Inkrafttreten der Förderrichtlinie stellen, so dass die Mittel kontinuierlich abgerufen werden können.

Die Vortragsfolien der Referenten stehen neben dieser Notiz online zur Verfügung Die offenbar unverzichtbare Abkürzung für das Ganze bei der DB Netz AG wurde ebenfalls bekannt gegeben: „TraFÖG – Trassenentgelt-Förderung im Güterverkehr“

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.
Peter Westenberger (Geschäftsführer)
Mobil +49 170 48 54 864
Tel +49 30 53 14 91 473
Mail westenberger@netzwerk-bahnen.de