



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

## Die Halbierung der Trassenpreise aus dem Blickwinkel des Güterverkehrs

Peter Westenberger

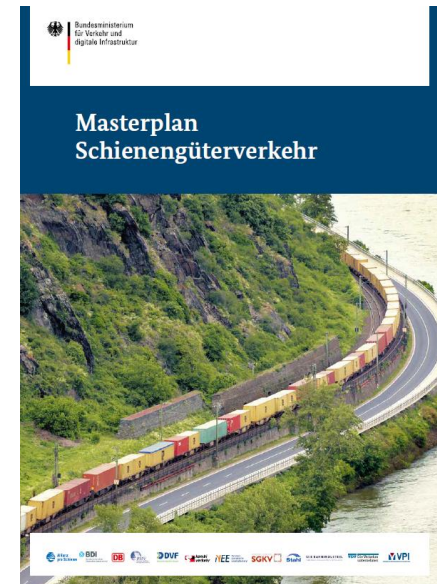
Praxisworkshop Eisenbahnregulierung, Berlin, 19. April 2018

# Die Trassenpreishalbierung im Güterverkehr ist eine Notoperation an nicht geheilten Wunden

- Grundproblem ist das im Verkehrsträgervergleich und im europäischen Vergleich nur bei der Schiene in Deutschland etablierte Prinzip der Vollkostendeckung (Nutzerfinanzierung von Betrieb und Unterhalt)
- Erschwerend hinzu kommen der mangelnde Wettbewerbs- oder Effizienzdruck auf das natürliche Monopol der DB Netz AG und die Fehlsteuerung durch den „Finanzierungskreislauf Schiene“
- Im Ergebnis belasten die Trassenpreise die Wettbewerbsfähigkeit des im harten intermodalen Preiskampf stehenden Schienengüterverkehrs
- 2017 ist der Marktanteil der Schiene erneut gesunken – auf 17,4 Prozent
- Die Halbierung der Trassenpreise durch staatlichen Zuschuss war daher eine Kernforderung der Eisenbahnverbände zur Bundestagswahl 2017
- Hierfür werden jährlich ca. 350 Mio. Euro an Steuergeldern benötigt

# Die Umsetzung ist noch nicht gesichert

- Die Forderung wurde von allen Parteien geteilt, nach anfänglichem Zögern in den „Masterplan Schienengüterverkehr“ aufgenommen und auch im Koalitionsvertrag in etwas weicherer Form festgehalten
- Aktueller Stand: nach anfänglicher Vorbereitung eines Vertrages zwischen dem Bund und der DB Netz AG wurde – dem Vernehmen nach aufgrund von regulierungsrechtlichen Bedenken der Bundesnetzagentur – zwischenzeitlich der Entwurf einer Förderrichtlinie erstellt, der bei der EU-Kommission notifiziert werden soll.
- Die Förderung soll vorbehaltlich der Verankerung im Bundeshaushalt 2018 rückwirkend ab 1. Januar 2018 gewährt werden und auf Antrag erfolgen. Bewilligungsbehörde soll das Eisenbahn-Bundesamt sein.



# Thesen zur Bewertung der Trassenpreishalbierung

- Das produzierende Gewerbe ist der primäre Nutznießer
- Die Bahnunternehmen erwarten eine Stabilisierung der Mengen, aber keine Ergebnis- und nur geringe Innovationswirkung
- Der Widerspruch zwischen Halbierung und "normaler Trassenpreissteigerung" sowie dem Ergebnisdruck der DB-Infrastruktur ist nicht aufgelöst
- Auch die "Schieflage" durch die Trassenpreisbremse im ERegG droht die Effekte im SGV ab 2020 teilweise "aufzufressen"
- Die "Gegenfinanzierung" ist derzeit unklar
- Die Effekte werden in Frage gestellt, weil auch bei den anderen Verkehrsträgern die Kostenschraube nach unten gedreht wird (Mautgutachten, Mautbefreiung E-Lkw, Gebührenbefreiung Binnenschiff)
- Das Verfahren ist unnötig kompliziert
- Aus der "Halbierung" im Güterverkehr ist nur wenig für die anderen Verkehrsarten zu lernen

## ■ Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

- Peter Westenberger | Geschäftsführer
- Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE)
- Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin
  
- Tel        0049 30 53 14 91 47 0
- Mail        westenberger@netzwerk-bahnen.de
- Website: [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)