

PRESSEINFORMATION

vom 29. Juli 2020

Absicht oder Versäumnis im Ministerium? Trassenpreise im Schienengüterverkehr sollen 2020 doch noch steigen

Parallel zu Treueschwüren bei der Beratung des Masterplan Schienenverkehr hat das Bundesverkehrsministerium im Frühjahr eine weitere Steigerung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr verursacht. Dies geht aus Unterlagen eines Verfahrens bei der Bundesnetzagentur hervor. Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) sagte in Berlin: "Ob Vorsatz oder Unachtsamkeit, das Ergebnis ist ein verheerendes Signal. Wie soll so die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gestärkt werden?"

Auslöser ist eine - nur auf den ersten Blick zusammenhanglose - Stärkung des Personennahverkehrs auf der Schiene durch das Klimaschutzpaket 2030. Dort war im September 2019 eine zusätzliche Steigerung der sogenannten Regionalisierungsmittel beschlossen worden, die der Bund den Ländern zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs überweist. In diesem Jahr handelt es sich um einen Betrag von 150 Millionen Euro, insgesamt geht es um 5,2 Milliarden Euro bis 2030.

Indirekt hätten die Beschlüsse nach dem immer wieder kritisierten Mechanismus der Trassenpreisermittlung des Eisenbahnregulierungsgesetzes als Nebeneffekt eine überproportionale Steigerung der Trassenpreiseinnahmen der bundeseigenen DB Netz AG ausgelöst, statt vor allem mehr Zugfahrten zu finanzieren. Durch eine geringfügige Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes wurde der unerwünschte Effekt im Nahverkehr eingedämmt. Regierung, Parlament und Bundesrat sind aber trotz einer Warnung der Bundesnetzagentur und der betroffenen Branche nicht so weit gegangen, auch den Güterverkehr - und den Personenfernverkehr - von den mittelbar ausgelösten Trassenpreissteigerungen explizit zu verschonen.

Auf Basis der Daten der DB Netz AG soll nun der Trassenpreis für den Standard-Güterzug ab 13. Dezember auf 3,05 Euro pro Kilometer (+ 2,4 Prozent gegenüber heute) steigen. Er würde sich damit wieder dem ursprünglich von der DB Netz beantragten Wert von 3,21 Euro pro Kilometer nähern, den die Bundesnetzagentur nicht genehmigte mit Beschluss vom 31. März 2020 auf 2,91 Euro/Kilometer absenkte. Das zutreffende Argument der Behörde war die Unmöglichkeit, den Verladern in Industrie und Handel noch höhere Trassenpreise abzuverlangen. Gegenüber dem Planungsstand von Ende März würden die Trassenpreise nun um fast fünf Prozent steigen.

Kerkeling: "Zwischenzeitlich hat das durch die Corona-Pandemie ausgelöste Preisdumping des Straßengüterverkehrs die Lage für die Güterbahnen noch weiter verschärft." Eine wettbewerbsrelevante Komponente hat der Fall auch dadurch bekommen, dass - ausschließlich - den DB-Unternehmen auch für das kommende Jahr noch eine Erstattung von Pandemie-bedingten Umsatzausfällen von den Parlamentsausschüssen in Aussicht gestellt wurde, während die Wettbewerbsbahnen wie schon in diesem Jahr offenbar leer ausgehen sollen.

Kerkeling: "Der Verkehrsminister kann seinen Fehler noch korrigieren. Wenn er es ernst meint mit der Förderung der umweltfreundlichen Schiene im Güterverkehr, muss er die Trassenpreisförderung für 2021 im Bundeshaushalt aufstocken. Außerdem muss er den irren Trassenpreismechanismus des Eisenbahnregulierungsgesetzes korrigieren und auf das Prinzip der Bepreisung entsprechend der Grenzkosten umstellen, damit zusätzliche Verkehre attraktiver werden.