

Berlin, 08. August 2023

Kurzes Aufatmen in der Kostenkrise

Trassenpreise für 2024 werden nicht nachträglich erhöht

Nach einem intensiven Verfahren erging am gestrigen Abend seitens der Bundesnetzagentur der Beschluss, dass das bereits im Frühjahr bestätigte Trassenpreissystem der DB Netz für das Fahrplanjahr 2023/2024 (TPS 2024) Bestand hat. Der Güterverkehr muss im kommenden Jahr – noch – nicht die Mehrkosten des Schienenpersonennahverkehrs kompensieren, die zu einer außergewöhnlich hohen Steigerung der Entgelte um 4,1 Prozent zum Vorjahr geführt hätten. Dasselbe droht jedoch mit Blick auf das Fahrplanjahr 2024/2025.

Nachdem die Energiekrise und der damit verbundene Preisschock gerade erst zum Teil abgeklungen sind, sah sich der Schienengüterverkehr mitten in einer angespannten Nachfragesituation einem weiteren potenziellen Preisschock ausgesetzt. Eine außerplanmäßige Neugestaltung des TPS 2024 hätte beinahe zu einer Erhöhung der Trassenpreisbasis um 4,1 Prozent zum Vorjahr geführt, kurz nachdem die Trassenpreisförderung ohnehin seit dem 01. Juli um 2,3 Prozentpunkte reduziert wurde. „Wir sind erleichtert, dass die Eisenbahnunternehmen in ohnehin schwierigen Zeiten keine weiteren Kosten aufgebürdet bekommen. Wir begrüßen die wohldurchdachte Ansicht der Beschlusskammer, dass eine kurzfristige Aufhebung des Trassenpreissystems 2024 nicht ermessensgerecht ist. Im laufenden Verfahren haben wir darauf hingewiesen, dass eine Aufhebung nicht den Zielen der Regulierung entspricht und die intermodale Wettbewerbsfähigkeit gefährdet. Solche kurzfristigen Kostensteigerungen hätten eine besonders geschäftsschädigende Wirkung entwickelt, da sie häufig nicht mehr in die Verträge mit den industriellen Verladern eingeplant werden können“, kommentiert Peter Westenberger, Geschäftsführer der GÜTERBAHNEN.

Auslöser für das Verfahren war ein im März dieses Jahres beschlossener höherer Bundeszuschuss für den Schienenpersonennahverkehr und eine dabei gleichzeitig beschlossene Begrenzung der Trassenentgelterhöhungen für den Schienenpersonennahverkehr auf 1,8 Prozent. Die bereits genehmigten Trassenpreise für den Nahverkehr sollten deshalb bereits für das kommende Jahr nachträglich absenkt werden. Die Erfinder der Trassenpreisbremse, die für den Nahverkehr finanziell verantwortlichen Länder, könnten so einen höheren Anteil der Regionalisierungsmittel behalten, um damit Nahverkehrsleistungen zu bestellen. Der Beschluss der Bundesnetzagentur ist auch deswegen angemessen, weil der Schienenpersonenverkehr nicht leer ausgeht: Die höhere Steigerungsrate in diesem Jahr wird bei der Festlegung der Trassenpreissteigerung für das TPS 2025 berücksichtigt, die nur ca. 0,6 Prozent betragen wird. Eine ähnliche Preisbremse existiert für den Fern- und Güterverkehr nicht, weshalb diese Marktteilnehmer dann die Zeche beim Infrastrukturbetreiber zahlen. Das Eisenbahnregulierungsgesetz sieht vor, dass die Trassenpreise nicht an der Leistung der Infrastruktur gemessen werden, sondern am Finanzbedarf der DB Netz.

Auch wenn die Bundesnetzagentur die Erhöhung für das kommende Jahr abgelehnt hat: Mit der neuen Trassenpreisbremse für den Schienenpersonennahverkehr wird in den kommenden Jahren ein größerer Anteil der Kosten für die Nutzung der Infrastruktur durch den Personennahverkehr auf die anderen Marktteilnehmer, Güter- und Fernverkehr, umgelegt. „Die Rechnung für den politischen Handel, den Bund und Länder miteinander eingegangen sind, trägt ab 2025 nicht die Politik, sondern die unbeteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das wird die Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn gegenüber dem Lkw in den kommenden Jahren zusätzlich belasten“, so Westenberger.

Schuld ist dabei nicht der Schienenpersonennahverkehr, sondern die rechtlichen Grundlagen: Der Bund muss zügig das Eisenbahnregulierungsgesetz ändern und in der künftigen gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft die Trassenpreisermittlung auf eine neue Grundlage stellen. Westenberger: „Mehrbelastungen aus der Trassenpreisbremse für den Schienenpersonennahverkehr sollten politisch kompensiert werden, anstatt die Unternehmen des Güter- und Fernverkehrs die Differenz zahlen zu lassen. Dies würde auch dem ursprünglichen Ziel des ERegG – einer stärkeren Verkehrsverlagerung auf die Schiene für den Personen- und Güterverkehr – entsprechen. Dem wird das System mit seinen kontinuierlichen Trassenpreissteigerungen seit seinem Beschluss 2016 nicht gerecht.“