

## „Ein fairer Wettbewerb und ein umweltfreundlicher Verkehr“

**Alexander Dobrindt, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:**

Mit der Bahnreform wurde der deutsche Eisenbahnmarkt liberalisiert und vollständig für Wettbewerb auf der Schiene geöffnet. Seitdem haben sich die Anbietervielfalt vergrößert, die Qualität entscheidend verbessert und die Effizienz wesentlich erhöht. Für faire und diskriminierungsfreie Wettbewerbsbedingungen sowie die Stärkung des umweltfreundlichen Bahnverkehrs tritt das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE) ein, das ich zu seinem 15-jährigen Bestehen beglückwünsche und dem ich für seinen Einsatz zur Wettbewerbsförderung im Schienenverkehr danke.

Unsere aktuelle Verkehrsprognose zeigt: Mit mehr als 40 Prozent haben wir bis 2030 unter allen Verkehrsträgern den größten Zuwachs auf der Schiene. Das entspricht unserem Ziel, mehr Transporte von der Straße auf die Bahn als umweltverträglichem Verkehrsmittel zu verlagern. Gleichzeitig ist es eine große Herausforderung für unsere Infrastruktur. Um die Leistungsfähigkeit des Systems Schiene sicherzustellen, investieren Bund und Deutsche Bahn bis 2019 gemäß der Leistungs-



Finanzierungsvereinbarung II eine Rekordsumme von 28 Milliarden Euro in die Modernisierung unserer Netze.

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen und mein Haus eint das klare Bekenntnis zur Schiene, zu einem fairen Wettbewerb und zur Schaffung eines grenzüberschreitenden Eisenbahnmarktes. Wir begrüßen daher die Gesetzesvorschläge der Europäischen Kommission im vier-

ten Eisenbahn-Paket, das derzeit in Brüssel verhandelt und den Wettbewerb weiter stärken wird.

Ich bin überzeugt: Die Bahn kann das Verkehrsmittel der Zukunft werden – mit innovativen Transportkonzepten, wie dem Kombinierten Verkehr, und der intelligenten Digitalisierung von Mobilitätsströmen. Die Schiene bleibt Garant für Mobilität und damit für Wachstum, Wohlstand und Arbeit. ■

FOTO: BUNDESREGIERUNG / KÜGLER

## „Das NEE gibt uns unverzichtbare Inputs“



**Irmtraut Tonndorf, Präsidentin der European Rail Freight Association:**

Wenn Deutschland Logistik-Champion ist und die Privaten der Bahnwelt Beine machen – dann darf das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen auch in Brüssel nicht fehlen!

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen ist seit vielen Jahren Mitglied bei der European Rail Freight Asso-

ciation ERFA und seit zwei Jahren im Board mit Ludolf Kerkeling und neu mit Michail Stahlhut vertreten. Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen gibt unverzichtbare Inputs für die Gestaltung der Rahmenbedingungen auf EU-Ebene und hilft mit, auch und gerade in Deutschland offene Märkte und nicht zuletzt faire und zukunftsfähige Produktionsbedingungen zu schaffen. ■

FOTO: ERFA

## „Der rege Wettbewerb auf der Schiene ist auch den Aktivitäten der Privaten zu verdanken“

**Matthias Gastel, Mitglied des Bundestages, bahnpolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen:**

Im Schienengüterverkehr gibt es heute einen regen Wettbewerb. Das ist nicht zuletzt den unternehmerischen Aktivitäten vieler privater Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verdanken, die sich in einem früheren Monopolmarkt behauptet haben und dies weiterhin tun. Wir Grünen befürworten diesen Wettbewerb und sehen hier den richtigen Weg, um das Ziel „Mehr Güter auf die Schiene“ zu erreichen. Damit dieses Ziel wahr werden kann, müssen die Wettbewerbsverzerrungen im Güterverkehr abgebaut statt, wie zurzeit leider der Fall, verschärft werden. Und es muss dringend an richtiger Stelle in die Grundlage des Schienengüterverkehrs, die Schieneninfrastruktur, investiert werden, damit diese das wachsende Verkehrsaufkommen auch aufnehmen kann. Engpässe im Netz müssen beseitigt werden, um die



FOTO: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu erhalten. Unabdingbar ist aber auch eine Akzeptanzsteigerung bei der Bevölkerung entlang der Güterschienenverkehrsstrecken, welche nur durch einen effektiven Lärmschutz und eine faire

Einbindung der Akteure vor Ort bei Neu- und Ausbaumaßnahmen geschaffen werden kann. In diesem Sinne gratuliere ich dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. zu seinem 15-jährigen Bestehen und danke für die gute Zusammenarbeit. ■

## „Mehr Verkehr auf die Schiene bringen – das Ziel teilt die DB mit dem Netzwerk“

**Wolfgang Bohrer, Leiter Marktplanung und Vertrieb der DB Netz AG:**

Die DB Netz AG ist für den Betrieb und die Instandhaltung des rund 33.300 Kilometer langen Streckennetzes verantwortlich. Rund 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen sind unsere Kunden, für die wir eine Infrastruktur in hoher Qualität zur Verfügung stellen und den Betrieb managen. Und das diskriminierungsfrei, wie die große Zahl unserer Kunden unterstreicht. Wir unterstützen den Wettbewerb auf der Schiene und arbeiten im Hinblick auf die Qualitätssicherung im Eisenbahnverkehr mit

unterschiedlichen Interessenverbänden zusammen. Mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, das ist unser gemeinsames Ziel. In diesem Sinne stehen wir auch in regem Austausch mit dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE). Zum 15-jährigen Bestehen des NEE gratulieren wir ganz herzlich und wünschen für die Zukunft alles Gute.



FOTO: DEUTSCHE BAHN

Wir freuen uns auf eine weiterhin – vor allem im Interesse unserer Kunden – konstruktive Zusammenarbeit, von der letztlich alle am Schienenverkehr in Deutschland Beteiligten profitieren werden. ■

# Das Netzwerk – Eine Erfolgsstory

1994

## Die Bahnreform

Das Ziel der 1994 eingeleiteten Bahnreform war es, den inter- und intramodalen Wettbewerb unter anderem durch einen diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz zu fördern. Bisherige Kunden der Deutschen Bahn gründeten eigene Unternehmen, bereits existierende EVU richteten sich neu aus.

2000

## Die Gründung

Viele EVU erkannten, dass sie nur gemeinsam die neuen Herausforderungen bewältigen konnten: Im September 2000 fand daher ein erstes Treffen der „Interessengemeinschaft privater Eisenbahngesellschaften“ statt – am 2. und 3. November des Jahres folgte die erste Mitgliederversammlung des „Netzwerk Privatbahnen – Vereinigung europäischer Eisenbahnverkehrsunternehmen e.V.“

2011

## Die Umbenennung

2011 benannte sich das „Netzwerk Privatbahnen“ um und tritt seitdem unter dem Namen „Netzwerk Europäischer Eisenbahnen“ auf.

2015

## Die Bilanz

Die erfolgreichen Zahlen sprechen für sich: Seit der Gründung des NEE wuchs der Anteil der Wettbewerber im Markt von 0,8 Prozent (1995) auf heute rund 30 Prozent (2013).

## „Wir haben dafür gesorgt, dass das System Bahn sich öffnet“

**Hartmut Gasser, ehemaliger Vorstandsvorsitzender des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen:**

Ein kluger Mensch hat gesagt, man solle im Leben nur soweit zurückblicken, wie es nach vorne – also für das weitere Leben – nützt.

In diesem Sinne aus Anlass des 15-jährigen Bestehens des Netzwerks mein Rückblick:

Als sich im November 2000 unter beinahe konspirativen Bedingungen die Privaten in Kassel trafen, bestand schnell Einigkeit, dass unser größtes Problem die Gestaltung der Trassenpreise der DB Netz ist. Außer bei Spezialitäten, wie etwa in der Baustellenlogistik (linke-Tasche-/rechte-Tasche-Prinzip, weil die DB Netz sich die Trassenpreise ja schließlich selbst bezahlt) oder im Chemieverkehr, bei dem der Wagenladungstarif der damaligen DB Cargo von vornherein einen erheblichen Zuschlag gegenüber „normalen Gütern“ aufwies, war ein wirtschaftlicher Güterverkehr durch Privatbahnen nicht möglich. Wir waren alle in irgendeiner Nische.

Die Gründung unseres Verbandes hat es dann ermöglicht, das Bundeskartellamt (eine richtige Eisenbahnregulierung gab es auch noch nicht) dazu zu bringen, der DB anzudrohen, das Trassenpreissystem zu verbieten. Ab Frühjahr 2001 war diese Hürde ge-



schaft – die DB Netz führte ein weitgehend diskriminierungsfreies System ein.

Ohne den Verband hätte es zumindest mehrere Jahre gedauert, eine Veränderung herbeizuführen. Die Kraft der Akteure durch den Verband, verbunden mit einer ordentlichen, geschäftsmäßigen Behandlung der Probleme und nicht zuletzt einer überzeugenden Öffentlichkeitsarbeit des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen werden auch in Zukunft Lösungen der nach wie vor nicht wenigen Probleme bewirken. In der Forderung nach der Trennung von Betrieb und Netz sollte der Verband keinesfalls lockerlassen. Trotz des ambivalenten Verhaltens auf europapolitischer Ebene wird dies kommen. Der Verband ist heute stärker denn je – dank seiner überzeugenden Arbeit!

FOTO: HARTMUT GASSER

## Günther Alsdorf sagt Adieu!

Günther Alsdorf war von Anfang an dabei: Von 2000 an, 15 Jahre lang, bekleidete er beim Netzwerk Europäischer Eisenbahnen den Posten des Schatzmeisters. Dabei hatte er nicht nur die Finanzen kritisch im Blick, sondern erwies sich auch als wichtiger Ideen- und Impulsgeber, ohne den das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen heute nicht dort stünde, wo es steht. Im März 2015 legte Günther Alsdorf seinen NEE-Job nieder.



FOTO: PRIVATBAHN MAGAZIN

## „Starke Lobby für den Schienengüterverkehr“

**Prof. Dr. Uwe Höft, Herausgeber Privatbahn Magazin:**

Ohne die Liberalisierung des Eisenbahnsektors in Deutschland wäre der Marktanteil der Schiene am Modal Split im Güterverkehr heute sicherlich geringer. Wettbewerb sorgt auch hier für mehr Effizienz und für Innovation. So befördern die Wettbewerbsbahnen inzwischen rund ein Drittel aller Leistungen.

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen NEE (früher Netzwerk Privatbahnen) setzt sich als Interessenvertretung der Güterbahnen dafür ein, dass der Wettbewerb unter fairen Bedingungen geführt wird.

Dies bedeutet im intramodalen Wettbewerb vor allem einen diskriminierungsfreien Zugang zum Streckennetz und faire Preise für die Nutzung der Infrastruktur. Lange Jahre war es

auch ein großes Problem, an leistungsstarke Lokomotiven zu gelangen. Die DB AG hat die Fahrzeuge lieber verschrottet, als diese den übrigen Marktteilnehmern zum Kauf anzubieten. Dies hat sich inzwischen geändert und es konnten sich leistungsfähige Leasing-Unternehmen im Markt etablieren.

Viel problematischer ist es aber, einen fairen intermodalen Wettbewerb in Deutschland hinzubekommen. Der Lkw belastet die Infrastruktur sehr stark, muss aber nur für einen kleinen Teil der Nutzung der Straßen eine Maut zahlen. Das Abstellen von Lkw im öffentlichen Straßenland kostet nichts, während die Bahnunternehmen für jeden abgestellten Güterwagen jeden Tag zahlen müssen.

In den Wahlprogrammen der Parteien findet man immer wieder den Satz



„Mehr Güter auf die Schiene“. Hier ist es die Aufgabe von Verbänden wie dem NEE, der Politik Lösungskonzepte aufzuzeigen. Hoffen wir, dass sich die Güterbahnen des Netzwerks NEE in diesem schwierigen Marktumfeld auch in Zukunft erfolgreich weiterentwickeln können.

FOTO: PRIVATBAHN MAGAZIN



FOTO: EVB LOGISTIK

## „Meilenstein nach der Reform“

**Frank Martfeld, Geschäftsbereichsleiter Logistik und Prokurist von evb Logistik:**

Die Gründung des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen war ein Mei-

lenstein nach der Bahnreform. Als langjähriges Mitglied gratulieren wir zum 15-jährigen Bestehen und wünschen alles Gute für die Zukunft und die weiteren Aufgaben!

ANZEIGE



- Ganzzüge
- Einzelwagenverkehre
- Bauzugverkehre
- Sonderverkehre
- Rangier- und Hafendienstleistungen

Für Sie 24 Stunden erreichbar: 04252 9386-0

www.evb-logistik.de



Wir sind auch spezialisiert auf Rangier- und Hafendienstleistungen!