



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Herrn  
Dr. Per Rummel  
Monopolkommission  
Heilsbachstraße 16  
53123 Bonn

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin  
Tel +49 30 531491470  
Fax +49 30 531491472  
Mail [office@netzwerk-bahnen.de](mailto:office@netzwerk-bahnen.de)  
Web [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)

Vorab per mail: [per.rummel@monopolkommission.bund.de](mailto:per.rummel@monopolkommission.bund.de)

Berlin, 31. Dezember 2016

Sehr geehrter Herr Dr. Rummel,  
sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst einmal möchte ich mich namens des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. für die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zum geplanten Sondergutachten der Monopolkommission bedanken.

Zu Ihren Fragen möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

#### *Generelle Entwicklung der Wettbewerbsbedingungen auf den Eisenbahnmärkten*

- *Wie haben sich die wettbewerblichen Rahmenbedingungen in letzter Zeit entwickelt? Wo sehen Sie derzeit die größten Hindernisse für einen diskriminierungsfreien Wettbewerb?*

Die intermodale Wettbewerbssituation hat sich für den Schienengüterverkehr gegenüber dem Lkw weiter verschärft. Während das Weißbuch der EU-Kommission trotz weitreichender Ziele für eine Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene in der Tagespolitik folgenlos bleibt, bemühen sich verschiedene Ressorts der Bundesregierung vor allem um Rahmensetzungen für eine Effizienzsteigerung des Straßengüterverkehrs (durch größere Fahrzeuge, (teil-)automatisiertes Fahren oder die Förderung elektrischer Antriebe) und nehmen die unten beschriebenen relativen und tatsächlichen Effekte, die zu einer Verschlechterung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs führen, hin.

Die intramodale Wettbewerbssituation ist im Schienengüterverkehr durch einen intensiven und funktionierenden Wettbewerb vor allem in den Teilmärkten mit wachsenden Verkehrsvolumina gekennzeichnet.

Systematische Diskriminierung beim Netzzugang durch die DB Netz AG wird seitens der Wettbewerbsbahnen nicht festgestellt. Vereinzelt erreichen uns Klagen über Behinderungen in Serviceeinrichtungen.

Die Serviceorientierung der DB Netz AG ist allerdings weiterhin stark verbesserungsbedürftig – dies betrifft insbesondere die Preispolitik. Aber auch die Kommunikation „auf Augenhöhe“ mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling  
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),  
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Michail Stahlhut, Ralph Schmitz  
Geschäftsführer: Peter Westenberger  
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

ist im Vergleich zu den Vorjahren nach Einschätzung der Wettbewerbsbahnen im Umfang gesunken. Die anhaltende Krise in der Kommunikation zum großen Bauprogramm aus der LuFV II sowie zu den für die Wettbewerber relevanten Teilprojekten des DB-Konzernprojektes „Zukunft Bahn“ sollen hier als wesentliche Belege dienen. Dadurch geraten frühere als positiv eingeschätzte Dialogprozesse, etwa zur Einführung des neuen Trassenpreissystems und zur Netzentwicklung, wieder in Vergessenheit.

Zusätzliche Irritationen haben Äußerungen von Vertretern der Regierungskoalition verursacht, wonach die DB AG zur Umsetzung volkswirtschaftlich oder regionalpolitisch wichtiger Ziele „auf Gewinn verzichten müsse“.

Generell scheint die Neigung seitens der (Bundes-)Politik zu wachsen, stärker als noch vor wenigen Jahren einzelfallbezogen die Geschäftspolitik der Deutschen Bahn AG bestimmen zu wollen. Ob es der Wechsel des früheren Leiters des Kanzleramtes in den Vorstand der DB AG ist oder die Erhöhung des Eigenkapitals des Konzerns anstelle eines Verkaufs von Assets/Unternehmensanteilen oder die Initiative zu einem Fernverkehrssicherstellungsgesetz, lassen diese Vorstöße die notwendige Distanz zwischen Eigentümer und Management der DB vermissen.

- *Wie stufen Sie den intermodalen Wettbewerbsdruck ein? Welcher Wettbewerbsdruck geht insbesondere von der Straße aus? Sehen Sie vor diesem Hintergrund eine Notwendigkeit zur Anpassung der Rahmenbedingungen (Investitionen in die jeweilige Infrastruktur, Besteuerungs- und Abgabenlast, weitere vorliegende Ungleichbehandlungen)?*

Der Wettbewerb zwischen Schiene und Straße ist ausgesprochen hoch – lediglich in Segmenten mit besonders hohen Transportgewichten und –volumina kann von „Nischen“ des Schienengüterverkehrs gesprochen werden. Mitglieder des Netzwerks berichteten kürzlich von einem realen Angebot eines Lkw-Transports von Hamburg nach Norditalien für 450 Euro. Auch wenn es sich hierbei vermutlich um einen Ausnahmefall handelt, wird aber deutlich, dass selbst für lange Strecken nicht automatisch die Schiene von Verladerseite gewählt wird. Ebenfalls berichteten Mitgliedsunternehmen von Ladungsverlusten an Lkw-Transporteure.

Ohne eine Anpassung der Rahmenbedingungen kann das Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene nicht realisiert werden. Die Bundespolitik muss sich der Tatsache stellen, dass die vor allem im Güterverkehr relevante Preiswahrnehmung auf Kundenseite durch ein Kostendifferenzial zwischen Straße und Schiene gekennzeichnet ist, das durch Effizienzverbesserung alleine bei den EVU nicht beseitigt werden kann. Eine gesamthafte Betrachtung und Gestaltung der finanzrelevanten Rahmenbedingungen (insb. durch Steuern und Abgaben, Infrastrukturnutzungsentgelte, Umfang und Kontrolle staatlicher Vorschriften) ist erforderlich – der Schienenverkehr hat mit der Forderung nach Halbierung der Trassenpreise und der Kritik an den einseitig bei ihm angelasteten klimarelevanten Abgaben den Finger in die Wunde gelegt, wo er durch die aktuellen Bestimmungen deutlich benachteiligt wird.

Seitens der Bundespolitik werden aktuell – die Stichworte lauten „Lang-Lkw“, „Förderung von Platooning und automatisiertem Fahren“, „Ausbau des Bundesautobahnnetzes“ vorrangig Maßnahmen zur weiteren Steigerung der Effizienz im Straßengüterverkehr deutlich stärker unterstützt als im Schienenverkehr. So gibt es zum Beispiel kein bundeseinheitliches Forschungs- und Implementierungsprogramm zur Modernisierung des Schienen(güter)verkehrs. Die Mittelplanung des Bundes für alleine seine Straßeninfrastruktur sieht für den Zeitraum bis 2030 einen täglichen (!) Vorsprung von rund 3,6 Millionen Euro gegenüber den Schieneninvestitionen vor.

Ein relevanter Befund ist die faktische Abwesenheit/Abkehr von geeigneten Maßnahmen zur überproportionalen Steigerung des Marktanteils des Schienengüterverkehrs (Verkehrsverlagerung). Die vorgesehene Streichung des Indikators „Marktanteil des Schienengüterverkehrs“ für eine nachhaltige Transportpolitik in der „Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie“ der Bundesregierung sowie die unpräzisen Aussagen des zuständigen Ministeriums zu

konkreten Zielen der Verkehrsverlagerung im Rahmen der Beratungen des Bundesverkehrswegeplanes weisen in diese Richtung.

Auch die Bahnreform von 1994 ist unvollendet – sie hat wesentliche Faktoren nicht berührt: weder wurde ihr eine integrierende verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsstrategie des Bundes beigegeben, noch der Investitionsbedarf für Erhaltung sowie Neu- und Ausbau ehrlich benannt, noch das Leitbild eines fairen Wettbewerbs zu Ende diskutiert und in die Praxis umgesetzt. Die Diskussionen um Privatisierung und die Rolle des Staates hat die Orientierung auf die Märkte gehemmt. Selbst der heute weitgehend diskriminierungsfreie Zugang zur Infrastruktur musste über einen langen Zeitraum nach 1994 erkämpft werden, währenddessen wertvolle Zeit für die technologische Modernisierung und eine neue Kundenorientierung verloren gingen. Noch heute werden wesentliche Rahmenseetzungen des Bundes vorrangig durch fiskalische Ziele determiniert, ohne an verkehrspolitischen Zielen gemessen zu werden.

- *Bitte nehmen Sie kurz Stellung zum letzten Sondergutachten der Monopolkommission „Bahn 2015: Wettbewerbspolitik aus der Spur?“*

Das Sondergutachten der Monopolkommission ist auf große Zustimmung bei den Wettbewerbsbahnen gestoßen. Während dies nicht überraschen dürfte, ist aus Sicht der Wettbewerbsbahnen umgekehrt die Frage drängend, welche Konsequenzen Bundesregierung und Bundestag aus dem Gutachten gezogen haben?

#### *Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen*

- *Wie beurteilen Sie das neue Eisenbahnregulierungsgesetz?*

Das Eisenbahnregulierungsgesetz hat – nach unnötig langem Vorlauf – die bekannten Mindeststandards der EU-Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht umgesetzt – zu einem erheblichen Teil wortwörtlich. Gestaltungsspielräume wurden durch den Gesetzgeber zu wettbewerbsbelastenden Gestaltungsmöglichkeiten genutzt – hier sind insbesondere die Beibehaltung des Vollkostenprinzips, die Ermöglichung einer gewinnorientierten Unternehmensform für – vor allem bundeseigene – Infrastrukturbetreiber sowie die darauf aufbauenden Vorschriften für die Entgeltbildung und –genehmigung und schließlich die Neuordnung der gerichtlichen Kontrolle der Entgelte zu nennen. Diese Grundentscheidungen führen nach Auffassung des Netzwerks dazu, dass die Betreiber dieser natürlichen Monopolstrukturen ihre eigene wirtschaftliche Lage günstiger gestalten können als dies in einem wettbewerbsgeprägten Markt der Fall wäre. Im Ergebnis wird dadurch die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schienenverkehrsanbieter weiterhin beeinträchtigt bzw. möglicherweise noch stärker beeinträchtigt als bisher.

Bereits mit den ersten Erfahrungen aus dem Verfahren zur Genehmigung der Entgelte bzw. der SNB für die Fahrplanperiode ab Ende 2017 lässt sich ein vorläufiges Fazit ziehen: die Neuregelung des Gesetzes soll nach Lesart des größten und für den Schienengüterverkehr besonders relevanten Infrastrukturbetreibers DB Netz AG nicht zu sinkenden Entgelten führen. Das Netzwerk hat – auch aus diesem Grund – zusammen mit sieben weiteren Eisenbahnverbänden die Forderung an die Politik gerichtet, in Abkehr vom Vollkostenprinzip eine Halbierung der Trassenpreise durch einen Zuschuss seitens des Bundes (für die eigenwirtschaftlich zu erbringenden Verkehre) bzw. eine direkte Zuleitung der in den Regionalisierungsmitteln des SPNV enthaltenen Infrastrukturkosten an die Netzbetreiber vorzunehmen.

Der Verband hatte im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens zum ERegG in den Jahren 2015 und 2016 eine Reihe von Verbesserungsvorschlägen eingebracht, die mit Ausnahme des Monitoring-Berichts sämtlich keine Berücksichtigung fanden. Zwischen dem Verband und den am Gesetzgebungsverfahren beteiligten staatlichen Stellen

(BMVI, Bundestag und Bundesrat) hat es nur einen minimalen Dialog gegeben, wohingegen offensichtlich zwischen dem Bund und dem bundeseigenen Unternehmen DB AG – unter Einbeziehung der Gewerkschaft EVG – ein außerordentlich intensiver Dialog stattfand und das Unternehmen des Bundes maßgeblich dafür gesorgt hat, dass insbesondere wirtschaftliche Risiken für seine Infrastrukturtochter minimiert wurden. S. hierzu den Beitrag im SPIEGEL: <http://www.spiegel.de/spiegel/ronald-pofalla-ist-der-groesste-schmutzfink-der-in-berlin-herumlaeuft-a-1105395.html>

Das Gesetz ist eher unsystematisch aufgebaut und sollte schon aus diesem Grund im Zusammenhang mit dem erfreulicherweise vorgesehenen Monitoring-Bericht novelliert werden.

Das Gesetz billigt der Bundesnetzagentur als Genehmigungsbehörde aus Sicht der Wettbewerbsbahnen zu geringe Beurteilungs- und Entscheidungsspielräume bei ihren Entscheidungen zur Umsetzung der Ziele aus § 3 zu. Insbesondere kann die Bundesnetzagentur mit den Instrumenten des Gesetzes keine Abschätzung vornehmen, welche Effizienzpotenziale bei den Infrastrukturbetreibern zur Verminderung eines weiteren Preisauftriebs noch gehoben werden können. Die vergleichsweise pauschal arbeitende Anreizsetzung beinhaltet die Möglichkeit einer unternehmensinternen Fehlsteuerung bei den Infrastrukturbetreibern, die verhältnismäßig lange unentdeckt bleiben kann. Umgekehrt führt die Furcht vor einer solchen Entwicklung möglicherweise dazu, dass der die allgemeine bzw. zu erwartende Effizienzsteigerung abbildende Produktivitätsfaktor nach § 28 Abs. 3 ERegG in geringerer Höhe oder ein höherer Inflationsfaktor durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bestimmt wird.

Positiv ist die – allerdings europarechtlich vorgegebene – Vorabgenehmigung der Trassenpreise zu beurteilen.

Die im Artikelgesetz in Form einer Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ebenfalls beschlossene Erhöhung der Mindesthaftpflichtversicherungssumme ist aus Sicht des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen unnötig und benachteiligt vor allem kleinere und neu in den Markt tretende Eisenbahnverkehrsunternehmen durch eine deutliche Steigerung der Versicherungskosten. Größere EVU sind in aller Regel ohnehin deutlich höher versichert, so dass die Neuregelung, die auch keine sicherheitserhöhenden Wirkungen hat, wettbewerbsbeschränkende Wirkungen haben wird.

Ein systematischer Fremdkörper besonderer Art, der die Entgeltbildung nach den Regeln des ERegG zu einem für alle Beteiligten kaum kalkulierbaren Prozess macht und darüber hinaus keine sachliche Rechtfertigung hat, ist die Trassenpreisbremse für den SPNV. Spätestens ab 2020, nach Auffassung des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen jedoch schon früher, ergibt sich für den Schienengüter- und den Schienenpersonenverkehr eine Ausgleichspflicht in Form höherer Trassenentgelte, wenn die Kostenentwicklung bei der DB Netz AG oberhalb der für den SPNV geltenden jährlichen Höchst- und Mindeststeigerung von 1,8 % liegt. Damit wird sowohl das Grundkonzept der einheitlichen Anwendung der Entgeltgrundsätze als auch das Markttragfähigkeitsprinzip als auch die Wirkungsmöglichkeit der neuen Anreizsetzung unterhöhlt – und zudem den beiden besonders im intermodalen Wettbewerb stehenden Verkehrsarten ein besonders hohes wirtschaftliches Risiko angelastet.

- *Was erwarten Sie vom vierten europäischen Eisenbahnpaket? In welchen Bereichen würden Sie sich zukünftig Impulse von der Europäischen Ebene wünschen?*

Vom Vierten Eisenbahnpaket werden in Deutschland nach Auffassung der Wettbewerbsbahnen nur geringe Impulse zur Stärkung des Wettbewerbs ausgehen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass selbst basale Regeln für einen fairen intramodalen Wettbewerb in anderen Mitgliedsstaaten noch ausstehen. Andererseits bleiben durch den intensiven Prozess der politischen Begleitung der Kommissionsinitiativen zur Stärkung des Wettbewerbs seitens der DB und der Bundesregierung auch Optionen für nationale Verbesserungen ein ums andere Mal außen vor.

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen hat davon unabhängig bereits im vergangenen Jahr gegenüber dem Aufsichtsrat der DB AG die Auffassung vertreten, dass insbesondere die Konzernvorstandsfunktion „Infrastruktur“ ersatzlos abgeschafft werden sollte und diese Position aktuell erneut vertreten (s. Anlagen und die verlinkte Presseinformation: <http://www.netzwerk-bahnen.de/news/unbenannte-ressource.html>).

### *Zugang zu Schieneninfrastruktur und Serviceeinrichtungen*

- *Wie beurteilen Sie die bestehenden Zugangsbedingungen und aktuellen Entgelte für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur allgemein? Wo sehen Sie in jüngster Zeit wichtige Veränderungen?*

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen hat im laufenden Entgeltgenebeantragte durchschnittliche Entgeltsteigerung für die Infrastrukturen der DB Netz AG um 2,4 Prozent ab Ende 2017 insgesamt scharf kritisiert. Insbesondere ist nicht erkennbar, welchen Effekt die neue gesetzliche Vorschrift des § 36 Abs. 1 Satz 2 ERegG hatte, der zufolge sich die Ausgestaltung der Entgelte an dem erreichten Produktivitätszuwachs der EVU ausrichten muss.

Darüber hinaus haben das Netzwerk und mehrere Mitgliedsunternehmen detailliert Kritik an Verschlechterungen von Einzelregelungen zu Lasten der EVU (etwa bei den Stornierungsregelungen) geübt und die Bundesnetzagentur aufgefordert, die beantragten Änderungen nicht zu genehmigen. Das Verfahren läuft bis 6. Februar 2017.

Die zusammenfassende Pressemitteilung samt Links auf die einzelnen Stellungnahmen des Verbandes finden Sie hier: <http://www.netzwerk-bahnen.de/news/staatsmonopolist-treibt-zum-fahrplanwechsel-die-schienenmaut-weiter-in-die-hoehe.html>

- *Wo sehen Sie (weiterhin oder neuerdings) Diskriminierung oder Diskriminierungspotenziale durch die Deutsche Bahn AG?*

Wesentliche Diskriminierungspotenziale ergeben sich aus der fortbestehenden integrierten Konzernstruktur der DB AG, insbesondere

- Führungsvorteile durch kontinuierliche Informationsflüsse und schnelle Absprachemöglichkeiten zwischen den Betreibern der Infrastruktur und den Verkehrsunternehmen der DB AG
  - Informationsvorsprünge durch konzerninterne personelle Wechsel zwischen Infrastrukturbetreibern und Verkehrsunternehmen
  - Zugriff für Konzern- und EVU-Mitarbeiter auf aktuelle Daten und Kalkulationen der Infrastrukturbetreiber
  - Unklare Aktivitäten in konzernweiten Projekten wie „Zukunft Bahn“
  - Höhere Präsenz von DB-Vertretern gegenüber dem Eigentümer „Bund“ in seiner Doppelrolle als zugleich Teil der Legislative und administrative Spitze sowie gegenüber internationalen und Normungsgremien
  - Nicht auszuschließen sind – individuelle – die DB-Unternehmen bevorzugende Entscheidungen von Fahrdienstleitern
- 
- *Wie bewerten Sie das Eingreifen der Bundesnetzagentur bei Überlastungen von Schienenwegen und Baustellen? Haben Sie weitere Anmerkungen zur Arbeit der Bundesnetzagentur?*

Die bisher dokumentierten Fälle der Überlastung von Schienenwegen durch die Bundesnetzagentur ist außerordentlich verdienstvoll, hat jedoch in keinem Fall zum eigentlich vorgesehenen Ausbau der Kapazitäten geführt.

Aus diesem Grund hatte das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen im Rahmen der Beratungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes vorgeschlagen, die Kapazitätserhöhung nicht nur verbindlich festzuschreiben, sondern den Bund auch dazu zu verpflichten, im Bundesschienenwegeausbaugesetz einen speziell hierfür gewidmeten Titel vorzusehen und auszustatten. Die nach dem ERegG mögliche höhere Bepreisung von überlasteten Streckenabschnitten wird bisher nicht angewandt, was wir sehr begrüßen. Die diesbezügliche Vorschrift sollte nach Möglichkeit aus dem ERegG gestrichen werden.

Die bisherigen Aktivitäten der Bundesnetzagentur im Zusammenhang mit den Qualitäts- und Kapazitätsmängeln rund um die erhöhte Bautätigkeit berücksichtigen aus unserer Sicht die Belange des Gelegenheitsverkehrs nicht. Diesen Kritikpunkt haben wir gegenüber der Bundesnetzagentur auch deutlich angemahnt.

Positiv sehen wir die Bemühungen, die Betriebserschwerungskosten aus Baumaßnahmen in den Kosten der Maßnahmen selbst zu berücksichtigen und an die EVU zur Zahlung zu bringen. Dieser Prozess steht aber offenbar noch am Anfang.

Für eine Beurteilung der Tätigkeit der Bundesnetzagentur im neuen gesetzlichen Rahmen ist es noch zu früh. Insgesamt hat das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen bisher seine hohe Zufriedenheit mit den zurückliegenden Aktivitäten der Bundesnetzagentur ausgedrückt.

- *Wie beurteilen Sie die Regelungen zu Rahmenverträgen aus der Durchführungsverordnung 2016/545 der Europäischen Kommission? Wie bewerten Sie die Entscheidung der Deutschen Bahn AG, ab dem 1. Dezember 2016 keine Rahmenverträge mehr abzuschließen?*

Aus der Sicht des Schienengüterverkehrs bestehen keine Bedenken gegen den Verzicht auf das Instrument des Rahmenvertrages, der im Schienengüterverkehr schon bisher nur eine geringe Bedeutung hat.

Generell zeichnet sich im Schienengüterverkehr eine Verkürzung der Vorlaufzeiten für die konkrete Bestellung von Verkehrsleistungen ab. Dadurch werden im derzeitigen Fahrplansystem die Bedarfe im Gelegenheits- oder ad-hoc-Verkehr weiter steigen, auch wenn grundlegend die Verkehrsbedürfnisse bereits über längere Zeiträume ungefähr abschätzbar sind. Seitens des Schienengüterverkehrs sollte die Modernisierung des Fahrplansystems durch die Orientierung an kurzfristig zu belegenden Kapazitäten für diese Verkehre dem Schienengüterverkehr ein Wachstum in den relevanten Märkten ermöglichen.

- *Sehen Sie Chancen, durch einen „Deutschland-Takt“ langfristig funktionierenden Wettbewerb im SPFV zu etablieren? Wie sollte in einem Taktsystem die Konstruktion und Zuweisung der Trassen organisiert und kontrolliert werden? Wie würde sich der „Deutschland-Takt“ auf die einzelnen Verkehrssparten (SPNV, SPFV, SGV) auswirken?*

Das Konzept des Deutschland-Takts ist zuallererst für die bedarfsgerechte Planung der Infrastruktur und die Verkürzung der Reise- und Transportzeiten sowie eine hohe Zuverlässigkeit in der Abwicklung sinnvoll und wird von Seiten des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen uneingeschränkt unterstützt.

Im Deutschland-Takt-Konzept kann der Bund ähnlich wie in der Schweiz auch seine Vorstellungen über Angebote im Personenverkehr und Kapazitäten im Güterverkehr auf der Schiene zum Ausdruck bringen.

Auf der Basis der so weiter entwickelten Infrastruktur kann dann auch für den Schienengüterverkehr neben den Regelverkehren der Kapazitätsbedarf für die „Gelegenheitsverkehr“ genannten kurzfristigeren Verkehrsbedarfe planerisch wesentlich besser als heute berücksichtigt und damit auch die Fahrplanstabilität erhöht werden.

### *Schiene personennahverkehr*

- Wie haben sich die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb im SPNV zuletzt entwickelt?

Aus Sicht des Schienengüterverkehrs wurden mit der langfristigen Sicherheit bei der Steigerung der Regionalisierungsmittel (die aber auch keine wesentliche Kapazitätssteigerung, sprich Verkehrsverlagerung, vorsieht) und mit der Trassenpreisbremse wesentliche Randbedingungen im SPNV-System in verlässlicher Weise fixiert und damit immerhin hohe Planungssicherheit geschaffen. Auch die Verhandlungen zwischen Bund und Ländern über die Nachfolgemittel zur früheren GVFG-Förderung deuten auf eine Stabilisierung der SPNV-Volumina hin. Dies könnte so interpretiert werden, dass für den zuletzt deutlich stärker gewachsenen Schienengüterverkehr bevorzugt Kapazitätserweiterungen in der Infrastruktur vorgesehen werden. Eine entsprechende politische Prioritätensetzung des Bundes ist aktuell jedoch nicht eindeutig ablesbar, so dass die Einschätzung zur Stabilität der Rahmenbedingungen für den SPNV deutlich günstiger ist als für den SGV.

- *Wie bewerten Sie die Vergabeverfahren der Aufgabenträger? Gibt es strukturelle Nachteile für Wettbewerber der Deutschen Bahn AG? Wie könnten Aufgabenträger einheitliche Wettbewerbsbedingungen schaffen?*

Zu diesem bis dato ausschließlich im SPNV relevanten Fragen gibt es seitens NEE keine Anmerkungen. Auf die inhaltlich geteilten Anmerkungen von mofair e.V. wird an dieser Stelle hingewiesen.

- *Wie beurteilen Sie die Bonus-/Malus-Systeme in den Verkehrsverträgen? Wie wird mit Verspätungen und Zugausfällen umgegangen, die außerhalb des Einflussbereichs des Eisenbahnverkehrsunternehmens liegen? Sehen Sie Alternativen zu einer Klärung dieser Thematik vor den Zivilgerichten?*

Im Schienengüterverkehr existieren ebenfalls erhebliche negative wirtschaftliche Folgewirkungen durch mangelhafte Qualität und baubedingte Kapazitätseinschränkungen. Allerdings werden hier keine Pönalen fällig, die Kunden des SGV weichen bei anhaltend schlechter Qualität schlicht auf die Straße aus und die EVU haben teilweise bereits heute sehr hohe Betriebserscherniskosten (Energie-, Personal- und Kapitalkosten durch Umwegfahrten, Fahrzeitverlängerungen und daraus folgend verunmöglichte Umlaufplanungen)

### *Schiene personenfernverkehr*

- Wie haben sich die Rahmenbedingungen für Wettbewerb im SPFV zuletzt entwickelt?
- *Sehen Sie im Fernverkehr insgesamt Potenzial für funktionierenden Wettbewerb, wenn die bestehenden Hindernisse durch den Gesetzgeber adressiert werden würden?*

Der Schienenpersonenfernverkehr ist nicht Gegenstand der im Netzwerk Europäischer Eisenbahnen vertretenen Unternehmen. Da der SPFV jedoch ein wichtiger Teilmarkt des Schienenverkehrs an sich ist und auf höchstem Sicherheits- und Umweltniveau Verkehrsleistungen anbieten kann, die heute (intermodal) stark nachgefragt sind und wesentliche Deckungsbeiträge bei der Infrastruktur erbringt (wenn auch im Hinblick auf die Herstellkosten der hochgeschwindigkeitsgeeigneten Infrastruktur sicherlich in unterproportionalem Umfang) sollte der Marktanteil des schienengebundenen Personenfernverkehrs nach Möglichkeit deutlich gesteigert werden.

Grundsätzlich erscheint eine Überprüfung der gesetzlich definierten Abgrenzung von Nah- und Fernverkehr einschließlich der daraus abgeleiteten Konsequenzen bei der staatlichen Teilfinanzierung dieser Angebote sinnvoll. In der Praxis sind viele Zugverkehre schwerlich präzise einem der beiden Segmente zuzuordnen. Sowohl aus Sicht des Bundes (Finanzierungsaufwand für die staatliche Daseinsvorsorge im Nahverkehr, nicht gewährleistete Daseinsvorsorge in weiten Teilen des Bundesgebietes mit herkömmlichen SPFV-Angeboten) als auch aus der Sicht

der EVU wäre eine integrierte – und intermodal ausgerichtete - Betrachtung des Angebots von Nah- und Fernverkehrsleistungen samt auf Zielgenauigkeit überprüfter Finanzierungsinstrumente für Verkehrsleistungen wie auch für den Infrastrukturausbau sinnvoll und sollte mittelfristig angegangen werden. Aus einer solchen Überprüfung könnten ggf. auch für den Güterverkehr auf der Schiene Erkenntnisse gewonnen werden, um auch in diesem Teilmarkt sinnvolle staatliche Engagements (zum Beispiel bei der gemeinwohlorientierten Vorhaltung von schwach ausgelasteten Infrastrukturen oder dem Infrastrukturausbau) identifizieren zu können.

- *Wie haben sich die Rahmenbedingungen für Wettbewerb im SGV zuletzt entwickelt? Wo liegen (weiterhin) zentrale Schwierigkeiten?*

Der Schienengüterverkehr konnte seit Mitte der 90iger Jahre mit Ausnahme der Wirtschaftskrise 2008/2009/2010 die Verkehrsleistung steigern – in vielen Jahren ging jedoch das Verkehrsaufkommen gleichzeitig zurück. In dieser Entwicklung spiegelt sich in erster Linie die Veränderung der Güterstruktur: in der Tendenz verlieren Massengüterverkehre und geringvolumige Wagenladungsverkehre, wohingegen das Wachstum im Wesentlichen durch containerisierte Transporte mit verhältnismäßig langen Distanzen entsteht. Der Marktanteil der Schiene im insgesamt weiterhin kontinuierlich wachsenden Güterverkehrsmarkt stagniert bzw. bewegt sich zwischen 17 und 18 Prozent (bezogen auf die Verkehrsleistung), so dass der erste Befund lautet, dass vor allem die Straße auch absolut deutlich stärker wächst als die Schiene (und vor allem als der binnenwasserstraßengebundene Transport) und die politisch angestrebte Verkehrsverlagerung nicht oder nur in Einzelfällen stattfindet.

Die Entwicklung der Angebotspreise im intermodalen Wettbewerb wird in den letzten Jahren stark durch eine sich öffnende „Kostenschere“ zwischen Straße und Schiene zu Gunsten der Straße bestimmt, die wiederum wesentlich durch die Kosten der Infrastrukturnutzung und für Energie beeinflusst wird. Der Abgabepreis für Diesel ist Ende 2012 binnen kurzer Zeit um rund 40 Prozent gefallen und hat sich seitdem nur unwesentlich nach oben bewegt. Das deutsche Dieselsteuerprivileg trägt zu einem insgesamt niedrigen Dieselpreis bei. Im Schienengüterverkehr werden über 90 Prozent der Verkehrsleistung elektrisch erbracht. Durch die Öffnung der Bahnstrominfrastruktur für Drittbezüge konnten die EVU zwar von den sinkenden Börsenhandelspreisen für Elektrizität partizipieren – die wesentlichen Kostentreiber des Bahnstrompreises sind jedoch die Netznutzungsentgelte sowie Steuern und Abgaben. Vor allem erstere rücken zunehmend in den Fokus, weil sich darin auch die Erstattungsleistungen für Kraftwerksbetreiber bei zu hohem Stromangebot niederschlagen. Nach Einschätzung eines Mitgliedsunternehmens könnten die Netznutzungsentgelte im kommenden Jahr bis zu 55 % des gesamten Bahnstrompreises ausmachen. An dieser Stelle ist ein staatliches Eingreifen dringend erforderlich, da der elektrisch betriebene Schienenverkehr der einzige Verkehrsträger ist, der einen Beitrag zur Finanzierung der Energie- bzw. Stromwende leistet, was mittlerweile diskriminierenden Charakter hat.

Die Kostenentwicklung der Infrastruktur ist durch kontinuierlich steigende Nutzerkosten geprägt (s.o.). Zugleich verursacht die richtige und wichtige Erneuerung des Bestandsnetzes seit mehr als einem Jahr erhebliche Qualitätsprobleme, die zu einer Belastung der Marktposition des Schienen(güter)verkehrs insgesamt geworden sind. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, um den laufenden Verkehr so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger  
Geschäftsführer