



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Friedrichstraße 186 | 10117 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

An die Länderchefs

Friedrichstraße 186 | D-10117 Berlin
Tel +49 030 531491470
Fax +49 030 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Berlin, 11.03.2016

Positionierung der Bundesländer zum Wettbewerb im Schienenverkehr

Sehr geehrte Ministerpräsidentinnen, Ministerpräsidenten und Bürgermeister,

die Bundesregierung unternimmt zurzeit einen neuerlichen Anlauf, den Wettbewerb im Eisenbahnverkehr durch die überfällige Umsetzung der EU-Richtlinie 2012/34/EU vom 21. November 2012 in nationales Recht voran zu bringen. Das – in der letzten Legislaturperiode gescheiterte – Vorhaben, ein Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) zu verabschieden, ist aus Sicht des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V. eine hoch sinnvolle und überfällige Maßnahme.

Auch wenn der Wettbewerb im Schienengüterverkehr bereits weiter vorangekommen ist als in anderen Segmenten des Schienenverkehrs – 2015 wurden bereits 36 Prozent der Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr durch Wettbewerbsbahnen erbracht und weiteres Wachstum wird dort erwartet - so sehr fehlen jedoch Impulse zur Verbesserung der Wettbewerbssituation des Schienengüterverkehrs insgesamt, ohne die ein steigender Marktanteil der Schiene nicht zu erreichen ist.

Im Bundesrat soll am kommenden Freitag die Position der Bundesländer zum Regierungsentwurf des ERegG beschlossen werden.

Große Sorge bereitet uns die Zuspitzung der Auseinandersetzung um die „Trassenpreisbremse“ für den Schienenpersonennahverkehr. Wir teilen den Unmut der für den SPNV verantwortlichen Bundesländer über die jahrelang gestiegenen Gebühren für die Nutzung der Schieneninfrastruktur des Bundes. Die eigentlich im Kontext des Regionalisierungsgesetzes zu beleuchtende Frage der Kosten- und Preisentwicklung für Strecken, Stationshalte und Bahnstrominfrastruktur im SPNV droht – so oder so – unheilvoll die Beratungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes zu beeinflussen.

Eine gesetzliche Trassenpreisbremse würde eine Sonderstellung des SPNV begründen, die das europarechtlich vorgegebene Konzept der Anreizregulierung für diese Verkehrsart aushebelt. Insbesondere, wenn Sie sich auf das gesamte gesetzlich fixierte Wachstum der Regionalisierungsmittel bezieht, die ja glücklicherweise nicht vollständig für Infrastrukturkosten eingesetzt werden müssen. Vor allem aber könnten mit der vorgeschlagenen Regelung etwaige, nicht anlastbare und unabweisbare Kosten den anderen Verkehrsarten – den eigenwirtschaftlich betriebenen Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehren – zugewiesen werden – und deren

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

Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen. Alle bisherigen Beteuerungen, den Schienengüterverkehr hiervon zu verschonen, konnten - und können - nicht in klare sowie verfassungs- und/oder EU-konforme Formulierungen gebracht werden.

Ein Formelkompromiss könnte jahrelange Unsicherheit und Rechtsstreitigkeiten mit allen negativen Folgen für den Eisenbahnverkehr mit sich bringen – statt den Gesetzeszweck der Förderung des Wettbewerbs zu erfüllen. Nach Ländern differenzierte Trassenpreise würden das komplexe System schließlich noch intransparenter machen.

Aber auch die Variante einer Verhärtung der Fronten zwischen Ländern und dem Bund, der nach dem zuletzt geäußerten Willen der Länder für etwaige Einnahmehausfälle der Infrastrukturbetreiber einspringen soll, wäre unter Wettbewerbsgesichtspunkten fatal. Ein Vermittlungsverfahren mit dem Risiko der Nicht-Einigung würde dringend überfällige Verbesserungen der Eisenbahnregulierung erneut aufhalten. Auch wenn die Bundesregierung ihre Gestaltungsspielräume für mehr fairen Wettbewerb nicht ausgeschöpft hat, wäre nicht nur die Stärkung der Bundesnetzagentur ein wichtiger Fortschritt.

Die vorliegende Empfehlung der Bundesratsausschüsse hat leider nur in geringem Umfang die darüber hinausgehenden Anregungen zur Förderung eines fairen Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr und insbesondere im Schienengüterverkehr, aufgegriffen.

Wir regen daher zum einen an, die Beschlussfassung über die Stellungnahme des Bundesrates in Abstimmung mit dem Bundestag zu verschieben. Prioritär sollte gemeinsam mit allen Beteiligten nach einer Lösung gesucht werden, um eine Ungleichbehandlung der Verkehrsarten bei der Trassenpreisentwicklung zu vermeiden und vor allem den Kostenanstieg wirksam zu begrenzen. Eine solche Lösung könnte den in den Ausschussempfehlungen nur für den Spezialfall von Mehrbestellungen erwähnten Grenzkostenansatz (EU-rechtlich zulässiges Mindestniveau der Infrastrukturgebühren) aufgreifen oder eine faktische Begrenzung des Trassenpreisanstiegs auf anderem Weg oder an anderer Stelle dauerhaft sicherstellen.

Für eine Diskussion von neuralgischen wettbewerbsrelevanten Punkten in Regierungsentwurf und Ausschussempfehlungen – etwa zur Priorisierung bei der Trassenzuteilung, dem Umgang mit baubedingt knappen Kapazitäten und Incentives im Trassenpreissystem - mit Praktikern und Wissenschaftlern würde darüber hinaus ein zeitliches Tor geöffnet werden.

Dieses Schreiben leiten wir den für Verkehr, Wirtschaft und Bundesangelegenheiten zuständigen Verantwortlichen der Landesregierung parallel zu.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender