

PRESSEMELDUNG

vom 7. Dezember 2016

Staatsmonopolist treibt zum Fahrplanwechsel die Schienenmaut weiter in die Höhe

DB Netz will auch künftig jährlich 2,4 Prozent mehr

Wettbewerbsbahnen fordern mehr Qualität, wirksame Regulierung und niedrigere Trassenpreise

Die aktuelle allgemeine Preissteigerungsrate beginnt seit 29 Monaten immer mit einer Null vor dem Komma. Ob die Preise für Pauschalreisen, Telekommunikationsleistungen oder für die Lkw-Maut sinken – einer erhöht kontinuierlich die Preise. Mit dem Fahrplanwechsel im europäischen Schienenverkehr am kommenden Sonnabend steigen die Preise, die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Nutzung des DB-Netzes bezahlen müssen, um 2,4 Prozent an. Die Erhöhung steht am vorläufigen Ende einer langen Kette von Preiserhöhungen, die die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene immer weiter beeinträchtigt. „Im Grunde“, so der Vorstandsvorsitzende des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE), Ludolf Kerkeling, „sägt die DB Netz AG immer ganz kontrolliert an dem Ast, auf dem sie sitzt, anstatt den Baum wachsen zu lassen. Denn die Bahnen im Schienengüterverkehr sind nicht in der Lage, im wettbewerbsintensiven Umfeld von Lkw, Binnenschiff und den übrigen Bahnunternehmen diese Kostensteigerungen an ihre Auftraggeber in der verladenden Wirtschaft weiterzugeben. Unsere Effizienzsteigerungen werden unter anderem vom Netz aufgefressen, statt uns Investitionen zu ermöglichen, um damit neue Transporte zu gewinnen. Und die Trassenerlöse bei DB Netz steigen demnach auch nicht durch steigende Zugfahrten an“. Dass Verkehrsverlagerungsziele durch die immer teurer werdende Infrastruktur unterlaufen werden, ist für Kerkeling schon ein beklagenswertes Politikum. Nun versucht aber die DB Netz AG, im derzeit laufenden Genehmigungsverfahren für die ab Ende des kommenden Jahres geltenden Trassenpreise erneut eine Erhöhung um 2,4 Prozent durchzusetzen. Erstmals muss diese Trassenpreissteigerung durch die Bundesnetzagentur vorab genehmigt werden. Grund: im Sommer wurde das Eisenbahnregulierungsgesetz durch Bundestag und Bundesrat beschlossen. Der Kabinettsentwurf war in einer Pressemitteilung von Bundesverkehrsminister Dobrindt im Januar noch mit dem Hinweis beworben worden, durch das Gesetz würden „den Betreibern der Schienennetze Anreize zur Senkung der Infrastrukturkosten und damit zur Senkung der Trassenentgelte gegeben.“ Kerkeling dazu „Offenbar sieht die DB Netz das anders. Geht der Antrag der DB Netz AG so durch, hätte das Gesetz seine erste große Feuertaupe nicht bestanden.“

Kerkeling vermutet hinter dem im Raum stehenden Wortbruch eine stille Interessengemeinschaft von DB und Bundesregierung: „Der Bund will Geld für die Erneuerung seines Schienennetzes sparen und setzt auf hohe Gewinne bei DB Netz, die in den sogenannten Finanzierungskreislauf Schiene eingespeist werden.“ Der DB Konzern strebe für seine Netztochter eine Rendite von 7,5 Prozent auf deren Gesamtkapital an und drehe ständig an der Preisschraube, weil dieses Ziel noch lange nicht erreicht sei. Im Endausbauzustand würde die DB Netz AG demnach über 1,3 Milliarden Euro Überschuss pro Jahr erwirtschaften. Und die müssten wiederum von den Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB und der Wettbewerbsbahnen gezahlt und vorher auch verdient werden. Heute erlöst die DB Netz

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

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

AG rund 4,6 Milliarden Euro pro Jahr von den Bahnunternehmen für die Trassennutzung und überwies im vergangenen Jahr 81 Millionen Euro an den DB-Konzern.

Ludolf Kerkeling: „Wenn mehr Verkehr auf die Schiene soll, müssen die Trassenpreise sinken und nicht steigen!“ Der Bund müsse seiner Infrastrukturverantwortung gerecht werden und Anreize für mehr Verkehr setzen. Es sei widersinnig, dass ein durch staatliche Zuschüsse für Neubau und Erhalt geförderter Infrastrukturmonopolist überhaupt Gewinne erzielen solle. Die DB Netz AG müsse sich aus Ihrer Komfortzone herausbewegen und Kundengewinnung durch attraktive Trassenangebote betreiben. Bund und DB Netz AG müssten zügig Kostensenkungspotenziale zum Beispiel durch Modernisierung und Automatisierung der Leit- und Sicherungstechnik erschließen. Höhere Auslastung bringe schließlich auch steigende Trassenerlöse.

Die Wettbewerbsbahnen wollen sich mit dem geplanten Ausbremsen nicht abfinden und erwarten von der Regierung und der bundeseigenen DB Netz AG, höhere Marktanteile der Schiene zu unterstützen. Die verkehrs- und umweltpolitischen Wachstumsszenarien im Klimaschutzplan oder im Bundesverkehrswegeplan seien sonst unerreichbar. Vom Bund fordert der Verband vorrangig, eine kurzfristig wirksame Halbierung der Trassenpreise ins Auge zu fassen und das Netz schneller als geplant für den künftigen Bedarf auszubauen. Die DB Netz AG müsse das Management ihrer vielen Baustellen im Netz schnellstmöglich verbessern, damit die Pünktlichkeit des laufenden Verkehrs nicht mehr so stark unter den dringend erforderlichen Baumaßnahmen im bestehenden Netz leidet. Im noch andauernden Entgeltgenehmigungsverfahren bei der Bundesnetzagentur haben Mitgliedsunternehmen und das Netzwerk selbst die Rücknahme zahlreicher kundenunfreundlicher Vorhaben durch die DB Netz AG verlangt. Zu den Dingen, die „indirekt ins Geld gehen“ (Kerkeling) gehören neue Stornierungsregeln ebenso wie der Wegfall und die willkürliche Beschränkung einiger bisheriger Angebote. Kerkeling: „Im Moment sieht es nicht so aus als wolle die DB Netz AG einlenken. Dann muss die Bundesnetzagentur alle ihr gesetzlich eingeräumten Möglichkeiten nutzen, um den Zielen des neuen Eisenbahnregulierungsgesetzes gerecht zu werden.“ Dort stehen die „Steigerung des Anteils des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen“, die Interessen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie „die Wahrung der Interessen der Verbraucher“ im ersten und zweiten Satz.

Die NEE-Stellungnahmen im Entgeltgenehmigungsverfahren sind auf der Homepage des Netzwerks downloadbar: www.netzwerk-bahnen.de/news.

Über das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.: Der 2000 gegründete Verband besteht derzeit aus 40 Unternehmen, die vor allem im Schienengüterverkehr aktiv sind und nicht zum DB-Konzern gehören. Die Wettbewerbsbahnen konnten ihren Marktanteil im deutschen Schienengüterverkehr auf zuletzt knapp 40 Prozent steigern und wollen weiter wachsen – insbesondere durch Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene. Die Mitgliedsunternehmen beschäftigen rund über 4.500 Mitarbeiter und nähern sich mit ihrem Umsatz der 1,5 Milliarden-Euro-Grenze.

Pressekontakt:

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.

Peter Westenberger (Geschäftsführer)

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin

Tel +49 30 53 14 91 473

Mob +49 170 48 54 864

Mail westenberger@netzwerk-bahnen.de