

mofair e.V.
Potsdamer Platz 1
10785 Berlin

Telefon +49 (0) 30 25 899 137
Telefax +49 (0) 30 25 899 440

E-Mail: info@mofair.de
Internet www.mofair.de

Pressemeldung vom 14.5.2013

Mehr Verkehr auf die Schiene durch Umschichtung von Regionalisierungsmitteln Halbierung der Trassenpreise möglich

Mit der Forderung „Mehr Verkehr auf die Schiene“ hat die Politik eine ehrgeizige Zielsetzung formuliert. Leider wurden bisher nur wenige Maßnahmen in Angriff genommen, die dazu führen können, dass tatsächlich nennenswert mehr Verkehr auf die Schiene stattfinden konnte.

„Es wird höchste Zeit, dass der Bund die Eisenbahnpolitik selbst in die Hand nimmt und sie nicht der Deutschen Bahn überlässt“, fordert Wolfgang Meyer, Präsident von mofair, des Verbandes der wettbewerblichen Verkehrsunternehmen auf Schiene und Straße. „Die Deutsche Bahn kann nur ein Instrument des Bundes sein, seine eisenbahnpolitischen Vorstellungen zu realisieren. Auf keinen Fall dürfen die Interessen der Deutschen Bahn Vorrang haben vor den Interessen des Gemeinwohls.“

Ohne der Deutschen Bahn Mittel zu entziehen, könnte der Bund eine Halbierung der Trassenpreise erreichen. Eine Halbierung der Trassenpreise für den SPNV auf etwa 2,15 € pro gefahrenen Trassenkilometer würde eine Senkung der Trasseneinnahmen für DB Netz in Höhe von rd. 1,2 Mrd. für den SPNV und weiteren 350 bis 500 Mio. € für den Güter- und den Fernverkehr bedeuten. Um den Betrag von 1,2 Mrd. € könnten die Regionalisierungsmittel gesenkt werden, wenn zum Ausgleich die Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LufV) entsprechend erhöht würden. Die Senkung der Trassenpreise für den Güter- und Fernverkehr müsste in Höhe von 350 bis 500 Mio. € durch den Bund kompensiert werden.

Auch wenn die konkreten Trassenpreise formal von DB Netz festgesetzt werden, unterliegen die Rahmenbedingungen dafür als Gestaltungselement ganz und gar dem Einfluss des Bundes. Der Bund kann als Eigentümer z.B. die Vorabgenehmigung wichtiger Unternehmensentscheidungen durch ihn selbst verlangen oder sogar einzelne Entgeltregelungen festlegen.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Eisenbahn im Verhältnis zu den übrigen Verkehrsträgern PKW, LKW und Binnenschifffahrt ist nicht zuletzt ein Ergebnis der Entgelte, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Benutzung der Trasse zahlen müssen.

Nach europäischem Recht müssen die zu erhebenden Trassenentgelte mindestens den Grenzkosten der Benutzung der Schienenwege entsprechen. Diese sind wesentlich niedriger als die

[interessenverband für mobilitätsdienstleister](#)

Wolfgang Meyer
Präsident
Dr. Engelbert Recker
Hauptgeschäftsführer

Deutsche Bank Berlin
Konto-Nr. 6 039 861
BLZ 100 700 24

Steuernummer
27/620/57964

Durchschnittskosten von 4,25 €, die DB Netz derzeit als Trassenentgelte im Regionalverkehr derzeit verlangt oder der 2,50 €, die im Güterverkehr anfallen.

Es liegt in der Hand des Bundes, ob er seinen Ankündigungen „Mehr Verkehr auf die Schiene“ effektiv Nachdruck verleihen will oder ob er sich weiterhin mit Lippenbekenntnissen zufrieden geben will.

Eine Halbierung der Trassenpreise in allen Bereichen würde für den Bund 350 bis 500 Mio. € kosten und hätte vielfach positive Wirkungen für das Gemeinwohl, was CO²-Ausstoß, Verkehrssicherheit und Belastung des Straßennetzes angeht. Im Güterverkehr könnte mittel- und langfristig ein Anstieg von 20 bis 30 % realisiert werden. Davon würde auch der Güterverkehr der Deutschen Bahn selbst profitieren. Im SPNV könnte sich ein Wachstum von 10 bis 20% ergeben. Das würde direkt zu geringeren Aufwendungen an Regionalisierungsmitteln führen und selbst der Fernverkehr mit den höchsten Trassenentgelten könnte mehr als 10% zu legen, wenn die derzeitigen Trassenpreise von 5,30 € auch nur um einen EURO pro Kilometer gesenkt würden.

Pressekontakt:

Dr. Engelbert Recker
Hauptgeschäftsführer
Nimrodstr. 28
13469 Berlin

Tel: 030/30 60 46 83
e.recker@mofair.de