

Politikbrief 02/2014

der Verbände mofair e.V. und Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Seit Herbst 2000 sind im Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE) Unternehmen, die Geschäftsaktivitäten im Bereich des nichtbundeseigenen Schienengüterverkehrs haben, zusammengeschlossen. Mofair e.V. wurde im Herbst 2005 gegründet. Die Mitglieder von mofair sind die bedeutendsten in Deutschland im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) tätigen privaten, unabhängigen und wettbewerblichen Verkehrsunternehmen.



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender von
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE)



Wolfgang Meyer
Präsident von mofair e.V.

Beide Verbände haben sich zum Ziel gesetzt:

- die Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene weiter zu entwickeln und dabei diskriminierungsfreie und betreiberneutrale Regelungen u.a. auf den Gebieten Infrastruktur, Fahrzeuge, Energieversorgung, internationaler Verkehr und Vorschriftenwesen zu unterstützen beziehungsweise zu initiieren,
- die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb der Verkehrsträger zu schaffen,
- in der öffentlichen Diskussion die Bedeutung der Eisenbahn im Personen- und Güterverkehr zu verdeutlichen und die Interessen ihrer Mitglieder gegenüber Politik, Behörden und Unternehmen national und europaweit zu vertreten,
- auf die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrs hinzuwirken,
- auf den Erhalt und die Verstärkung der staatlichen Finanzierungsgrundlagen sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch für den Neubau und Erhalt der Infrastruktur (Nichtbundeseigene Eisenbahnen eingeschlossen) hinzuwirken,
- auf eine Entbürokratisierung des Vorschriftenwesens im Eisenbahnsektor sowie auf wettbewerbsfördernde Normen und Zulassungsverfahren besonders unter Kostengesichtspunkten hinzuarbeiten.

mofair und NEE unterstützen ihre Mitglieder bei der weiteren erfolgreichen Expansion im Markt und erwarten von der Politik, die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb im Zuge der Umsetzung der europäischen Regelungen deutlich zu verbessern.



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.



Wolfgang Meyer
Präsident mofair e.V.

Gerechte Kostenanlastung für jeden Verkehrsträger

Die Finanzierung der Bundesschieneninfrastruktur erfolgt über staatliche Zuschüsse sowie über Nutzungsentgelte. Die Bundesschieneninfrastruktur wird von einer Aktiengesellschaft bewirtschaftet, die eine Eigenkapitalverzinsung und Gewinne erwirtschaften muss. Darüber wird im Rahmen des Eisenbahnregulierungsgesetzes noch zu reden sein. Die Finanzierung der Straßen erfolgt bis auf die LKW-Maut dagegen vollständig durch die öffentliche Hand. Vor allem regionale und lokale Schieneninfrastrukturen werden in vielen Fällen von NE-Infrastrukturunternehmen bewirtschaftet; diese erhalten Zuschüsse in einem weit geringeren Umfang, während die straßenseitige Erschließung in der Fläche (Landes-, Kreis-, Kommunalstraßen) vollständig vom Staat bezahlt wird.

Solange die Finanzierungsstruktur nicht verändert wird, wird der Schienenverkehr sich aus wirtschaftlichen Gründen weiter aus der Fläche zurückziehen, womit der Verkehrsträger Eisenbahn insgesamt deutlich geschwächt wird. Wir fordern eine vergleichbare Finanzierung der Infrastrukturen der verschiedenen Verkehrsträger. Der Grad der Nutzerfinanzierung der Schieneninfrastruktur muss aus Wettbewerbsgründen mit der der Straße mindestens vergleichbar sein.



Quelle: mofair e.V.

Der Schienenverkehr hat aufgrund der Umweltfreundlichkeit und Sicherheit die geringsten externen Kosten, weshalb zu Recht der politische Wille besteht, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Diesen eigentlich vorhandenen Wettbewerbsvorteil kann die Schiene aber nicht generieren. Stattdessen besteht zum Teil sogar ein Nachteil, weil der Schiene externe Kosten, zum Beispiel aus Lärm angelastet werden, während dies auf der Straße nicht der Fall ist.

Das Erreichen der politischen Ziele zur CO₂-Reduzierung wird im Verkehrsbereich nur mit der politisch propagierten Steigerung der Elektromobilität gelingen. Der Verkehrsträger, der bereits heute nennenswert Elektromobilität praktiziert, ist die Schiene. Trotzdem wird die Schiene aufgrund der Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) mit 70-80 Mill. Euro jährlich belastet. Nahezu gleichzeitig wird die Straße bei der Maut um rund 1.300 Mill. Euro jährlich entlastet. Durch diese Maßnahmen wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße nachhaltig geschwächt. Hier ist ebenfalls dringend die Straße mit der Schiene gleichzustellen; die Aufwendungen für die Energiewende sind auf alle Verkehrsträger gleichermaßen zu verteilen.

Bahnstrom – eine unendliche Geschichte

In dem Kartellverfahren der EU-Kommission gegen die Deutsche Bahn hat diese sich verpflichtet, die Mengenrabatte, die im Wesentlichen ausschließlich DB Unternehmen zugutekamen, abzuschaffen und als Kompensation für den jahrelangen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung, den Wettbewerbern auf der Schiene 4 Prozent ihres Jahresverbrauches zu erstatten. Seit dem 1.7. 2014 hat DB Energie auch eine sehr alte Forderung von uns erfüllt und vergütet den eingespeisten Bremsstrom zum Einkaufspreis.

Leider sind damit nicht alle Probleme behoben. Dies hat seinen Grund in der Tatsache, dass der Bahnstrom nicht nach dem Eisenbahnrecht sondern nach dem Energiewirtschaftsrecht reguliert wird, so wie es der BGH im Streit zwischen der Bundesnetzagentur und der Deutschen Bahn entschieden hat.



Quelle: fotolia.com

Die Netzentgelte, die für die Durchleitung des Bahnstromes gezahlt werden müssen, richten sich nach den Prinzipien für den Stromverbrauch des Gewerbes und der privaten Haushalte. Die Netzentgelte sind umso höher, je unterschiedlicher der Verbrauch im Verlauf eines Jahres ausfällt. Gibt es hohe

Spitzen beim Stromverbrauch liegt das Netzentgelt höher als bei einem gleichmäßigeren Verbrauch. Damit soll der Verursacher für einen eventuell erforderlichen Ausbau des Leitungsnetzes zur Kasse gebeten werden.

Was für stationäre Gewerbebetriebe mit ihren teilweise sehr hohen Verbrauchsspitzen sinnvoll sein mag, erweist sich für die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit vielen dezentralen und beweglichen Verbrauchsstellen (den Lokomotiven) als wenig sinnvoll. Kein Verkehrsunternehmen kann die zeitliche Verteilung seines Verbrauchs steuern; der hängt von der Betriebsplanung des Netzes ab. Mit einer größeren Zahl eingesetzter Loks wird der Verbrauch gleichmäßiger. Demzufolge müssen vor allem kleine und mittlere Güterverkehrsunternehmen höhere Netzentgelte zahlen, als ihr Wettbewerber DB Schenker Rail. Es geht immerhin um bis zu 2 Cent je kWh.

Dieser Wettbewerbsnachteil ist aus unserer Sicht nicht akzeptabel. Da die Regeln aus der Energiewirtschaft nicht ohne weiteres auf den Bahnstrom übertragbar sind, muss die Regulierung des Bahnstroms wieder in das Eisenbahnrecht, wo sie auch hingehört.

EEG-Umlage – der Kommission sei Dank

Das EEG wurde mit heißer Nadel gestrickt. Vor allem der Schutz des heimischen Gewerbes stand im Fokus der Gesetzgebung. Leider sind die Interessen der Schienenbahnen deutlich zu kurz gekommen. Das gilt nicht nur für die Verdoppelung der EEG-Umlage, die die Schienenbahnen tragen müssen und die ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Verkehrsträger Straße weiter verschlechtert. Es gilt auch für unzureichende Regelungen bezüglich des Antragsverfahrens von Schienenbahnen auf Gewährung der Ermäßigung der EEG-Umlage nach der Besonderen Ausgleichsregelung. Antragsberechtigt sollten nur die Eisenbahnverkehrsunternehmen sein, die einen entsprechenden Verbrauch bereits nachweisen können. Das war eine klare Diskriminierung neugegründeter Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güter- und Personenverkehr. Sie hätten in den ersten zwei Jahren für ihren Verbrauch die volle EEG-Umlage zahlen müssen. Deshalb haben die Verbände mehrfach das BMWi und den Gesetzgeber um entsprechende Änderungen gebeten, leider erfolglos. Erst nachdem sie sich an die Kommission gewandt hatten, kam plötzlich Bewegung in die Sache und über Nacht wurde die Diskriminierung im EEG in diesen Punkten doch noch beseitigt.

LuFV II – ein Fortschritt

Der Bund und die Deutsche Bahn haben sich auf eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) geeinigt. Das ist erst einmal eine gute Nachricht. Der Bund wird in den nächsten 5 Jahren im Durchschnitt 3,3 Mrd. Euro jährlich zur Verfügung stellen. Hinzu kommt eine voraussichtliche Dividende von DB Netz in Höhe von 0,44 Mrd. Euro. Zudem werden Mittel aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz in Höhe von rd. 150 Mio. Euro rechnerisch umgewidmet. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbst werden jährlich 100 Mio. Euro beisteuern, so dass formal ein Betrag von rd. 4 Mrd. Euro jährlich für Erneuerungs- und Ersatzinvestitionen zur Verfügung steht.

DB Netz hat sich im Gegenzug verpflichtet, im Durchschnitt der Jahre jährlich 1,6 Mrd. Euro in die Instandhaltung zu stecken. Das entspricht in etwa dem bereits heute aufgebrauchten Materialaufwand, der im Jahr 2013 bei 2,335 Mrd. Euro lag. Allein die Abschreibungen betragen in diesem Jahr 1,059 Mrd. Euro.

Kritisch sehen wir, dass die neue Regelung unterstellt, dass die DB die Gewinne auch tatsächlich erwirtschaftet. Bei Ertragseinbrüchen könnte Druck auf die Trassenpreise entstehen, um eine möglichst hohe Dividende des Netzes zu erhalten, was den Bundeshaushalt schonen würde.

Hinsichtlich der Steuerungsqualität lässt die LuFV II aber noch zu wünschen übrig. Kriterien zur Effizienz- und Kapazitätsentwicklung des Netzes fehlen, ebenso Kennziffern auf regionaler Ebene. Hier gibt es Nachbesserungsbedarf.

LuFV für NE-Bahnen fehlt

Obwohl die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) mit mehr als 4000 km Streckennetz (rund 20 Prozent des deutschen Schienennetzes) bewirtschaften, kommen sie bei der LuFV II nicht vor. Dabei entlasten sie den Bund ganz erheblich, wirtschaften wesentlich preisgünstiger und müssen gleich behandelt werden. Das fordert das europäische Beihilferecht. Es ist eigentümerneutral und erlaubt deswegen keine Begünstigung von Unternehmen, nur weil sie dem Staat gehören. Vor allem bei der Erneuerung und Modernisierung, aber auch bei Aus- und Neubau der nichtbundeseigenen Schieneninfrastruktur wächst der Investitionsbedarf.

Anzuerkennen ist, dass der Bund den Einstieg in die NE-Finanzierung geschafft hat und jetzt jährlich 25 Mill. Euro für die Verbesserung der nichtbundeseigenen Infrastruktur zur Verfügung stellt. Das ist aber bei Weitem nicht ausreichend. Die Länder, die in früheren Jahren NE-Infrastruktur unterstützten, haben sich fast alle aus der Finanzierung zurückgezogen.

Dies ist vor allem vor dem Hintergrund fragwürdig, dass ca. 75 Prozent des deutschen Güterverkehrs aus Quellen stammt, die an NE-Bahngleisen liegen. Was das für die Zukunft des Güterverkehrs bedeutet, kann sich jeder ausmalen, und trotzdem klafft eine Finanzierungslücke von mehr als 1 zu 10 zwischen der Finanzierung der Bundeschienenwege und der der NE-Bahnen.

Förderung von Flüsterbremsen erhöhen



Quelle: HVLE AG

Der Lärm, vor allem von Güterzügen, wird zunehmend zu einer echten Gefahr für das Ziel, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Deshalb sollen alle Güterwagen auf andere Bremssohlen umgerüstet werden. Dies führt zu glatteren Laufflächen der Räder, was den Lärm eines vorbeifahrenden Güterzuges um 10 dB(A) reduziert (Halbierung des Lärms). Die Bundesumweltministerin hat vor kurzem noch einmal bekräftigt, dass bis 2020 alle Wagen auf LL-Sohlen umgerüstet sein müssen.

Ansonsten sei mit Fahrverboten zu rechnen. Eine Untersuchung des VDV, des VPI und des BDI (<https://www.vdv.de/pressemitteilungen.aspx?mode=detail&id=32facf0b-ee59-4af2-98b7-c73f27772f02>) hat ergeben, dass bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 70 km/h massive Kapazitätseinschränkungen mit sich bringen und damit zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Straße führen würden.

Um eine ausreichende Lärminderung zu erreichen, wäre es wichtig, dass die Bundesregierung das nationale Förderprogramm für die Umrüstung von Güterwagen aus Flüsterbremsen verbessert. Dazu gehört eine sachgerechte Umstellung auf eine Förderung je Achse. Heute wird je Wagen gefördert, was dazu führt, dass vorrangig alte zweiachsige Wagen anstelle der modernen vierachsigen umgerüstet werden. Weiter muss die Förderung erhöht werden, um für alle Beteiligten, insbesondere die Wagenhalter den Anreiz zur Umrüstung zu erhöhen.

Stärkung des Einzelwagenverkehrs

Im Güterverkehr steht das Einzelwagenverkehrssystem in Deutschland und in Europa massiv unter Druck und schrumpft. Die Kosten des Vor- und Nachlaufes machen viele Verkehre unwirtschaftlich. Der wesentliche Grund dafür liegt darin, dass das heutige System der Infrastrukturfinanzierung verlangt, dass auch die tendenziell schlechter ausgelastete Infrastruktur in der Region und die „letzte Meile“ Geld verdienen müssen, was beim Verkehrsträger Straße nicht der Fall ist. Eine Verbesserung der Situation ist nur durch eine Systemänderung bei der Infrastrukturfinanzierung zu erreichen (siehe unsere Erläuterungen unter dem ersten Punkt dieses Politikbriefes).

Das heutige System des Einzelwagenverkehrs lässt Wettbewerb strukturell nicht zu. Aus unserer Sicht ist ein Systemwandel erforderlich. Wir fordern die Vorhaltung eines politisch zu definierenden Mindestangebotes, um den Einzelwagenverkehr langfristig am Leben zu erhalten. Dazu müssten diese Leistungen analog den Verfahren im SPNV ausgeschrieben und vergeben werden.

Das System Eisenbahn kann nur dann wirtschaftlich betrieben werden, wenn die eingesetzten teuren Ressourcen optimal ausgelastet werden. Die Volumina im regionalen Vor- und Nachlauf im Einzelwagenverkehr sind meist zu gering, als dass zwei Wettbewerber hier wirtschaftlich sinnvoll tätig werden können. Dort wo die DB den Vor- und Nachlauf durchführt, gibt sie den Wettbewerbern nach unseren Erfahrungen keine Angebote für diese Leistungen, so dass der Wettbewerb von diesen Verkehren ausgeschlossen ist. Für eine optimale Auslastung der örtlich eingesetzten Ressourcen Loks und Personal fordern wir, dass der regionale Vor- und Nachlauf und gegebenenfalls auch der Betrieb von Rangieranlagen analog den Verfahren im SPNV ausgeschrieben und anschließend für alle EVU diskriminierungsfrei durchgeführt wird. Nur so kann der Rückzug des Verkehrsträgers Schiene aus der Fläche gestoppt werden.

Neuregelung von Stilllegungen

Die Stilllegung und Entwidmung von Bahnstrecken sollen künftig deutlich einfacher werden. Dies geht aus dem Gesetzentwurf des BMVI hervor, der nach Aussage des Bundesverkehrsministers auf Wunsch der Länder erarbeitet wurde. Künftig soll eine Ausschreibung der Strecken zur Übernahme durch private Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht mehr erforderlich sein, wenn Kapazitätsreduzierungen in geeigneter Weise kompensiert werden. Das stellt eine erhebliche Einschränkung für den Eintritt Dritter auf den Markt der Infrastrukturen dar und zementiert das Monopol der DB Netz AG. Zugleich wird damit verhindert, dass sich die Infrastrukturunternehmen mit ihren Benutzungsentgelten dem Wettbewerb stellen müssen. Das wiederum wird sich negativ auf die Benutzungsentgelte und damit auf die Ticketpreise im Personenverkehr und auf die Transportkosten im Güterverkehr auswirken.

Das Ziel des Gesetzgebers war es bislang, wie es in § 1 Abs. 1 AEG zum Ausdruck kommt, einen Wettbewerb auch im Bereich der Infrastruktur zu ermöglichen. Durch den Wettbewerb sollen die Preise im Eisenbahnverkehr auch im Hinblick auf die Infrastrukturkosten wettbewerbsfähig werden. Das setzt aber voraus, dass sich im Bereich der Infrastruktur überhaupt ein Wettbewerb bilden kann. Die Voraussetzung dafür ist, dass es Dritten möglich sein muss, bestehende Infrastrukturen zu übernehmen und im Wettbewerb zum Monopolisten DB Netz AG zu betreiben.

Ein Weihnachtsgeschenk für den SPNV

Mit dem Haushaltsbeschluss 2015 hatte der Bundestag die Höhe der Regionalisierungsmittel auf das Niveau von 2014 in Höhe von 7,29 Mrd. Euro eingefroren. Damit hätten den Ländern in 2015 109 Mill. Euro gefehlt, die sie aus eigener Tasche hätten finanzieren müssen. Züge zu streichen, wäre keine Alternative gewesen. Die entsprechenden Verträge sind alle längst abgeschlossen.

Jetzt hat die Bundesregierung ein Einsehen. Pünktlich vor Weihnachten wird das Bundeskabinett am 18.12.2014 eine Gesetzesänderung beschließen, die den Ländern weitere Regionalisierungsmittel für 2015 in Höhe der Steigerungsrate von 1,5 Prozent, nämlich 109 Mio. Euro, zuweist.

Auch wenn der Bund sich im letzten Moment an die Steigerungsrate des alten Regionalisierungsgesetzes erinnert, ist doch klar, dass, wenn die Mittel nicht ausreichen, die Länder Druck auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen ausüben werden. Als letzte Konsequenz bedeutet dies, wenn Abstellungen nicht in Frage kommen, Tarifanpassungen durch die Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbände.



Quelle: mofair e.V.

Im Sinne der Bahnreform war es jedoch, die Länder mit ausreichenden Mitteln für den SPNV im Gegenzug für die Übernahme der Verantwortung auszustatten. Die Erfüllung dieser Zusage steht aus.

Auch wenn der Bund nicht allen Wünschen der Länder für die neue Regionalisierungsperiode nachkommen möchte, ist doch klar, dass das bisherige Volumen und die bisherige Steigerungsrate nicht ausreichen. Das hat ein vom BMVI selbst in Auftrag gegebenes Gutachten der IGES Institut GmbH, Berlin, ergeben. Für 2015 halten diese Gutachter eine Steigerung um 350 Mill. auf dann 7,65 Mrd. Euro für ausreichend. Danach seien Dynamisierungsraten von jährlich 2,67 Prozent nötig. Das ist mehr als die 2 Prozent, die die Länder fordern.*

* <http://www.welt.de/politik/deutschland/article134762816/Wenn-die-Politik-Regionalzuege-ausbremst.html>

Keine Änderung des Vergaberechts zugunsten DB Regio

Im Zuge der Ausschreibung des RRR hat sich Bahnchef Grube bei der Ministerpräsidentin von Nordrhein-Westfalen, Frau Hannelore Kraft, über die Bedingungen beschwert, die der Ausschreibung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) zugrunde liegen. Die Deutsche Bahn fürchtet, dass ihre Nahverkehrstochter DB Regio im Wettbewerb mit anderen Anbietern nicht bestehen könnte. Dann würden viele DB-Regio-Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz verlieren. Deshalb fordert sie, dass ihr Lohn- und Gehaltsniveau für alle Anbieter verbindlich vorgeschrieben wird und der Gewinner der Ausschreibung das Personal von DB Regio übernehmen muss.

Dabei hat die DB gar keine Wettbewerbsnachteile, wie Martin Husmann, Vorstandssprecher des VRR in einem Interview mit dem Branchendienst Zughalt.de ausgeführt hat: „ In den letzten sechs Ausschreibungen im VRR hat DB Regio nur bei einer einzigen Vergabe die höchsten Lohnkosten aller Bieter gehabt und diese Vergabe auch noch für sich entscheiden können. Bei fünf der sechs letzten Verfahren hatte ein anderes Unternehmen als DB Regio die höchsten Lohnkosten. Die Aussage, dass man bei der Deutschen Bahn aufgrund höherer Verdienste der Belegschaft im Wettbewerb benachteiligt sei, ist aufgrund dieser Zahlen nicht zu halten.“

Dennoch lassen DB und EVG nicht locker. Deshalb prüft das BMWi derzeit, ob im Vergaberecht die Personalübernahme durch den Ausschreibungsgewinner vorgeschrieben werden soll. Nahezu in allen Ländern gibt es Tariftreuegesetze, die bei der Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen zu beachten sind. Aber das reichen EVG und DB offensichtlich nicht.

Dabei übersehen sie, dass es gar keinen Bedarf für eine solche Regelung gibt. Lokführer sind sehr begehrt, außerordentlich knapp und kommen deshalb immer bei dem Ausschreibungsgewinner zu guten Konditionen unter. Und natürlich: Würde der Bund den Wünschen der DB und der EVG nachkommen wollen, sollte er sich bewusst sein, dass dies unweigerlich die Forderung nach höheren Regionalisierungsmitteln auslösen wird.

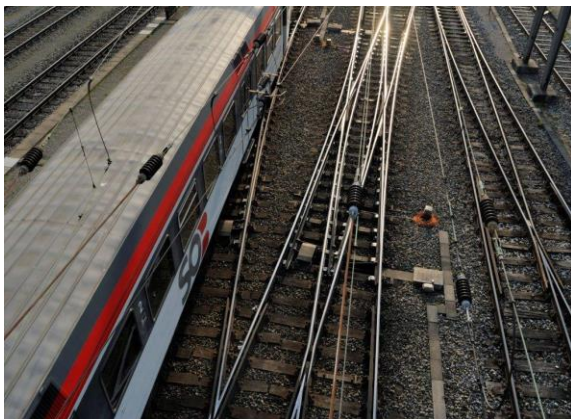
Eisenbahnregulierungsgesetz

Das neue Eisenbahnregulierungsgesetz befindet sich in der Ressortabstimmung. Von besonderer Bedeutung für die Höhe der Regionalisierungsmittel sind Trassen- und Stationspreise. Dem bisherigen Dilemma, dass die Entgelte dafür stärker gestiegen sind als die Regionalisierungsmittel, versucht der Bund nun mit einer Sonderregelung zu entkommen. Zukünftig soll nach unseren Informationen gesetzlich bestimmt werden, dass die Entgelte für Trassen und Stationen für jeden Aufgabenträger nicht nennenswert stärker steigen dürfen als die ihm zustehenden Regionalisierungsmittel. Um das zu erreichen, sollen die SPNV-Verkehre und Stationshalte für jedes Land als ein eigenes Marktsegment betrachtet werden, für das der Anstieg der Entgelte auf den Anstieg der Regionalisierungsmittel begrenzt wird. Da die Bundesnetzagentur zudem eine Erlösobergrenze für alle Infrastruktureinnahmen von DB Netz festlegt, bleibt DB Netz dann nur der Ausweg, Trassenentgelte bei anderen Nutzergruppen entsprechend zu erhöhen, wenn die Kosten für Trassen im SPNV stärker steigen als die Regionalisierungsmittel. Das betrifft vor allem eigenwirtschaftliche Verkehre, wie den Güter- und den Personenfernverkehr.

Es bleibt also dabei, dass nur eine grundsätzliche Begrenzung der Trassenpreise die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern herstellen kann. Nur dann kommt es zu mehr Verkehr auf der Schiene, wodurch die Trassenkosten für die Eisenbahnverkehrsunternehmen weiter sinken könnten. Deshalb muss der Bund im Regulierungsgesetzes Abschied von dem Anspruch der Vollkostendeckung einer Eisenbahnfahrt nehmen, was auf der Straße ja auch nicht verlangt wird. Dass das möglich ist, haben wir in unserem Papier „Mehr Verkehr auf die Schiene“ (<http://www.netzwerk-bahnen.de/veroeffentlichungen/nee-und-mofair:-mehr-verkehr-auf-die-schiene-durch-umschichtung-von-regionalisierungsmitteln-halbierung-der-trassenpreise-moeglich.html>) erläutert. Das europäische Recht verlangt nur die Deckung der Grenzkosten. Außerdem dürfen einzelne Eisenbahnverkehrsdienste nicht dadurch verhindert werden, dass nicht tragbare Zuschläge auf die Grenzkosten verlangt werden.

Unsere Erwartung an das Eisenbahnregulierungsgesetz ist eine starke Regulierung. Sie ist deshalb erforderlich, weil die DB in Deutschland im Schienengüterverkehr und im Schienenpersonennahverkehr mehr als 70 Prozent und im Schienenpersonenfernverkehr sogar 98 Prozent Marktanteil hat. Regulierung kostet allerdings Geld, was letztlich vom Sektor aufzubringen ist. Wir fordern, die Regulierung und die daraus resultierenden Kosten auf ein Minimum zu reduzieren. Dafür ist es erforderlich, möglichst viele Faktoren dem Wettbewerb zu überlassen und den Markt so zu strukturieren, dass die Regulierung auf ein Minimum begrenzt werden kann. Im Idealfall folgt daraus die Trennung des Infrastrukturbetreibers von den Transportunternehmen des integrierten Eisenbahnkonzerns Deutsche Bahn. Das würde die Regulierungskosten minimieren. Solange das nicht erreicht werden kann, muss als zweitbeste Lösung der Einfluss der Holding und der Transportunternehmen der Deutschen Bahn auf den Infrastrukturbetreiber DB Netz minimiert werden.

Kein Mensch käme auf die Idee, den Betrieb des gesamten deutschen Straßennetzes einem Spediteur, wie zum Beispiel Kühne & Nagel, oder einem Autoproduzenten wie Daimler zu übertragen und dann auch noch davon auszugehen, dass eine entsprechende Regulierung schon dafür sorgen werde, dass der Wettbewerb zwischen einer Kühne & Nagel-Tochter und anderen Wettbewerbern (zum Beispiel DB Schenker) schon funktionieren werde.



Quelle. mofair e.V.

Uneingeschränkt funktionsfähig ist der Schienenverkehrsmarkt erst dann, wenn die deutschen Infrastrukturen nach einem einheitlichen Finanzierungsregime geführt werden und unabhängig agieren. Solange auf der Schiene jeder Newcomer auf einen übermächtigen Marktteilnehmer als Mitbewerber trifft, der gleichzeitig das Infrastrukturmonopol besitzt, werden Investoren den deutschen Eisenbahnmarkt nicht als besonders attraktiv einschätzen. Fairer Wettbewerb auf der Schiene sind die wesentlichen Voraussetzungen dafür, dass der Verkehrsträger Eisenbahn eine größere Bedeutung erlangt und so zum Erreichen der Klimaziele im Verkehr beiträgt.

Fahrzeugverfügbarkeit

Angesichts der hohen Investitionssummen stellt die Fahrzeugverfügbarkeit für neu in den Markt eintretende Verkehrsunternehmen ein großes Problem dar. Für die Finanzierer ist bei der klassischen Auftragsgestaltung, - das Verkehrsunternehmen beschafft die Fahrzeuge, - das Restwertrisiko entscheidend dafür, ob und zu welchen Konditionen sie eine Finanzierung zusagen. Mangelnde Fahrzeugverfügbarkeit führt zu sinkenden Bieterzahlen bei Ausschreibungen. Deshalb finanzieren vielfach die Aufgabenträger die Fahrzeuge unter Einsatz ihrer kommunalen Bonität zu Kommunalkreditkonditionen, nehmen sie in ihr Eigentum und stellen sie den Betreibern bei. Sie haben das Restwertrisiko.

Soweit die Fahrzeuge am Ende des Vertragszeitraums beim Verkehrsunternehmer verbleiben, ist dieser grundsätzlich für die Verwertung der Fahrzeuge verantwortlich. Das Restwertrisiko liegt also voll

bei den Verkehrsunternehmen, häufig in der Form, dass diese es auf die Fahrzeugfinanzierer verlagern. In diesem Fall ließe sich das Restwertrisiko durch den Wiedereinsatz im bisherigen Netz (nicht die Regel auf dem europäischen Kontinent) oder den Zweiteinsatz in anderen Netzen im Rahmen von Ausschreibungen auflösen (Zweitmarktverwertung).

Gegen den Wiedereinsatz von Fahrzeugen gibt es zahlreiche Widerstände von technischen bis zu politischen Bedingungen, die es zu überwinden gilt.

So muss die Kooperation und vor allem der Informationsaustausch zwischen Aufgabenträgern und Fahrzeugfinanzierern über frei werdende Fahrzeuge aus Verkehrsverträgen verbessert werden. Eine deutlich erhöhte Standardisierung von Fahrzeugplattformen und -flotten ist erstrebenswert und muss erreicht werden. Nicht zuletzt müssen die Aufgabenträger für den Wiedereinsatz der Fahrzeuge in den jeweiligen Netzen sensibilisiert werden. An den Gesetzgeber richtet sich die Frage, wie die Kuppelbarkeit der Fahrzeuge/Triebwagen für die Zukunft technisch sichergestellt werden kann. Denkbar wäre eine gesetzliche Lösung wie in den USA oder eine Normung.

Neuregelung des Zulassungsverfahrens

Das BMVI hat einen Gesetzentwurf vorgelegt, der die Einbeziehung, die Aufgaben und die Honorare für die unabhängigen privaten Stellen regelt, die in das Zulassungsverfahren eingebunden werden sollen sowie deren vorab behördlich festgestellte Kompetenz. Das Eisenbahn-Bundesamt bleibt zuständig für die abschließende Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung. Darüber hinaus soll dem Eisenbahn-Bundesamt zukünftig als neue Aufgabe die Anerkennung und Überwachung dieser privaten Stellen obliegen.

Angesichts der Tatsache, dass das Gesetzgebungsvorhaben nicht umstritten ist, dürfte mit einer baldigen Verabschiedung zu rechnen sein. Die Verbände hoffen zuversichtlich, dass sich die Zulassungsprobleme entsprechend den mit dem Gesetzentwurf verbundenen Erwartungen reduzieren werden. Aber mit nationalen Alleingängen ist es am Ende nicht getan.

Damit ist der einheitliche europäische Eisenbahnraum geschaffen, Kosten und Dauer der Genehmigungsverfahren gesenkt und die Eisenbahnsicherheit verbessert werden können, müssen die Genehmigungsverfahren auch auf der Ebene der EU gestrafft und vereinheitlicht werden. Dabei muss ein Gleichgewicht zwischen Entscheidungen auf europäischer Ebene und nationalem Fachwissen gefunden werden.

Aktuell gibt es in Europa 11.000 nationale technische Vorschriften, die die Betriebsverfahren regeln und die von 27 nationalen staatlichen Behörden, die in Bezug auf Struktur, Mittel und Berufsausbildung des Personals sehr unterschiedlich sind, erlassen wurden. Willkür herrscht auch bei der Anwendung dieser Vorschriften, ist es doch gang und gäbe, die festgelegten Fristen nicht einzuhalten oder zusätzliche Tests und Probeläufe zu verlangen. Die Unterschiede bei den Verfahren sind riesig und die Zulassung der Fahrzeuge durch die Verwaltungen variiert ebenso stark.



Quelle: mofair e.V.



Quelle: Mittelweserbahn GmbH

**Ohne Wettbewerb und ohne faire Wettbewerbsbedingungen
droht die Verkehrsverlagerung auf die Straße**

**Wir arbeiten dafür,
dass es so aussieht**



Quelle: D&D Eisenbahngesellschaft mbH

... und nicht so!



Quelle: fotolia.com

Impressum

Netzwerk Europäischer
Eisenbahnen e.V.
Vorstandsvorsitzender:
Ludolf Kerkeling

Vorstand NEE e.V.
Sven Flore, Günther Alsdorf,
Christian Dehns,
Isabelle Schulze, Gerhard Timpel,
Michail Stahlhut

mofair e.V.

Präsident:
Wolfgang Meyer

Präsidium mofair e.V.:
Josef Berker, Tobias Richter,
Frank Zehle

Verantwortliche Redakteure:

Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender
Friedrichstraße 186
D-10117 Berlin
Tel: +49 (0)30 53 14 91 47 0
E-Mail: vorstand@netzwerk-bahnen.de

Dr. Engelbert Recker
Hauptgeschäftsführer
Nimrodstraße 28
13469 Berlin
Tel: +49 (0)30 30 60 46 83
Tel: +49 (0)30 30 60 46 83
E-Mail: e.recker@mofair