

Eisenbahnen in Deutschland auf dem Abstellgleis?!

Berlin, 24. Februar 2015. In der politischen Theorie ist die Eisenbahn das Verkehrsmittel der Zukunft, der Problemlöser für steigendes Verkehrsaufkommen – vor allem im Güterverkehr – und erster Ansprechpartner bei der Erreichung europäischer und nationaler Klimaschutzziele. Doch die ordnungspolitische Realität sieht anders aus. Immer wieder sehen sich die Eisenbahnunternehmen in Deutschland politischem Druck verbunden mit teilweise kostspieligen Konsequenzen ausgesetzt. So stellt sich die Branche zwangsläufig die Frage, wie lange sich Eisenbahnverkehr unternehmerisch noch lohnt. Die Eisenbahnen in Deutschland, jahrzehntlang ein vorbildlicher und international hoch angesehener Verkehrsträger, geraten mehr und mehr aufs Abstellgleis. Im Folgenden eine Übersicht der wesentlichen Entwicklungen:

Regionalisierungsmittel

Ein Drittel der Bevölkerung nutzt täglich Bus oder Bahn. Trotzdem ist die zukünftige Finanzierung des Nahverkehrs unsicher. Vor allem bei den Regionalisierungsmitteln, aus denen der Betrieb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bezahlt wird, ist keine kurzfristige Lösung für die weitere Finanzierung in Sicht. Dabei ist eine verlässliche und auskömmliche Finanzausstattung für den SPNV für die nächsten 15 Jahre dringend erforderlich. Diese Basis brauchen die Länder, um mit den Betreibern des SPNV langjährige Verträge abzuschließen. Die derzeit zur Verfügung gestellten Mittel müssen den gestiegenen Kosten angepasst werden. Eine Aufstockung der Regionalisierungsmittel und eine höhere jährliche Steigerungsrate sind erforderlich. Die Verkehrsfinanzierung darf keine Verhandlungsmasse im Rahmen der „Bund-Länder-Finanzneuordnung“ sein. Sie muss eigenständig und unmittelbar verhandelt werden.

Lärminderung

Die Lärminderung im Schienengüterverkehr ist für die Akzeptanz unerlässlich, dem stellen sich die Unternehmen und rüsten die Güterwagen schrittweise bis 2020 um.

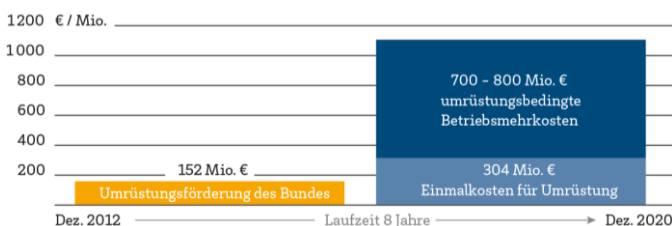


Abb.1: Schienengüterverkehr: Lärmsanierungskosten der der Güterwagenflotte im Überblick

Die Eisenbahnunternehmen müssen neben den Kosten für die Umrüstung der Güterwagen auf die sog. „Flüsterbremse“ auch erhebliche Mehrkosten im Betrieb tragen (abzüglich der Förderung verbleiben Kosten von ca. 850 Mio. Euro bis 2020 für EVU und Wagenhalter). Der margenschwache Schienengüterverkehr kann diese Kosten nicht am Markt verdienen, so dass dessen Wirtschaftlichkeit geschwächt wird. Die Mehrkosten im Betrieb resultieren aus kürzeren Wartungsintervallen und kostenintensiven Instandhaltungsarbeiten. Ord-

nungsrechtliche Maßnahmen (wie z. B. Nachtfahrverbote) gefährden nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit, sondern auch die Existenz vieler Schienengüterverkehrsunternehmen. Dies wird durch die Studie im Auftrag von VDV, VPI und BDI zu den Folgen ordnungsrechtlicher Maßnahmen eindrücklich belegt. Durch eine Förderung der erhöhten Instandhaltungskosten könnte die Umrüstgeschwindigkeit beschleunigt und die Kostenbelastung der Unternehmen gemindert werden. Die Politik darf die Unternehmen mit zu ehrgeizigen Umrüstungszielen nicht alleine lassen, sonst droht umfangreiche Verlagerung von Güterverkehren auf die Straße und der Schienengüterverkehr verliert dauerhaft an Marktanteilen.

Viertes Eisenbahnpaket

Verbesserungen bei der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und der Abbau technischer Marktzugangsbarrieren sind für den europäischen Eisenbahnsektor dringend notwendig. Die Verhandlungen zwischen Rat, Europäischem Parlament und der Kommission zum technischen Teil des 4. Eisenbahnpaketes sollten daher mit hoher Priorität zum Abschluss gebracht werden. Der Vertrieb ist eine zentrale, unternehmerische Aufgabe und stellt eine wichtige Kundenschnittstelle dar. Europarechtliche Verpflichtungen zum Aufbau zentraler Vertriebssysteme sind daher abzulehnen. Dem Subsidiaritätsprinzip entsprechend muss die Entscheidung über das Bahnstrukturmodell beim Mitgliedstaat verbleiben. Unabhängigkeit, Transparenz und Leistungsfähigkeit aller Infrastrukturbetreiber sind durch geeignete regulatorische Vorgaben sicherzustellen.

Infrastrukturinvestitionen

Bis 2030 werden für die Schiene weiteres Verkehrswachstum und steigende Marktanteile prognostiziert. Die Schiene kann ihren Anteil am Verkehrsmarkt jedoch nur ausbauen, wenn die Infrastrukturkapazität dies zulässt. Die erhöhte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die die DB AG mit dem Bund Anfang des Jahres abgeschlossen hat, ist zweifellos ein gutes Ergebnis für mehr Qualität im deutschen Schienennetz. Darüber hinaus müssen aber auch die erforderlichen Neubau- und Ausbaumaßnahmen im Schienenwegenetz realisiert werden. Hierzu ist neben der Bereitstellung zusätzlicher Bundesmittel auch die Zweckbindung der gesamten DB-Dividende für Investitionen in das Bestandsnetz notwendig. Dabei sollten die Mittel überjährig zur Verfügung stehen, um weitere Effizienzsteigerungen bei der Mittelverwendung zu erreichen.

Gleiches gilt auch für die Finanzierung der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur. Das Gesetz zur Förderung der Infrastruktur Nichtbundeseigener Eisenbahnen (SGFFG) muss noch praxsnäher ausgestaltet und von heute 25 Millionen Euro auf bis zu 150 Millionen Euro jährlich erhöht werden, um den Sanierungsbedarf der Infrastruktur von NE-Bahnen mit zu decken.

Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich (Regulierungsgesetz)

In Deutschland ist das Regulierungsniveau im Eisenbahnsektor im europäischen Vergleich bereits heute sehr hoch. Die Regulierung führt zu hohen Kosten und hohem bürokratischen Aufwand. Der Entwurf für ein Eisenbahnregulierungsgesetz sieht eine weitere deutliche Verschärfung der Regulierung vor, die so nicht erforderlich und angemessen ist. Die Regelungen werden nicht ohne Einfluss auf den intermodalen Wettbewerb in Deutschland und Europa bleiben. Eine behördliche Anreizregulierung für Trassen- und Stationspreise ist abzulehnen, da bereits über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und den intermodalen Wettbewerb ausreichende Anreize gesetzt werden. Jedenfalls muss die Anreizregulierung die bereits in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gesetzten Anreize berücksichtigen. Zahlreiche Regelungen zur Anreizregulierung sind zu präzisieren, um den Unternehmen Rechtssicherheit zu geben und langwierige Verfahren zu vermeiden. Die im Europäischen Recht enthaltene Verpflichtung der Mitgliedstaaten, den Abschluss von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit allen Betreibern der Schienenwege sicherzustellen, muss eins zu eins in deutsches Recht übernommen werden. Die überschießende Entgeltregulierung der Bahnhöfe und die Regulierung der Rangierdienstleistungen sind kritisch für die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors. Kritisch sind auch die erheblich erweiterten Kompetenzen der Bundesnetzagentur zu bewerten (insbesondere anlasslose Kontrollrechte oder umfassende Marktabfragerrechte). Analog zu den Beschlüssen des Europäischen Parlamentes zum Vierten Eisenbahnpaket sind umfassende Ausnahmeregelungen für Unternehmen mit einer Streckenlänge von weniger als 500 km, sofern sie ohne strategische Bedeutung für den europäischen Wettbewerbsmarkt sind, vorzusehen. Zu begrüßen sind die Regulierungsausnahmen für Wartungseinrichtungen und der Ausschluss der zivilrechtlichen Entgeltkontrolle nach Entgeltgenehmigung durch die Bundesnetzagentur, der Rechtssicherheit schafft.

Energiepolitik

Der elektrisch betriebene Schienenverkehr ist von der Novelisierung des EEG stark betroffen. Ab 2015 kommt es zu einer weiter steigenden Belastung, die Kosten für die EEG-Umlage erhöhen sich für den deutschen Schienenverkehr um rund 70 Millionen Euro. Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit massiv beeinträchtigt und die Schiene wird gegenüber anderen Verkehrsträgern einseitig belastet. Eine ähnlich einseitige Belastung erfährt der umweltfreundliche Schienenverkehr beim Emissionshandel. Nur die Eisenbahnen müssen vollständig für die benötigten CO₂-Zertifikate kostenpflichtig aufkommen. Die anderen Verkehrsträger sind nicht in das Emissionshandelssystem einbezogen oder sie erhalten, wie der innereuropäische Flugverkehr, die Zertifikate zum Großteil kostenfrei zugeteilt. Die dritte Belastung des Stromverbrauchs für die

Schiene ist die Stromsteuer. 2013 zahlte alleine der Schienenverkehr der Deutschen Bahn insgesamt rund 120 Millionen Euro Stromsteuer, während Binnenschiff und Luftverkehr von jeglicher Energiebesteuerung freigestellt sind. Um die Energiewende und den Klimaschutz im Verkehr erfolgreich voranzubringen sollten steuerpolitische Gestaltungsmöglichkeiten zur Entlastung des Schienenverkehrs genutzt werden. Beispielsweise kann die Gewährung einer Strompreiskompensation in Anlehnung an die Regelungen für die energieintensive Industrie die Anstrengungen der Schiene zur Verringerung der CO₂-Emissionen wirkungsvoll unterstützen. Eine Korrektur des energiepolitischen Rahmens für die Schiene ist notwendig, um eine verkehrs- und klimapolitische Optimierung des Gesamtverkehrssystems zu erreichen. Erlöse aus dem Emissionshandel sind zur Stärkung des klima-freundlichen Schienenverkehrs zu verwenden.

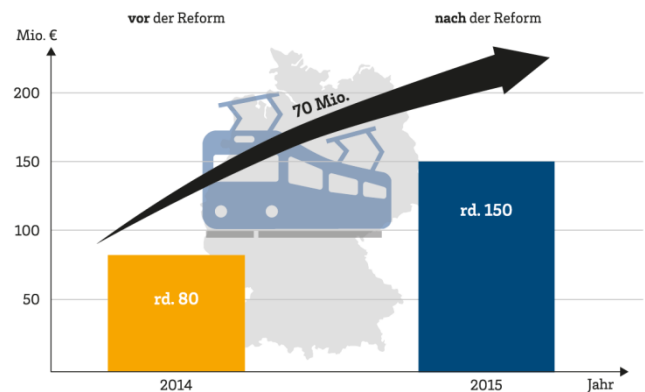


Abb. 2: Verabschiedete Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes steigert EEG-Umlagekosten für die Schienenbahnunternehmen insgesamt erheblich

Fahrgastrechte

Bei den Fahrgastrechten gibt es sehr unterschiedliche europäische Regelungen für die Verkehrsträger. Insbesondere können Fluggesellschaften sich auf sogenannte außer-gewöhnliche Umstände berufen, in denen keine Ausgleichszahlungen an Fluggäste zu leisten sind. Für Fernbusreisende bestehen nur eingeschränkte Fahrgastrechte. Dagegen besteht ein Entschädigungsanspruch für Bahnreisende schon ab Verspätungen von einer Stunde, für Fernbusreisende erst ab zwei Stunden und für Flugreisende erst ab drei Stunden. Eine Änderung der Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr in puncto höhere Gewalt ist angezeigt, um verbraucherrechtliche Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern abzubauen und damit für bessere Wettbewerbsbedingungen des Schienenfernverkehrs zu sorgen.

Pressekontakt:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Lars Wagner
Pressesprecher
Telefon: 030/399932-14
Mail: wagner@vdv.de