

Stellungnahme

Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich (ERegG-E)

Im Folgenden nimmt der BDI Stellung zum Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich

Dokumenten Nr.
D 0694

Datum
20. März 2015

Seite
1 von 3

Moderne Mobilität und Logistik haben höchste volkswirtschaftliche Bedeutung: Sie bilden die Basis des Wohlstands in Europa. Dafür ist ein starker Schienenverkehr essentiell – von Hochgeschwindigkeitsverbindungen über regionale Verbindungen bis zum Schienengüterverkehr. Wettbewerb stärkt einen Schienenverkehr, der sich an Kundenwünschen orientiert: zuverlässig, flexibel, innovativ, ressourcenschonend, preislich attraktiv. Doch die Wettbewerbsintensität im europäischen Eisenbahnsektor ist – bei allen nationalen Unterschieden – insgesamt deutlich zu gering. Das schwächt diesen makroökonomisch wichtigen Verkehrsträger. Deshalb setzt sich der BDI für mehr Wettbewerb und gute Rahmenbedingungen für die Schiene ein – in der Europäischen Union und in Deutschland.

Am 15. Dezember 2012 ist die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums als Neufassung des Ersten Eisenbahnpaketes in Kraft getreten. Der BDI unterstützt den Recast. Denn er ist ein wichtiger Schritt zu einem einheitlichen europäischen Eisenbahnmarkt mit einem wettbewerbsorientierten Regulierungsrahmen.

Mit der zügigen und konsequenten Umsetzung des Recast hat die Bundesregierung im Koalitionsvertrag ein Kernanliegen des BDI aufgegriffen. Diese Absicht findet sich auch im Gesetzesentwurf wieder, der zentrale Forderungen des BDI erfüllt und einen wichtigen Beitrag auf dem Weg zu mehr Wettbewerb und besseren Rahmenbedingungen für einen starken Schienenverkehr leisten kann.

Begrüßenswert ist die Einführung einer Preisgenehmigung mit zivilrechtsgestaltender Wirkung. Trassen- und Stationsentgelte sollten einer „ex ante“-Genehmigung durch die Bundesnetzagentur unterliegen. Das schafft Rechtssicherheit und Transparenz. Die durch die Bundesnetzagentur genehmigten Entgelte müssen dann für alle Marktteilnehmer bindend sein.

Die vorgesehene Einführung einer Anreizregulierung erscheint aus Sicht des BDI ebenfalls sachgerecht. Dadurch werden Effizienz, Transparenz und Unabhängigkeit der Schieneninfrastruktur weiter gestärkt.

**Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.**
Mitgliedsverband
BUSINESSEUROPE

Telekontakte
T: +493020281629
F: +493020282629

Internet
www.bdi.eu

E-Mail

B.Moebius@bdi.eu

Für den BDI gibt es aber auch an einigen Stellen noch Klärungs- und Nachbesserungsbedarf.

Die Forderung des BDI, Anreizregulierung und die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) aufeinander abzustimmen, ist im ERegG-E insoweit angelegt, als dass die Effizianzanreize, die von Verträgen wie der LuFV auf die Kostenentwicklung ausgehen, ausdrücklich anerkannt werden. Allerdings bleibt der Entwurf hinsichtlich der konkreten Umsetzung dieser Regelung unklar und damit ungenügend. Hier sind Klarstellungen erforderlich, die das Risiko einer Doppelregulierung eindeutig ausschließen, um die Basis für Instandhaltung und Investitionen nicht zu beschädigen.

Auch für weitere, jenseits solcher Finanzierungsverträge bestehende Ausnahmen für nicht beeinflussbare Kosten wie beispielsweise im Zusammenhang mit Sicherheitsanforderungen fehlen passende Regelungen. Solche Ausnahmen sind zwar aus Sicht des BDI auf ein notwendiges Minimum zu beschränken, sie müssen aber grundsätzlich möglich sein.

Aus Sicht des BDI besteht bei Wartungseinrichtungen in Deutschland keine monopolartige Struktur. Zahlreiche Unternehmen bieten Instandhaltungsleistungen am Markt an, weshalb von einer Regulierung für Wartungseinrichtungen abgesehen werden kann. Der BDI begrüßt es zwar, dass die nicht marktgerechte Regulierung von Wartungseinrichtungen zumindest teilweise zurückgenommen wird. Besser wäre es, diese auszusetzen, bis Ergebnisse einer Marktanalyse vorliegen.

Des Weiteren ist dem Gesetzentwurf zu entnehmen, dass die Entgeltentwicklung im Schienenpersonennahverkehr an die Regionalisierungsmittel gekoppelt werden soll. Eine solche Verknüpfung von Entgelten und Regionalisierungsmitteln sollte gestrichen und an anderer Stelle geregelt werden. Eine Dynamisierung der Regionalisierungsmittel unterhalb der Steigerungsrate der Infrastrukturkosten würde dazu führen, dass im Nahverkehr entstehende Unterdeckungen durch zusätzliche Preisaufschläge im Schienengüterverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr kompensiert werden müssen. Das stellt für den Schienengüterverkehr und den Schienenpersonenfernverkehr ein ernsthaftes Problem dar.

Der Gesetzentwurf sieht darüber hinaus vor, dass Rangierleistungen auch für Dritte diskriminierungsfrei erbracht werden müssen. Bei Rangierdiensten handelt es sich indes nicht um natürliche Monopole, sondern um wesentliche Teile der Leistung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens. Unternehmen sind grundsätzlich in der Lage, diese Leistungen entweder selbst zu erbringen oder am Markt einzukaufen. Ein Zwang zur Erbringung von Rangierleistungen für Dritte könnte Unternehmen von einem stärkeren Engagement im margenschwachen, aber für die verladende deutsche Industrie unverzichtbaren Einzelwagenverkehr abhalten. Ein wichtiges Ziel muss die Stärkung des Einzelwagenverkehrs sein. Regulierung muss die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene steigern, indem sie mehr Wettbewerb ermöglicht und zugleich Investitionen fördert.

Eine Werksbahn sollte eine nicht öffentliche Eisenbahninfrastruktur bleiben. Dabei kann sich der Betreiber freiwillig entschließen, Zugang zu seiner Werks-Eisenbahninfrastruktur zu gewähren. Für zu weit gehende Eingriffe der Regulierung in die unternehmerische Freiheit des Verladers sieht der BDI keine Grundlage. Zusätzlich regt der BDI an, den Betreibern einer Werksbahn zusätzlich die Möglichkeit zu geben, nur für einen von ihnen frei bestimmbaren und eindeutig definierten Teil der Transporte auf ihrem Werksbahnnetz die Selbstdurchführung/Selbstbeauftragung vorzubehalten. Dies kann dann sinnvoll sein, wenn der Übergabebahnhof Werksbahn – öffentliches EVU sich innerhalb der Werksbahnanlagen befindet und nur eine Öffnung für das Stück bis zur Grenze Werksbahnnetz/Öffentliches Netz gewünscht ist. Ein anderes Beispiel ist eine Werksbahn mit mehreren Hinterliegern, von denen nur ein Teil problemlos durch öffentliche EVU zu erreichen ist.