

**Deutscher Bundestag**

Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

**Ausschussdrucksache**

**18(15)327-E**

Stellungnahme zur ÖA am 01.06.2016



# **Deutscher Bundestag Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

- **Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des  
Wettbewerbes im Eisenbahnbereich –**

**Statement der GDL zur öffentlichen Anhörung  
am 01. Juni 2016**



**Ausgangslage:**

- Die EU-Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes soll umgesetzt werden.
- Die Umsetzung sollte bis Juni 2015 erfolgen

**Ziel:**

- Das Gesetz soll zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich beitragen



### Der Entwurf zum ERegG:

ist wenig geeignet, die aktuellen und erheblichen Probleme des Verkehrsträger Schiene zu lösen, betrachtet man

1. den aktuellen Zustand der Eisenbahninfrastruktur, des integrierten Konzerns Deutsche Bahn, die sie verwaltet und der Schiene als Verkehrsträger insgesamt.
2. die Ziele, die mit dem Gesetz verfolgt werden.
3. die Ansätze, die im Gesetz gewählt werden.



## **Zu 1. Aktueller Zustand der Eisenbahninfrastruktur, der DB AG und der Schiene als Verkehrsträger insgesamt**

### **1. Eisenbahninfrastruktur:**

- Kapazitätsengpässe
- Gleisrückbau (vor allem Überholgleise)
- Gleisanschlüsse: Reduzierung um 80%
- Langsamfahrstellen, Brücken und Tunnel

### **2. Integrierter Konzern DB AG:**

- Eine Krise folgt der anderen. MORA C, RZ (Rationalisierter Zustand) 2000, RZ 2000 Plus, S-Bahn Krise Berlin. Bei jeder wurde Infrastruktur und Personal abgebaut.
- Trotz Milliardensubventionen, ist perspektivisch keine Gesundung der Eisenbahninfrastruktur erkennbar.

### **3. Keine Entlastung der Steuerzahler in Sicht.**

- Es ist sogar zu erwarten, dass kurz- bis mittelfristig nicht nur Krisenbewältigung bei der DB AG ansteht, sondern Lebensrettungsmaßnahmen, so dass die nächste grundlegende Bahnreform sich bereits ankündigt.

### **4. Anteil der Schiene am Modal Split hat rasant abgenommen**



**Zu 2. Die Ziele, die mit dem Gesetz verfolgt werden (§ 3)**

- 1. den Modal Split zu Gunsten der Schiene steigern (realistisch: aufhalten)**
- 2. Die Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten zur Eisenbahninfrastruktur zur Sicherstellung und Förderung eines wirksamen Wettbewerbs, die Wahrung der Interessen der Verbraucher.**
- 3. Förderung von Investitionen und Unterstützung von Innovationen.**
- 4. Förderung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes.**
- 5. Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur.**

**Auch wenn alle Ziele gleichwertig sein sollen: Aus Sicht der GDL ist der letztgenannte Punkt der Wichtigste.**

**Nur wenn die Eisenbahninfrastruktur**

- sicher, leistungsfähig und zuverlässig ist, und**
- die Zugangsbedingungen attraktiv sind,**

**kann es zu mehr Verkehr auf der Schiene kommen und damit zu einem größeren Anteil der Schiene am Modal Split.**



Zu 3. Ansätze, die mit dem neuen ERegG gewählt werden:

**3a - Wichtigste Änderung mit dem ERegG: Anreizregulierung.**

Die GDL hält den Ansatz für falsch gewählt, um die Probleme der Schiene zu lösen:

- 1993/1994 wurde die Deutsche Bundesbahn in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, weil sie wirtschaftlicher handeln könne.
- 2016 will eine Bundesregierung, mit Hilfe einer Bundesnetzagentur, die Preise besser gestalten können, als die Manager der DB AG?
- Die Anreizregulierung will Probleme lösen, die aus der Gewinnorientierung der DB Netz AG, der DB Station & Service AG, der DB Energie GmbH und der in den Transportbereichen verankerten Werkstätten herrühren. Sie bekämpft damit Symptome, statt an den Ursachen anzusetzen.



Zu 3. zu den Ansätzen des ERegG im Einzelnen, wobei wir uns auf die Wichtigsten beschränken:

- Um geringere Infrastrukturkosten und damit mehr Verkehr auf der Schiene zu erreichen, wäre es effektiver, die Trassenpreise auf die Grenzkosten zu senken, durch komplette Übernahme der Fixkosten durch den Bund – wie in anderen EU-Ländern bereits umgesetzt.
- Bedenklich ist jedenfalls, dass ein erheblicher Teil der Infrastrukturfinanzierungsmittel aus dem zu regulierenden Bereich herausgenommen wird: Die LuFV – Mittel in Milliardenhöhe.
- GDL Forderung: Kosteneinsparungen dürfen sich nicht auf die Arbeits- und Entgeltbedingungen der Beschäftigten auswirken.



**Zu 3. Ansätze, die mit dem neuen EReg gewählt werden:**

**3b - Überprüfung auf Angemessenheit der Trassen- und Stationspreise**

**GDL-Position:**

- **In einem integrierten Konzern sollten die Trassen- und Stationspreise grundsätzlich auf ihre Angemessenheit überprüft werden.**
- **Ob die Bundesnetzagentur dafür ausreichend mit Mitteln und Personal ausgestattet ist, halten wir als GDL für fraglich.**
- **Eine ex ante Prüfung durch die Bundesnetzagentur erscheint auf den ersten Blick positiv. Allerdings ist eine Behörde, die bereits an der Preisgestaltung „beteiligt“ war, nicht unbedingt unabhängig bei der Bewertung dieser Preisgestaltung.**
- **Eine Koppelung der Trassenpreise an die Regionalisierungsmittel hat Vorteile insoweit, als dass Erhöhungen der Mittel für mehr regionale Verkehre verwendet werden könnten, statt dass sie über die DB Netz AG an den Bund zurückfließen.**





Zu 3. Ansätze, die mit dem neuen ERegG gewählt werden:

### 3c Kapazitätsengpässe beseitigen

**GDL-Position:**

**Ein wichtiger Faktor für Mehr Verkehr auf der Schiene ist, die Grundvorteile des Eisenbahnsystems**

- **Sicherheit**
- **Zuverlässigkeit**
- **Pünktlichkeit.**

**zu stabilisieren und dadurch die Kapazität des Schienennetzes zu erhöhen.**

**Kontraproduktiv erscheint es, wenn dem ERegG-Entwurf zufolge, stärker belastete Trassen teurer verkauft werden können. Dies setzt den Anreiz, lieber höhere Einnahmen zu erzielen, statt die Kapazitätsengpässe zu beseitigen.**



**Zu 3. Ansätze, die mit dem neuen ERegG gewählt werden:**

### **3d Deutschlandtakt**

**Der Vorrang des Taktverkehrs muss über alle Verkehrssparten in der Reihenfolge Fern-, Nah- und Güterverkehr als Grundvoraussetzung festgelegt werden. Nur mit einer ganzheitlichen Betrachtungsweise ist es möglich, die Kapazität des Eisenbahnsystems zu erweitern.**

**Im Falle von Trassenkonflikten darf deshalb nicht isoliert eine einzelne Verkehrssparte, wie z.B. der SPNV, reguliert werden. Dies würde das System in Frage stellen und nur andere Verkehre im Modal Split bevorteilen.**

**Für eine Einführung des Deutschlandtaktes ist aber die Formulierung im ERegG-Entwurf so zu schwach.**



## Statement der GDL

Durch den Entwurf des ERegG wird vor allem das wesentliche Ziel „Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur“, das zu dem gewünschten „Mehrverkehr auf der Schiene“ führen soll, unzureichend berücksichtigt.

### **Feststellungen:**

- 1. Das System Eisenbahn wird in Deutschland zunehmend vernachlässigt.**
- 2. Die Eisenbahn fährt eben nicht mehr bei Wind und Wetter, sondern wird immer anfälliger**
- 3. Die Systemvorteile gehen durch permanente Schrumpfung der Einzelelemente innerhalb der Infrastruktur verloren, z.B. durch**
  - 1. Reduzierung des Streckennetzes**
  - 2. bewusstes Entfernen von 80% der Gleisanschlüsse**
  - 3. Förderung von Prestigeobjekten zu Lasten der Investition dieser Mittel in die Instandhaltung des Gesamtnetzes**



### Statement der GDL (2)

1. Die derzeitige Führung der Eisenbahninfrastrukturgesellschaften der DB als AG'en und GmbH'en
    - als Wirtschaftsbetrieb
    - mit Gewinnorientierung
    - mit der Verpflichtung zur Abgabe einer Dividende
    - schafft die strukturellen Probleme.
- Das ERegG kann unter diesen Prämissen keinen Erfolg haben -
2. Der Schlüssel liegt in einer Eisenbahninfrastrukturreform, gerne auch innerhalb des DB Konzerns, die Eisenbahninfrastruktur muss von der Gewinnorientierung befreit werden.
  3. Volle Transparenz der Mittelzuflüsse und Investitionen, Einführung von strengen Chinesischen Mauern.
  4. Es muss ohne Gewinnorientierung in die Infrastruktur investiert werden, damit das Verkehrsmittel Eisenbahn wieder sicher, zuverlässig und pünktlich ist. Die Drehscheibe Deutschland muss die Erhöhung der Verkehrsströme in erster Linie mit des Gesamtsystem Eisenbahn abfangen.



## Erwartungen an die Eisenbahn und die Infrastruktur

### Was erwarten Kunden?

- **Mehr Verkehr auf die Schiene**
- **Sicherheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit**
- **Ausreichendes Angebot in der gesamten Fläche**
- **Faire und erschwingliche Preise**

### Was erwartet der Steuerzahler?

- **Daseinsvorsorge im Verkehrsangebot**
- **Transparenz bei der Mittelverwendung**
- **Abbau der für die Verkehrsinfrastrukturen erforderlichen Mittel**

### Was erwartet die Öffentlichkeit?

- **Mehr Verkehr auf die Schiene, zur Aufnahme der prognostizierten Verkehrszuwächse**
- **Beitrag zum Klimaschutz**



## Kernbotschaft

1. **Sicherheit und Zuverlässigkeit der gesamten Eisenbahninfrastruktur sind die Grundlage eines funktionierenden Eisenbahnsystems.**
2. **Dazu muss auf zwei Wegen die Kapazität erhöht werden:**
  1. **Ertüchtigung der bestehenden Infrastrukturelemente**
  2. **Deutschlandtakt als Grundlage für alle Personen- und Güterverkehre**
3. **Pünktlichkeit ist das Ergebnis der oben dargestellten Maßnahmen**



## Zum Schluss

1. **Der Europäische Investitionshof rügt in seinem Sonderbericht zum Schienengüterverkehr, dass Deutschland im europäischen Vergleich unverhältnismäßig mehr in die Straße als in die Schiene investiert.**
  - **Die GDL befürwortet höhere Investitionen in das Eisenbahnsystem.**
  - **Allerdings erst nachdem tatsächlich Grundlagen für Transparenz, Wirtschaftlichkeit und Gemeinwohlorientierung für die gesamte Eisenbahninfrastruktur verankert sind.**
  
2. **Dem trägt das ERegG noch zu wenig Rechnung, so dass aus Sicht der GDL nachgebessert werden muss.**



**Claus Weselsky**  
**Bundeschvorsitzender**  
**Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer**

**Baumweg 45**  
**60316 Frankfurt am Main**

**Tel.: +49 69 405709101**  
**Fax: +49 69 405709109**  
**Mobil: +49 171 5477778**  
**Mail: [claus.weselsky@gdl.de](mailto:claus.weselsky@gdl.de)**  
**Home: [www.gdl.de](http://www.gdl.de)**