

# Wettbewerb im Eisenbahnbereich

In den vergangenen Jahren konnte sowohl der Güterverkehr als auch der Personalverkehr Steigerungsraten verbuchen. So werden in Deutschland jährlich knapp 2,5 Milliarden Menschen im Nahverkehr der Bahn transportiert. Das ist ein Erfolgsmodell. Uneinheitliche Zugänge zur Eisenbahninfrastruktur und nicht transparente Entgelte für die Schienennutzung stellten bisher noch Probleme dar. Vor diesem Hintergrund wurde im Deutschen Bundestag in der vergangenen Woche das Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich verabschiedet. Mit dem Gesetz wird erstens eine Trassenpreisbremse für den Nahverkehr eingeführt und zweitens für mehr Transparenz bei der Preisgestaltung von Netz und Stationen gesorgt. Es war eine große Herausforderung die Interessen der unterschiedlichen Akteure im Gesetzgebungsprozess zusammenzubringen. Denn die Deutsche Bahn AG benötigt beispielweise ausreichend Mittel, um in den Streckenausbau zu investieren und die Qualität ihrer Schienennetze zu halten. Zugleich dürfen höhere Trassenpreise aber nicht zu steigenden Ticketpreisen für die Verbraucher führen.

Im Detail sollen die Ziele des Gesetzes wie folgt erreicht werden: Die Angemessenheit der Preise werden künftig durch die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde stärker überprüft. Zudem wird ein Produktivitätsfaktor eingeführt, der die Trassenpreiserhöhungen dämpfen soll. Und zuletzt wird der diskriminierungsfreie Zugang zu den Schienennetzen verbessert.

Nun war in einigen Zeitungen zu lesen, dass dieses Gesetz dazu führen wird, dass das Fernverkehrsticket unerschwinglich teuer wird und z.B. der ICE Halt in Celle und Uelzen abgeschafft wird. Dass dies nicht passiert, haben wir u.a. dadurch erreicht, dass wir den Ländern jährlich 800 Mio. Euro mehr geben. Insgesamt stehen ihnen jetzt 8,2 Mrd. Euro zur Verfügung, um Nahverkehrszüge zu bestellen. Dadurch können für die Bahn die möglichen Einnahmeverluste durch die Trassenpreisbremse ausgeglichen werden. Das sieht auch die Deutsche Bahn AG so, wie Dr. Grube in einem Schreiben an seine Belegschaft darlegt.

Rückblickend kann ich sagen, dass dies ein schwieriger Gesetzgebungsprozess war, der aufgrund des unbedingten Einigungswillens aller Beteiligten erst möglich wurde. Es ist ein Gesetz für mehr Transparenz, für die Stabilisierung der Trassenpreise und ein Gesetz ohne negative Auswirkungen auf die Qualität des Schienenverkehrs und die Beschäftigten.