

# PRESSEMELDUNG

**vom 9. September 2014**

## **Deutsche Bahn fordert Stopp der Eisenbahnregulierung**

Die Deutsche Bahn hat am 03.09.2014 in Brüssel ihren Wettbewerbsbericht 2014 vorgestellt. Darin betont sie die Erfolge des Wettbewerbs in Deutschland und folgert, dass die Regulierung in Europa ausreichend sei. Es hapere an der Umsetzung vor allem in anderen Mitgliedstaaten. Die Deutsche Bahn sieht sich von den Wettbewerbern bedrängt und von der Politik im Stich gelassen, die nicht für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern Sorge und die Schieneninfrastruktur vernachlässige.

„Auch die Wettbewerber würden es begrüßen, wenn weniger reguliert werden müsste“, sagte Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender des Netzwerkes Europäischer Eisenbahnen, in dem die Wettbewerber der DB im Schienengüterverkehr vertreten sind. „Das ist aber nur möglich, wenn Schiene und Transport getrennt werden und wirklich unabhängig voneinander sind“, ergänzte Wolfgang Meyer, Präsident von mofair, des Verbandes der privaten Verkehrsunternehmen auf Schiene und Straße.

Gegen die Trennung des Netzes von den Transportunternehmen kämpft die Deutsche Bahn aber mit allen Mitteln. Deshalb gibt es in Wahrheit nicht ein Zuviel sondern ein Zuwenig an Regulierung. Bleibt das Netz im Konzern Deutsche Bahn, bedarf es einer starken Regulierung, zum Beispiel des Trassenpreissystems. Es muss verhindert werden, dass die Holding Deutsche Bahn das Netz den Bedürfnissen ihrer Transportunternehmen unterwirft.

Die Deutsche Bahn hat Zugriff auf die Finanzen und das Management des Infrastrukturbetreibers DB Netz. Das ist der Konstruktionsfehler, der den Aufschwung am Eisenbahnmarkt behindert. Seine negativen Wirkungen müssen - soweit eben möglich - eingedämmt werden. Der Zugriff der Staatsbahnen auf das Netz sollte mit dem 4. Eisenbahnpaket beendet werden. Leider haben die Interventionen der Staatsbahnen in Brüssel einen wegweisenden Beschluss des Europäischen Parlaments verhindert und die tragfähigen Kompromisslösungen des TRAN untergraben.

Ludolf Kerkeling weist darauf hin, dass kein gutes Zeichen für den Wettbewerb sei, wenn selbst 20 Jahre nach der Bahnreform die Deutsche Bahn mit Marktanteilen von mehr als

70 Prozent noch die alle und alles überragende Marktführerin sei. Wolfgang Meyer verweist auf den Modal Split. Betrachte man den Anteil der Schiene am Verkehrsaufkommen könne man leider kaum eine Steigerung erkennen. Der Anteil der Bahn im Personenverkehr sei leicht von 7,0 auf 7,5 Prozent und im Güterverkehr von 16,8 auf 17,4 Prozent gestiegen.

Auch wenn es richtig ist, dass die Politik leider nicht für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern Straße, Luft und Schiene sorgt, kann das nicht die Begründung für die Deutsche Bahn sein, den Wettbewerb auf der Schiene nach Kräften zu behindern.

So wird es mit der politisch gewollten Verlagerung von Verkehren auf die umweltfreundliche Schiene nichts werden, ist die Auffassung der Vertreter der Wettbewerbsbahnen. Und die Erfahrungen mit dem Wettbewerb in Großbritannien geben ihnen Recht. Der Personenverkehr ist dort seit 1995 um 90 Prozent gestiegen, in Deutschland im selben Zeitraum nur um 18 Prozent. Beim Güterverkehr auf der Schiene lauten die Zahlen plus 60 Prozent und in Deutschland gibt es nur 12 Prozent Zuwachs.

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. und mofair e.V. vertreten die Interessen von wettbewerblichen Verkehrsunternehmen bei der Beförderung von Gütern und Personen auf Schiene und Straße. Ihre wichtigsten Ziele sind: Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen und die Erbringung hochwertiger Verkehrsleistungen.

**Pressekontakt:**

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.  
Ludolf Kerkeling (Vorstandsvorsitzender)  
Friedrichstraße 186  
D-10117 Berlin  
Tel: +49 (0)30 53 14 91 47 0  
vorstand@netzwerk-bahnen.de

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

