

Mehr Verkehr auf die Schiene durch Umschichtung von Regionalisierungsmitteln

Halbierung der Trassenpreise möglich

Mehr und fairer Wettbewerb auf der Schiene soll zu einer Renaissance der Eisenbahn führen. Neben diskriminierungsfreiem Zugang zum Schienennetz und wettbewerbsneutralem Verhalten der Eisenbahninfrastrukturbetreiber im Alltag ist dafür auch die ökonomische Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn von großer Bedeutung.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Transports auf der Schiene im Verhältnis der Verkehrsträger untereinander zu verbessern, verfügt die Politik über das Instrument der Trassenpreise und der staatlichen Infrastrukturfinanzierung.

Der Bund finanziert seine Schieneninfrastruktur in Höhe von 2,8 Mrd. Euro über die Trassenpreise aus den Regionalisierungsmitteln und in Höhe von 2,5 Mrd. Euro aus den Mitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV).

Ohne der Deutschen Bahn Mittel zu entziehen, könnte der Bund auf eine Senkung der Trassenpreise hinwirken. Eine Senkung der Trassenpreise um gut 2 Euro, - das ist rd. die Hälfte, - auf etwa 2,15 Euro pro gefahrenen Trassenkilometer würde eine Senkung der Trasseneinnahmen für DB Netz in Höhe von rd. 1,2 Mrd. Euro bedeuten. Um diesen Betrag könnten die Regionalisierungsmittel gesenkt werden, wenn zum Ausgleich die Mittel der LuFV entsprechend erhöht würden.

Wollte man die Trassenpreissenkung in vergleichbarer Weise auch für den Güterverkehr und den Fernverkehr erreichen, wäre der Bundeshaushalt bei einer Kompensation der Trassenpreissenkung durch Mehrverkehre zwischen 10 Prozent beim Fernverkehr und 30 Prozent beim Güterverkehr mit zusätzlich 350 Mio. Euro belastet. Selbst wenn kein Mehrverkehr entstehen würde, läge die maximale Belastung für den Bundeshaushalt bei gut 500 Mio. Euro.

Für Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur stünde unverändert die gleiche Höhe an Finanzmitteln zur Verfügung. Aber die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene als Verkehrsträger würde gegenüber dem LKW und dem PKW deutlich verbessert.

1. Der Wettbewerb führt zu einem Wachstum des Eisenbahnmarktes

Die Ziele für die Eisenbahnpolitik ergeben sich aus der Verkehrs-, Umwelt- und Strukturpolitik, sowohl national als auch supranational. Allerdings helfen wohlfeile Schlagworte wie „Mehr Verkehr auf die Schiene“ oder „umweltfreundliche Verkehrsträger stärken“ nicht viel weiter. In der Praxis müssen die Weichen gestellt werden. Tatkräftiges politisches Handeln ist gefragt.

Bereits zu Beginn der 1990er Jahre wurden sowohl auf europäischer Ebene als auch auf nationaler Ebene die verkehrspolitischen Ziele für die Eisenbahn formuliert. Die Eisenbahn sollte dauerhaft leistungs- und wettbewerbsfähig werden, um in Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern bestehen zu können. Besonders der prognostizierte hohe Anstieg des Verkehrsaufkommens sollte dem erklärten politischen Willen zufolge zum großen Teil von der Schiene übernommen werden.

Bereits mit dem 1. Eisenbahnpaket der EU und mit der Bahnreform in Deutschland wurden vor rd. 20 Jahren erste konkrete Maßnahmen beschlossen, um die einbahnpolitischen Ziele zu erreichen. Die Ziele für die Eisenbahn sind unverändert; die politischen Widerstände ebenfalls. Inzwischen peilt die Kommission bereits das 4. Eisenbahnpaket an. Es soll die effektive Unabhängigkeit des Netzes in finanzieller und personeller Hinsicht sicherstellen.

Mehr und fairer Wettbewerb auf der Schiene soll zu einer Renaissance der Eisenbahn führen. Neben diskriminierungsfreiem Zugang zum Schienennetz und wettbewerbsneutralem Verhalten der Eisenbahninfrastrukturbetreiber im Alltag darf aber auch die ökonomische Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn nicht unbeachtet bleiben.

Dass eine Senkung der Trassenpreise für alle Formen von Eisenbahnverkehren einen bedeutenden Anreiz für Mehrverkehre darstellt, kann kaum bestritten werden. Bis zu einem gewissen Umfang kann sicherlich auch damit gerechnet werden, dass Mehrverkehre keine zusätzlichen Betriebskosten verursachen; die Grenzkosten also null sind. Übersteigen die Mehrverkehre allerdings ein bestimmtes Maß, müssen irgendwann die Infrastrukturkapazitäten ausgebaut werden. Dann die Grenzkosten sprunghaft an.

2. Die Entflechtung der Eisenbahn schafft die Voraussetzungen für den Wettbewerb

Bei der Eisenbahn handelt es sich um eine leitungsgebundene Infrastruktur. Doppelte Schienenwege sind nicht zu finanzieren und wären auch wegen des Ressourcenverbrauchs nicht zu rechtfertigen. Das Ziel ist die größtmögliche Nutzung der vorhandenen Schieneninfrastruktur. Die Anzahl der Transporte auf der Schiene gilt es zu erhöhen. Je höher die Zahl der Transporte, desto höher der Deckungsbeitrag der Transporte für die Kosten der Infrastruktur und desto geringer der staatliche Finanzbeitrag für Bereitstellung und Erhalt der Schiene.

Um eine größtmögliche Nutzung der Schiene zu ermöglichen, darf der Zugang zur Schiene nicht behindert werden. Die Transportunternehmen dürfen nicht die Möglichkeit haben, zu

ihren Gunsten auf den Schienenbetreiber einzuwirken und der Schienenbetreiber darf einzelne Transportunternehmen nicht ungleich behandeln. Das wird durch die gesetzlich vorgeschriebene Entflechtung und Nichtdiskriminierung und eine öffentliche Regulierung der Eisenbahninfrastrukturbetreiber sichergestellt.

Die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers soll sicherstellen, dass er sein ganzes Interesse auf die Auslastung der Schiene richtet. Dazu werden ihm entsprechende finanzielle Instrumente an die Hand gegeben. Mit den Vorschriften über Entgeltregelungen lassen sich Höhe und Struktur der Entgelte auf das Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene“ ebenso ausrichten wie durch Umfang und Art der staatlichen Finanzierung.

3. Die Bahnreform zeigt die Erfolge des Wettbewerbs durch Entflechtung

Trotz der zu Beginn der Bahnreform Anfang der 90er Jahre bestehenden hohen und nach wie vor in wichtigen Bereichen auch weiterhin existierenden Diskriminierung der Wettbewerber der Transportunternehmen der Deutschen Bahn, können sich die Erfolge des Wettbewerbs auf der Schiene in Deutschland sehen lassen.

Im Schienenpersonennahverkehr gelang es den Wettbewerbsbahnen, im Jahr 2011 ihren Anteil an der Verkehrsleistung (Pkm) auf gut 12,5 Prozent auszubauen. Bezogen auf die Betriebsleistung (Zkm) erreichen sie mit 24,1 Prozent fast ein Viertel des Marktes. Mit dem Wettbewerb wuchs auch der Gesamtmarkt um mehr als 10 Prozent. Die Erfolgsstory des Schienenpersonennahverkehrs mit wachsenden Fahrgastzahlen und ausgeweitetem Angebot ist zu einem Gutteil auf die Qualitätssteigerung und die Einsparungen durch den Wettbewerb zurückzuführen.

Auch die Aufgabenträger im SPNV setzen inzwischen in einer Weise auf den Markt, wie es bisher nicht beobachtet wurde. In den nächsten Jahren stehen umfangreiche Vergaben an, die den Wettbewerb erheblich beleben werden. Alle Aufgabenträger wollen die „Ausschreibungsrendite“ heben.

Während die Trassenpreise im SPNV in der Regel an die Aufgabenträger durchgereicht werden, sind sie im Eisenbahnfernverkehr und im Güterverkehr direkt am Markt zu erwirtschaften. Im SPNV wirkt sich die Höhe der Trassenpreise auf die Gesamtnachfrage der Aufgabenträger aus. Je weniger Geld sie haben, desto weniger Nahverkehr auf der Schiene können sie bestellen und bezahlen.

Im Schienengüterverkehr haben es die Wettbewerbsbahnen geschafft, ihren Marktanteil an der Verkehrsleistung (tkm) knapp auf die 30 Prozent-Marke zu heben. Es sind die Wettbewerbsbahnen, die für die Renaissance des Marktsegmentes Güterverkehr verantwortlich zeichnen. Zugleich wird deutlich, dass Wettbewerb nicht kannibalisieren muss, sondern den Kuchen des Marktes für alle Marktteilnehmer vergrößern kann. Auch die DB AG hat ihre Verkehrsleistung gesteigert.

Auch wenn die Wettbewerbserfolge auf den ersten Blick und im Verhältnis zu anderen Mitgliedstaaten ganz beachtlich zu sein scheinen, bleibt zu bedenken, dass dafür 20 Jahre benötigt wurden. Von einer hohen Wettbewerbsintensität kann keine Rede sein.

4. Die Wettbewerbssituation der Eisenbahn im Personenfernverkehr

Vor allem im Schienenpersonenfernverkehr besteht kaum Wettbewerb. Die Deutsche Bahn hat einen Marktanteil von mehr 99 Prozent und das seit Jahren unverändert. Die Vorgabe, dass der SPFV eigenwirtschaftlich zu erbringen ist, stellt ihn in offenem Wettbewerb zum Individualverkehr. Besonders gut schneidet der Personenfernverkehr auf der Schiene dabei nicht ab. Das hat viele Ursachen, auch das Preisniveau.

Um die preislichen Vorteile der Eisenbahn im Fernverkehr zu verdeutlichen, bietet die Deutsche Bahn auf ihrer Homepage einen Mobilcheck an. Die Kosten einer Bahnfahrt 2. Klasse betragen ohne Bahncard rd. 20 Cent pro Kilometer. Für einen Mittelklassewagen rechnet sie mit variablen Kosten von 33 Cent.

Entscheidend für die Wirtschaftlichkeit ist die Besetzung des PKW. Eine Einzelfahrt im Auto ist immer wesentlich teurer als eine entsprechende Bahnfahrkarte. Wird ein Mittelklasse-PKW mit zwei oder gar mehr Personen besetzt, liegen seine variablen Kosten pro Person zum Teil schon deutlich niedriger als die Kosten einer Bahnfahrkarte.

Im Schienenpersonennahverkehr sind die Preise für den Transport mit der Eisenbahn vor allem bei Zeitkarten weitaus geringer. Einzelfahrscheine sind vergleichsweise teuer und erreichen vielfach das Niveau der variablen Kosten einer Autofahrt.

Obwohl die individuellen Transportkosten im Personenverkehr mit der Eisenbahn deutlich niedriger liegen als mit dem Auto, nimmt die Nachfrage nach Eisenbahnverkehrsleistungen nicht in dem Maße zu, wie es den politischen Zielen entspricht. Die wichtigste Ursache sind die Komfortunterschiede, wie Verfügbarkeit, Bequemlichkeit, Individualität, Gepäck und Tür-zu-Tür-Transport.

Völlig preisunempfindlich sind die Fahrgäste aber dennoch nicht. Notorsche und geschäftliche Einzelfahrer im PKW dürften kaum zum Umstieg auf die Eisenbahn zu bewegen sein. Sie lassen sich schon heute den Transport mit dem Auto etwas kosten. Preisempfindliche Personen, die das Auto nutzen, weil sie es mit mehreren Personen besetzen, dürften sich dagegen eher durch Preissenkungen zum Umstieg bewegen lassen.

Gegenüber dem Flugverkehr auf Distanzen zwischen 400 und 800 Kilometer ist eine Eisenbahnfahrt ohne Bahncard kostenmäßig in der Regel nicht konkurrenzfähig. So kostet eine Hin- und Rückfahrt am nächsten Tag in der 2. Klasse ohne Bahncard von Berlin nach Köln z. B. 234 Euro pro Person, das sind 20,6 Cent pro km; Selbst bei einer Bahncard 50 wären es noch mehr als 10 Cent pro km. Der günstigste Hin- und Rückflug liegt bei 116 Euro (10,2 Cent), die Mehrzahl der Flüge kostet hin und zurück um die 150 Euro; das wären 13,2 Cent pro

Kilometer. Für Geschäftskunden, die 1. Klasse fahren, liegen die Kosten mit Bahncard 50 bei 16,7 Cent pro km. Um mit Bahncard 50 deutlich attraktiver zu sein als das Flugzeug, wäre eine Senkung der Trassenpreise im Fernverkehr sehr hilfreich. Würden die Trassenpreise im Fernverkehr von durchschnittlich 5,30 Euro um einen Euro gesenkt, würde bei einem Fernverkehrsvolumen von etwa 150 Mio. Trassenkilometern der Ausgleich für die Trassenpreissenkung den Bundeshaushalt bei einem induzierten Mehrverkehr von 10 Prozent mit rd. 85 Mio. Euro belasten. Bei einem langfristig induzierten Mehrverkehr von einem Viertel, wären die Mindereinnahmen bereits überkompensiert.

5. Die Wettbewerbssituation der Eisenbahn im Güterverkehr

Der Güterverkehr nimmt seit Jahren kontinuierlich zu. Bis zum Jahre 2030 wird ein weiterer Anstieg um 60 Prozent erwartet. Das größte Volumen an Gütern wird auf der Straße transportiert. Unter Einbeziehung von Binnenschifffahrt, Eisenbahngüterverkehr und Rohrleitungen liegt der Anteil des LKWs an der Transportleistung bei rd. 70 Prozent. Auf den Eisenbahnverkehr entfallen rd. 18 Prozent. Seit Jahren wächst der Anteil des Eisenbahnverkehrs langsam aber stetig.

Aufgrund des hohen Wettbewerbs in der Wirtschaft machen die Verlagerer ihre Entscheidung bezüglich des eingesetzten Transportmittels vom Preis und der Qualität der angebotenen Beförderungsleistung abhängig, wodurch ein intensiver intermodaler Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern entsteht. Bei bestimmten Produkten und in bestimmten Bereichen haben die jeweiligen Verkehrsträger spezifische Qualitäts- und damit Kostenvorteile, die die Möglichkeit der Substitution begrenzen. Seine spezifischen Vorteile kann der Eisenbahngüterverkehr vor allem beim Transport von Massengütern über große Distanzen entfalten.

Die Höhe der Transportkosten hängt von den relationsspezifischen Parametern ab. Für beispielhaft ermittelte Transportkosten auf ausgewählten Massengüterrelationen im Straßengüterverkehr betragen die Kosten im Durchschnitt 10,28 Cent, bei einer Schwankung zwischen 8,92 und 11,88 Cent je Tonnenkilometer.¹ Im Vergleich dazu lagen die Transportkosten bei der Eisenbahn deutlich niedriger nämlich nur bei 2,71 Cent bei allerdings starken Schwankungen zwischen 1,41 und 4,25 Cent. Beim Transport von Containern entstanden entsprechende Kosten von 65,04 Cent auf der Straße und 33,68 Cent je km auf der Schiene.

Während bei Massengütern und weiten Distanzen der Transport auf der Schiene bereits sehr kostengünstig ist, können Preissenkungen für die Benutzung der Eisenbahn in den anderen Gütertransportsegmenten zu Verlagerungen auf die Schiene betragen. Auch in Bezug auf die Qualitätskriterien erweist sich der Schienengüterverkehr keineswegs als hoffnungslos unterlegen, wie wissenschaftliche Untersuchungen zeigen. Das betrifft Netzgröße, Transport-

¹Matthias Klumpp, Martin Kowalski, Björn Bielesch: Erweiterte Wirtschaftlichkeitsanalyse für Eisenbahnverkehrsunternehmen. Institut für Produktion und Industrielles Informationsmanagement Universität Duisburg Essen 2009, Seite 91 ff

menge, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Geschwindigkeit; externe Kosten und sogar die Netzgröße.

Würde die Trassenpreissenkung auch auf den Güterverkehr ausgedehnt, wäre das im Ergebnis aufkommensneutral für das Netz, wenn im Umfang der Preissenkung mehr Güterverkehr entstünde. Soweit keine volle Kompensation der Preissenkung durch Mehrverkehr gelingt, müssten die Mittel aus dem Bundeshaushalt erhöht werden. Es handelt sich dabei aber um übersichtliche Beträge. Bei einem Volumen von rd. 300 Mio. Trassenkilometern Güterverkehr würde eine Halbierung der Trassenpreise für den Güterverkehr von derzeit durchschnittlich rd. 2,50 Euro pro Trassenkilometer einen Einnahmenverzicht von 375 Mio. Euro ausmachen. Bei einem Anstieg des Güterverkehrs aufgrund der Preissenkung um beispielsweise 30 Prozent, ergäbe sich ein Ausgleichsbedarf aus dem Bundhaushalt von 250 Mio. Euro.

6. Die Trassenpreise entscheiden über die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn

Nach § 87 e) Abs. 3 des Grundgesetzes ist die Eisenbahninfrastruktur Aufgabe des Bundes. Diese Aufgabe obliegt ihm unabhängig davon, wie er die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur organisiert. Bei der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur hat er insbesondere den Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen. Mit der Zielsetzung „Mehr Verkehr auf die Schiene“ hat die Politik eine wichtige Weichenstellung formuliert, die sie auch umsetzen muss.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Gütertransports auf der Schiene im Verhältnis der Verkehrsträger untereinander zu verbessern, verfügt die Politik über das Instrument der Trassenpreise und der staatlichen Infrastrukturfinanzierung. Auch wenn die konkreten Trassenpreise formal von DB Netz festgesetzt werden, unterliegen die Rahmenbedingungen dafür als Gestaltungselement ganz und gar dem Einfluss des Bundes. Der Bund kann als Eigentümer z.B. die Vorabgenehmigung wichtiger Unternehmensentscheidungen durch ihn selbst verlangen oder sogar einzelne Entgeltregelungen festlegen.

Dabei müssen die Entgelte für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur nach europäischem Recht mindestens den Kosten entsprechen, die durch den jeweiligen Zugbetrieb anfallen (Grenzkostenprinzip). Selbstverständlich können die Entgelte auch höher angesetzt werden, wenn es die Tragfähigkeit der verschiedenen Eisenbahnverkehrsdienste erlaubt. Die Höhe der Entgelte darf jedoch nicht so hoch festgesetzt werden, dass die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente ausgeschlossen ist, die mindestens die Kosten erbringen können, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann.

Als Marktsegmente gelten Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und andere Personenverkehrsdienste. Die Marktsegmente können je nach Art der Güter- oder Personenbeförderung weiter untergliedert werden.

Damit ist die Höhe der Trassenpreise für den Bund eine zentrale Stellschraube für die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsdienste. Hohe Trassenpreise mindern die Nachfrage nach Eisenbahnverkehrsdiensten, niedrigere erhöhen sie.

Genauere Untersuchungen zur Höhe der Preiselastizität der Nachfrage nach einzelnen Marktsegmenten von Eisenbahnverkehrsleistungen liegen nicht vor. Allerdings dürfte die Preiselastizität unter 1 liegen, d.h. bei einer Preissenkung um 1 Prozent liegt die Nachfragesteigerung ebenfalls unter 1 Prozent. Das heißt, Umsatzverluste aufgrund einer Preissenkung werden nicht durch eine entsprechende Mengenzunahme kompensiert.

7. Die Fehlbeträge zu den Vollkosten werden durch staatliche Zuwendungen geschlossen

Die Berücksichtigung der Markttragfähigkeit der Kosten der Eisenbahnverkehrsdienste führt dazu, dass ein mehr oder weniger großer Teil der entstehenden Infrastrukturkosten nicht vom Markt, sprich den Trassenentgelten, gedeckt wird. Eine staatliche Teilfinanzierung der Infrastruktur ist unumgänglich. Dementsprechend besteht rechtlich die Möglichkeit, dass zwischen dem Staat und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen langlaufende Investitionsvereinbarungen für Bau, Instandhaltung und Erneuerung abgeschlossen werden können.

Im Gegenzug müssen sich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichten, Sicherheit und Qualität der Fahrwegbereitstellung zu verbessern und Maßnahmen zur Senkung von Kosten und Zugangsentgelten zu ergreifen. In der Wahl der Mittel sind die Mitgliedstaaten frei, seien es vertragliche Vereinbarungen, aufsichtsrechtliche Maßnahmen oder eine Kombination von beidem.

8. Der Bund finanziert die Eisenbahninfrastruktur aus Regionalisierungsmitteln

Der Bund gewährt den Ländern Mittel zur Finanzierung und Bestellung von Eisenbahnnahverkehrsleistungen. Sie betragen 2012 7,12 Mrd. Euro. Mit diesen sogenannten Regionalisierungsmitteln bezahlen die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs die von ihnen bestellten Verkehrsleistungen, während die Verkehrsunternehmen ihrerseits davon ihren Betriebsmittelverbrauch und die Trassenentgelte für die Benutzung der Infrastruktur von DB Netz bestreiten.

Wenn die Zahl der Fahrgäste im Regionalverkehr wegen der gesunkenen Fahrpreise steigt, könnte irgendwann auch ein Punkt erreicht werden, an dem zusätzliche Züge bestellt werden müssen. Für diesen Fall benötigen die Aufgabenträger im SPNV ausreichende Mittel, um die Mehrverkehre auch bestellen zu können.

DB Netz erzielte gemäß dem Geschäftsbericht 2011 Umsatzerlöse in Höhe von 4,382 Mio. Euro. Mit 94,6 Prozent oder 4,145 Mrd. Euro entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Allerdings entstammen nicht alle Trassenerlöse den Regionalisierungsmitteln. Von dem Gesamtumsatz an Trassenerlösen entfielen etwa 2,8 Mrd. Euro auf den Nahverkehr

und rd. 1,5 Mio. Euro auf den Fern- und Güterverkehr. Diese Trassenerlöse aus dem Nahverkehr entstammen aus den vom Bund bereit gestellten Regionalisierungsmitteln.

DB Regio hat ausweislich des Geschäftsberichts im Jahre 2011 Bestellerentgelte von 3,306 Mrd. Euro erhalten. Für die Nutzung der konzerneigenen Infrastruktur zahlte sie insgesamt 2,351 Mrd. Euro. Davon entfielen auf Trassen 1,506 Mrd. Euro und auf Stationshalte 336,00 Euro. Zu den Infrastrukturunternehmen gehört auch DB Energie. 509 Mio. Euro gab DB Regio für den Bezug von Energie aus. Insgesamt legten die Fahrzeuge von DB Regio 354,4 Mio. Trassenkilometer zurück. Im Durchschnitt erhielt DB Netz für die Infrastrukturnutzung seitens DB Regio somit einen Betrag von 6,63 pro Trassenkilometer. Davon entfielen auf die reine Trassennutzung 4,25 Euro. Angesichts eines deutlich positiven Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 307 Mio. Euro ist davon auszugehen, dass die gezahlten Preise für die Infrastrukturnutzung mehr als auskömmlich sind. Der Einfachheit halber wird der Trassenpreis, den DB Regio zahlt, als typisch auch für die Trassenzahlungen der Wettbewerbsbahnen im SPNV angesehen.

9. Der Bund finanziert die Eisenbahninfrastruktur im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Der Bund hat 2009 eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn abgeschlossen. Danach erhält die Deutsche Bahn für einen Zeitraum von zunächst fünf Jahren jährlich 2,5 Mrd. Euro, die der Finanzierung von Instandhaltungsmaßnahmen und Ersatzinvestitionen in Schienenwege dienen. Darüber hinaus werden vor allem Neubaumaßnahmen mit Mitteln aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetzes finanziert.

Den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sollen mit der Vereinbarung die geforderten Anreize zur Senkung der Trassenkosten und –entgelte gegeben werden, indem der Betrag nominal konstant bleibt, damit real im Ausmaß der Inflationsrate sinkt und so DB Netz zu einer effizienteren Infrastrukturbereitstellung und sinkenden Trassenentgelten nötigt.

Die Realität sah in den vergangenen Jahren allerdings anders aus. Zwischen 2002 und 2010 stiegen die Infrastrukturentgelte ohne Bahnstrom um rd. 32 Prozent.

10. Die Trassenpreise können gesenkt werden

Der Bund finanziert seine Eisenbahninfrastruktur somit in Höhe von 2,8 Mrd. Euro aus Regionalisierungsmitteln und in Höhe von 2,5 Mrd. Euro aus den sogenannten LuFV-Mitteln. Daneben gewährt er im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes erhebliche Mittel im Wesentlichen für Neubau von Schienenwegen.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Eisenbahn im Verhältnis zu den übrigen Verkehrsträgern PKW, LKW und Binnenschifffahrt ist nicht zuletzt ein Ergebnis der Entgelte, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Benutzung der Trasse zahlen müssen.

Nach europäischem Recht müssen die zu erhebenden Trassenentgelte mindestens den Grenzkosten der Benutzung der Schienenwege entsprechen. Diese sind wesentlich niedriger als die Durchschnittskosten von 4,25 Euro, die DB Netz derzeit als Trassenentgelte im Regionalverkehr derzeit verlangt.

Es liegt in der Hand des Bundes, ob er seinen Ankündigungen „Mehr Verkehr auf die Schiene“ effektiv Nachdruck verleihen will oder ob er sich weiterhin mit Lippenbekenntnissen zufrieden geben will.

Ohne der Deutschen Bahn Mittel zu entziehen, könnte der Bund auf eine Halbierung der Trassenpreise hinwirken. Eine Halbierung der Trassenpreise für den SPNV auf etwa 2,15 Euro pro gefahrenen Trassenkilometer würde eine Senkung der Trasseneinnahmen für DB Netz in Höhe von rd. 1,2 Mrd. für den SPNV und weiteren 350 bis 500 Mio. Euro für den Güter- und den Fernverkehr bedeuten. Um den Betrag von 1,2 Mrd. Euro könnten die Regionalisierungsmittel gesenkt werden, wenn zum Ausgleich die Mittel der LufV entsprechend erhöht würden. Die Senkung der Trassenpreise für den Güter- und Fernverkehr müsste in Höhe von 350 bis 500 Mio. Euro durch den Bund kompensiert werden.

Für Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur stünde unverändert die gleiche Höhe an Finanzmitteln zur Verfügung. Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene als Verkehrsträger würde gegenüber dem LKW und dem PKW aber deutlich verbessert.