



Stellungnahme

Zum Vermittlungsverfahren zum Entwurf eines dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat auf seiner Sitzung am 17.12.2005 beschlossen, den Vermittlungsausschuss im Verfahren zum Entwurf eines dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (AEG-Novelle) anzurufen. Bei den derzeit in der Diskussion befindlichen Lösungen zur behördlichen Überwachung des diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs wird im Bundesrat der Ansatz favorisiert, die Aufgabe, die Einhaltung der Bestimmungen zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zu öffentlicher Eisenbahninfrastruktur zu überwachen, einer branchenübergreifenden Regulierungsbehörde für Netzsektoren – außerhalb des Eisenbahnbundesamtes – zuzuweisen. -. Dabei stehen offenbar wettbewerbstheoretische Zielsetzungen einseitig im Vordergrund. Wettbewerb ist jedoch kein Ziel an sich sondern lediglich Instrument zur Erreichung anderer, hier verkehrspolitischer Ziele. Auf Grund der Besonderheiten des Verkehrssektors sehen wir eine undifferenzierte Übertragung der Regelungen im Telekommunikations-, Strom- und Gasbereich auf die Schienennetze als nicht sachgerecht an und möchten des Weiteren begründen, warum dieser Vorstoß nicht weiterverfolgt werden sollte.

Der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e. V. vertritt ca. 100 Binnenhäfen, von denen rund 70 % im Eisenbahnwesen (Infrastruktur und Betrieb) tätig sind. Von den in der Begründung zur AEG-Novelle genannten 6.000 km Streckenlänge der rund 100 NE-Bahnen, entfällt nur der geringste Teil auf das Streckennetz der öffentlichen Binnenhäfen, was allein schon ihre schwache Position im Wettbewerb darstellt.

Die öffentlichen Binnenhäfen und ihre Eisenbahnen begrüßen nachdrücklich mehr intramodalen Wettbewerb auf der Schiene, weil auf diese Weise eine marktgerechte Verlagerung von Verkehren auf die Schiene erreicht werden kann. Dies entspricht einerseits der Zielsetzung einer integrierten Verkehrspolitik und, stärkt andererseits die Möglichkeiten alternativer Anbieter im Markt, zu denen auch die Eisenbahnen der Binnenhäfen gehören. Funktionsfähiger Wettbewerb ist auf Dauer nur gewährleistet, wenn es eine Vielzahl von leistungsfähigen Anbietern auf dem Markt gibt. Der diskriminierungsfreie Zugang zum Netz ist dafür eine wesentliche Voraussetzung und wird von den öffentlichen Binnenhäfen eindeutig mitgetragen. Die Etablierung des diskriminierungsfreien Zugangs allein bietet aber noch keine Gewähr für die Realisierung der verkehrspolitischen Ziele wie z. B. einer verstärkten Verlagerung von Verkehren auf die Schiene.

Bei einer eindimensionalen Ausrichtung auf die Öffnung der Netze besteht die Gefahr existenzgefährdender Konsequenzen für den Fortbestand gerade in kleineren Binnenhäfen, die von einer umfassenden Regulierung nachhaltig negativ betroffen wären. Regionalwirtschaftliche sowie verkehrs-, industrie- und raumordnungspolitische

Folgewirkungen bleiben bei einer übergeordneten Regulierung leicht auf der Strecke. Es ist zu befürchten, dass eine zentralistisch geordnete Regulierung auf die regionalen Besonderheiten der Märkte nicht eingehen kann. Insofern ist eine Überregulierung zu befürchten, entstehend aus einer Nicht-Beachtung der Asymmetrie der Netze.

Das Allgemeine Eisenbahngesetz trägt dieser Asymmetrie insofern Rechnung, dass die Betreiber von Schienenwegen einer wesentlich umfassenderen Kontrolle unterzogen werden sollen als die Service-Einrichtungen. Die öffentlichen Binnenhäfen als Betreiber von Service-Einrichtungen treten dafür ein, dass dieser Unterschiedlichkeit auch durch eine asymmetrische Regulierung Rechnung zu tragen um die vorher im Gesetz herausgearbeiteten Besonderheiten solcher Standorte auf der „ersten“ bzw. „letzten Meile“ nicht zu gefährden. Überregulierung, die zur betriebswirtschaftlich gebotenen Schließung von Orten des Netzzugangs führen würde, führt sich selbst ad absurdum. Im Endergebnis wäre weniger Wettbewerb das (nicht gewollte) Ergebnis.

Für den Bereich der Eisenbahnen in öffentlichen Binnenhäfen steht eine Verschärfung administrativer Pflichten und behördlicher Eingriffsmöglichkeiten in keinem Verhältnis zu ihrer Größe und Leistungsfähigkeit sowie zur Wettbewerbsrelevanz ihrer Infrastruktur für das Gesamtsystem. Wir bitten deshalb darum, die Eisenbahnen öffentlicher Binnenhäfen entsprechend der schon im Gesetz vorgesehenen Unterteilung in Betreiber von Schienenwegen und Betreiber von Serviceeinrichtungen von einer verschärften Überwachung durch eine Regulierungsbehörde auszunehmen. Die bisher im Rahmen des § 14 a AEG vorgesehene Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt reicht hier aus unserer Sicht vollkommen aus.

Berlin, 10. Februar 2005