

## **ALLRAIL-Stellungnahme zum „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz, EbRBerG)“**

Der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich (Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz, EbRBerG) enthält viele sinnvolle redaktionelle Änderungen sowie gute Ansatzpunkte und Vorschläge. Einzelne Bestandteile können unserer Ansicht jedoch weitreichende Folgen für den deutschen Eisenbahnverkehrsmarkt bedeuten. Gerade im Hinblick auf den derzeit rege diskutierte Deutschlandtakt ist eine kleine Änderung von besonderer Bedeutung. Die geplante Änderung der Regelung des § 15 AEG „Gemeinwirtschaftliche Leistungen“ soll den Absatz 1 um den Halbsatz „im Übrigen Behörden des Bundes“ ergänzen. Unserer Ansicht nach könnte diese Änderung eine erste Weichenstellung zur konkreten Ausgestaltung eines staatlich finanzierten Ausschreibungs-/Vergabeverfahrens für den Deutschlandtakt darstellen. Kritisch zu werten wäre dies insbesondere deshalb, weil es ohne offizielle Stellungnahme oder Erklärung seitens der Regierung oder der Politik geschieht. Auch das Zukunftsbündnis Schiene hat diesbezüglich noch keine abschließenden Ergebnisse geliefert. Man gewinnt den Eindruck, dass eine Form des Deutschlandtaktes ohne Vergabe- oder Ausschreibungsverfahren von vornherein ausgeschlossen werden soll.

Natürlich sind zusätzliche Zwischenschritte für eine vollständige Einführung eines Ausschreibungs- und Vergabeverfahrens im SPFV nötig, da die Änderung des § 15 AEG alleine nicht ausreichen wird. Dennoch wird unserer Ansicht nach mit der geplanten Änderung des § 15 AEG eine Lösung ohne staatliche Finanzierung von vornherein ausgeschlossen. Hierdurch wird eine offene Erarbeitung und Diskussion von Lösungen zur Ausgestaltung des Deutschlandtaktes erschwert.

Beispiele aus anderen europäischen Ländern wie Italien und Tschechien zeigen, dass auch ohne staatliche Finanzmittel ein funktionierender Taktverkehr mit eigenwirtschaftlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich ist. Hier konnte sich allein aufgrund der guten Rahmenbedingungen (niedrige Trassenpreise, fairer Marktzugang) und des funktionierenden Wettbewerbes auf vielen Strecken effektiv ein Taktverkehr von privaten und eigenwirtschaftlichen Anbietern etablieren (zum Beispiel: schauen Sie die Abfahrten Rom nach Mailand am 25.07.2019 auf [thetrainline.com/de](http://thetrainline.com/de) oder zwischen Prag und Pardubice am 25.07.2019 auf [bahn.de](http://bahn.de)) – noch häufigere Abfahrten als der Deutschlandtakt überhaupt vorsieht(!)

Wir sind überzeugt, dass ein gesunder und fairer Wettbewerb in Deutschland auf der Schiene auch ohne finanzielle Belastung des Staates durch Ausschreibung und Vergabeverfahren zu einem besseren Angebot (inkl. höherer Frequenz) und der Verdoppelung der Fahrgastzahlen führen kann. In unserer beigefügten englischsprachigen Pressemitteilung aus Mai 2019 können Sie in der Grafik sehen, wie der italienische Professor Andrea Giuricin (von der Universität Mailand-Bicocca) ausgerechnet hat, dass der eigenwirtschaftliche Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr mancherorts eine Verdoppelung der Nachfrage innerhalb von nur 7 Jahren herbeigeführt hat.

Ein deutsches Vergabe- oder Ausschreibungsverfahren im Schienenpersonenfernverkehr könnte zudem für Eisenbahnverkehrsunternehmen aus anderen europäischen Ländern zu einer Erhöhung der Marktzutrittshürden führen. Denn durch komplexe Vergabeverfahren und die Zunahme von bürokratischen Prozessen wird es insbesondere für ausländische Anbieter schwieriger im deutschen Schienenpersonenfernverkehr aktiv zu werden. Nicht zuletzt sollten staatliche Investitionen sollten für den Erhalt und Ausbau von Schieneninfrastruktur verwendet werden und nicht für die Finanzierung und Umsetzung von konkreten Schienenverkehrsangeboten im Personenfernverkehr.

Danke und mit freundlichen Grüßen

Nick Brooks  
Generalsekretär