

FlixTrain-Stellungnahme zum Entwurf Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz

Die geplanten Änderungen durch das Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz sind begrüßenswert und stellen eine angemessene Anpassung der Vorschriften des AEG und des ERegG dar.

Als derzeit nahezu einziger völlig eigenwirtschaftlich agierender Marktteilnehmer sehen wir eine konkrete Änderung allerdings etwas kritisch. Zwar handelt es sich vorliegend um ein Bereinigungsgesetz, welches dem Wesen nach keine speziellen neuen Regelungen von besonderer Bedeutung einführen, sondern vielmehr die rechtlichen Rahmenbedingungen an die Gegenwart angleichen wird. Dennoch sehen wir die Notwendigkeit, auf eine konkrete Änderung einzugehen, welche uns besonders im Kontext des aktuell diskutierten Deutschlandtaktes aufgefallen ist.

Die Regelung des § 15 AEG „Gemeinwirtschaftliche Leistungen“ soll im ersten Absatz um den Halbsatz „im Übrigen Behörden des Bundes“ ergänzt werden. Diese Änderung könnte als ein erster Schritt zur Schaffung der Grundlage eines staatlich finanzierten Ausschreibungs-/Vergabeverfahrens für den Deutschlandtakt interpretiert werden. Sollte dies tatsächlich die Intention für die Änderung des § 15 Abs. 1 AEG sein, so wäre dies sehr verwunderlich, da eine offizielle Stellungnahme oder Erklärung seitens der Regierung oder der Politik bisher ausgeblieben ist (und außerdem der Position der Bundesregierung widerspräche, siehe BT-Drs. 19/2074). Auch das Zukunftsbündnis Schiene hat diesbezüglich noch keine abschließenden Ergebnisse geliefert.

Mit der geplanten Änderung des § 15 AEG darf eine Lösung zum Deutschlandtakt ohne staatliche Finanzierung weder von vornherein ausgeschlossen, noch die Erarbeitung und Diskussion von Lösungen zur Ausgestaltung des Deutschlandtaktes erschwert werden. Denn Beispiele aus europäischen Ländern zeigen, dass funktionierende Taktverkehre mit eigenwirtschaftlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen auch ohne staatliche Hilfen und Vorgaben möglich sind. Wichtig dabei ist aber, dass seitens des Staates die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden, wie Investitionen in Erhalt und Ausbau der Infrastruktur sowie ein fairer Zugang zu derselbigen. Ein funktionierender Wettbewerb auf der Schiene kann dann in Deutschland auch ohne zusätzliche finanzielle Belastungen für den Staat (durch Ausschreibung/Vergabe) zu einem attraktiveren Angebot für die Fahrgäste und einem Anstieg der Fahrgastzahlen führen.

Eine Klarstellung in der Formulierung des § 15 Abs. 1 AEG könnte deutlich machen, dass die Regelung keinen staatlich finanzierten Schienenpersonenfernverkehr begründen soll.