

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04
Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de
Internet: www.zds-seehaefen.de

8. März 2012
Hei/St/III-3/207

**Stellungnahme des ZDS
zum
Entwurf
Gesetz zur Neuordnung der Regulierung im
Eisenbahnbereich
(Eisenbahnregulierungsgesetz)**

Stand: 21.11.2011

Zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich in der Fassung vom 21.11.2011 möchten wir aus Sicht der am Umschlag in den deutschen Seehäfen beteiligten Betriebe wie folgt Stellung nehmen:

1. ENTGELTREGULIERUNG (§§ 24 - 38)

Die deutschen Seehäfen verfügen traditionell über gute Eisenbahnverbindungen. Sie haben deshalb einen hohen Schienenanteil am Modal Split ihres Hinterlandverkehrs. Deutsche Seehafenunternehmen betreiben über ihre Tochter- bzw. Beteiligungsgesellschaften eigene Direktzug- und Shuttleverbindungen für den Containertransport auf der Schiene im Hinterland der deutschen Seehäfen und haben hierfür ein umfassendes Netzwerk entwickelt. Dabei stehen sie im Verkehrswegewettbewerb mit ausländischen Konkurrenzhäfen, die im nationalen Hinterlandverkehr erhebliche Wettbewerbsvorteile bei den Trassenpreisen und Schienenkapazitäten (Betuwe-Linie) gegenüber unseren Seehäfen haben. Wettbewerbsfähige Trassenpreise sind daher von großer Bedeutung für den Seehafenstandort Deutschland.

Wir begrüßen daher, dass die Entgelte nach § 26 Abs. 1 des Entwurfs für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur angemessen, diskriminierungsfrei und transparent sein müssen und nicht ungünstiger sein dürfen, als sie von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen in vergleichbaren Fällen in Rechnung gestellt werden.

Außerdem begrüßen wir, dass nach § 28 Abs. 2 des Entwurfs neben den der Regulierungsbehörde vorliegenden Kosteninformationen diese zur Kostenprüfung und Überprüfung der Entgeltbildungsmethoden zusätzlich Preise solcher Unternehmen als Vergleich heranziehen kann, die vergleichbare Leistungen auf vergleichbaren Märkten anbieten. Bei dieser Prüfung sollten auch Vergleiche mit dem benachbarten Ausland vorgenommen werden.

Allerdings sieht der Entwurf bei der Ermittlung der Entgelte von Betreibern der Schienenwege weiterhin die Möglichkeit vor, auch Aufschläge für überlastete Schienenwege zu erheben (§ 34 i. V. m. § 20). Wir halten derartige Aufschläge nicht für sinnvoll. Sie wirken kontraproduktiv und beeinträchtigen das gemeinsame Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

Hohe Schienenaufkommen zu generieren, wie z. B. im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen, müsste eigentlich zu Rabatten und nicht zu Aufschlägen führen. Die Generierung von Mehrverkehren darf nicht bestraft, sondern muss belohnt werden. Erforderlich ist es daher, Anreize für Mehrverkehre zu schaffen.

Diese Aufschläge haben auch keine Lenkungsfunktion, da es keine alternativen Strecken oder Zeitfenster für Seehafenhinterlandverkehre auf der Schiene gibt.

Aufschläge für überlastete Schienenwege stehen im Widerspruch zum Ziel des EU-Verkehrsweissbuches, 30% des Straßengüterverkehrs über 300 km bis 2030 auf andere Verkehrsträge wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr zu verla-

gern. Diese Aufschläge sollten daher abgeschafft werden. Anderenfalls ist ein Strukturausgleich für Mehrverkehre oder sind andere Ausgleichmechanismen erforderlich.

2. HAFENBAHNEN (§3 Abs. 8 Ziffer 9)

Hierzu fügen wir eine gemeinsame Stellungnahme der Lübeck Port Authority und der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH bei.

Anlage