

## Vorstand

# Schleswig-Holsteinischer Landtag Umdruck 15/4984

AKN Eisenbahn AG – Postfach 14 63 – 24562 Kaltenkirchen

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Wirtschaftsausschuss  
Die Vorsitzende  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

### AKN Eisenbahn AG

Rudolf-Diesel-Straße 2  
24568 Kaltenkirchen

Telefon 04191 / 933-0  
Telefax 04191 / 933-118

E-Mail: [info@akn.de](mailto:info@akn.de)  
Internet: [www.akn.de](http://www.akn.de)

 A 1 Kaltenkirchen

Ihr Ansprechpartner:  
Johannes Kruszynski  
Telefon: 04191 / 933-800  
Telefax: 04191 / 933-810  
E-Mail: [vorstand@akn.de](mailto:vorstand@akn.de)

**Mündliche Anhörung am 29.09.2004**

27.09.2004

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wie in meinem Schreiben vom 14.09.2004 avisiert, überbringe ich Ihnen in der Anlage die Antworten zu den Fragen zur Bahnreform. Herr Veit Tausendpfund wird diesen Termin – wie verabredet – für mich wahrnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

**AKN Eisenbahn AG**

gez. Johannes Kruszynski

Anlage

**Sitz der Gesellschaft:**  
Kaltenkirchen  
Amtsgericht Kiel  
HRB 4513 NO  
USt-IdNr. DE118509830  
St.-Nr. 1129302910

**Aufsichtsratsvorsitzender:**  
Ministerialrat Knut Riedel  
**Vorstand:**  
Dipl.-Ing. Johannes Kruszynski

**Güterverkehr Hamburg:**  
Grusonstraße 46 + 51  
22113 Hamburg  
Telefon 040/733 34-0  
Telefax 040/733 34-288

**Bankverbindung:**  
HSH Nordbank AG  
Konto 143 040 000  
BLZ 210 500 00

## **Stellungnahme der AKN Eisenbahn AG zu den Fragen an die Sachverständigen**

### **Anhörungsverfahren des Wirtschaftsausschusses des Landtages Schleswig-Holstein zur Bahnreform am 29. September 2004**

1. Eine organische Trennung der Eisenbahninfrastruktur (Schiene und Stationen) und des Eisenbahnverkehrs ist zur Wahrung der Interessenneutralität der Eisenbahnverkehrsunternehmen unabdingbar, sofern nicht durch andere geeignete Steuerungs-, Kontroll- und Sanktionsinstrumente der neutrale Zugang aller Verkehrsunternehmen zu Infrastrukturnetzen gewährleistet wird. Die Trennung ist insbesondere dann von Bedeutung, wenn zumindest ein integriertes Unternehmen eine marktbeherrschende Stellung innehat. Der Grund für die Trennung liegt einerseits in der Vermeidung von Repressionsdruck aus einer übergeordneten Marktbeherrschung, andererseits aus Vermeidung jeder Manipulationsmöglichkeit bei der Vergabe von Trassen. Eine Trassenvergabe an Eisenbahnverkehrsunternehmen darf nur nutzerneutral erfolgen, ohne dass konkurrierende Anbieter von Existenz oder Inhalt der Anfragen Informationen erhalten. Dies ist nur über eine vollständige Trennung der unternehmerischen Bereiche von Netz und Betrieb möglich und sollte über eine neutrale Agentur gewährleistet werden. Eine organische Trennung von integrierten Unternehmen darf jedoch keine Unwirtschaftlichkeit der verbleibenden Teilbetriebe oder der neugebildeten Gesamtbetriebe nach sich ziehen. Im Interesse einer wettbewerbsorientierten Anbietervielfalt sind gerade kleinere Betriebe (d.h. unter 150 Streckenkm) vor unwirtschaftlicher Auftrennung zu schützen, da gerade die kleineren Verkehrsunternehmen über höchstwirtschaftliche Verwaltungsstrukturen verfügen. Eine "Schutzklausel" für sog. "Kleinere Unternehmen" zur Förderung kleiner Unternehmen ist ganz im Sinne einer Mittelstandsförderung und führt zu regional wirkenden Verbesserungen des Arbeitsmarktes. "Kleine Eisenbahnunternehmen", die die "Schutzklausel" in Anspruch nehmen, sind an einem betriebswirtschaftlich definierten Schwellenwert zu messen (z.B. 150 km). Sie müssen zwar nicht organisch, jedoch organisatorisch getrennt geführt werden. "Kleinere Unternehmen" dürfen keine Blockademöglichkeit im Markt erreichen können. Diese Unternehmen dürfen diese "Schutzklausel" nur dann in Anspruch nehmen, wenn sie sich der Kontrolle einer Trassenagentur unterwerfen. Ziel der Maßnahme muss es sein, durch einen offenen Wettbewerbsmarkt Preiswürdigkeit im Schienenbereich zu erreichen und dadurch den Schienenverkehrsanteil gegenüber den anderen Wettbewerbsträgern Straße und Wasser marktkonform zu stärken.

Nebenbetriebe und Serviceeinrichtungen (z.B. für Informationen, Fahrausweisautomaten, Verkaufs- und Vertriebswege) sind ebenfalls unternehmensneutral zu betreiben und den Verkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen. Auch diese Bereiche sind einer neutralen Agentur zur Kontrolle sowie Vergabe unterzuordnen.

## **Anhörungsverfahren des Wirtschaftsausschusses des Landtages Schleswig-Holstein zur Bahnreform am 29. September 2004**

Die Frage einer eigentümerischen Trennung ist von nachrangiger Bedeutung.

Für Nahverkehrs- und Regionalverkehrsleistungen sind Infrastrukturnetze mit regionalem Zuschnitt zu ermöglichen, um die Erschließungsbelange der Region besser berücksichtigen zu können. Die Aufsicht über diese Netze ist sowohl der Trassenagentur als auch der Fachaufsicht der jeweiligen Bundesländer zu unterwerfen. Infrastrukturnetze in Stadt- und Vorortbereichen sind als „besondere Netze“ zu betreiben, um die Trassen-Preisbildung für die Aufgabenträger der Anbieterregion kostengünstiger zu gestalten (z.B. S-Bahnen). Die Aufsichten sind auch hier durch Trassenagentur sowie der Landesfachaufsicht zu führen. Eine Regionalisierung der "Nebennetze" in Regie der Bundesländer ist ein sehr gutes Instrument zur Interessenwahrung aus regionaler Sicht analog zur Regionalisierung des SPNV, bedingt aber sehr wohl die Gefahr einer eisenbahntechnischen und finanzwirtschaftlichen Zergliederung. Die Existenz von sog. Länderbahnen bleibt unbenommen.

2. Eine Organisation des Schienenwegebau nach dem Muster des Straßenbaus erscheint für die überregionalen Strecken nicht notwendig. Zur Frage des Baues und Ausbaues von Nebenstrecken wird auf die Antworten zur Frage 1 verwiesen. Eine Finanzierung der Nebenstrecken des Bundes durch den Bund ist unabdingbar und darf nicht durch den Betreiber von im Wettbewerb stehenden Verkehrsunternehmen reglementiert werden.
3. Zu dieser Frage besteht keine Relevanz aus Betreibersicht der AKN.
4. Die Bildung einer Trassenagentur ist zwingend erforderlich, solange zumindest ein integriertes Unternehmen eine marktbeherrschende Stellung innehat. Die Erstellung von Fahrplänen, die Vergabe von Trassen und die Festlegung von Trassenpreisen sind aus überregionalen marktbeherrschenden Konzernen herauszulösen und in eine Trassenagentur zu verlagern, solange eine marktbeherrschende Position besteht. Solange Schienenunternehmen eine marktbeherrschende Position einnehmen, muss eine Trassenagentur auch ohne besonderen Antrag tätig werden können, um eine absolute Repressionsfreiheit sicherzustellen. Bei diesen Aktivitäten sind Interessenneutralität oberstes Gebot; Prioritäten nach Marktgegebenheiten (z.B. Berücksichtigung von Taktverkehren) sind jedoch erforderlich. Die Trassenagentur muss auch das Konfliktmanagement im weitesten Sinne beinhalten und zu Sanktionen ermächtigt sein.

## **Anhörungsverfahren des Wirtschaftsausschusses des Landtages Schleswig-Holstein zur Bahnreform am 29. September 2004**

5. Die Bildung einer besonderen Servicegesellschaft erscheint nicht sinnvoll, da dann die Marktverantwortung aus der Betreiberfunktion herausgelöst wird.

Der Vertrieb stellt eine der wenigen Möglichkeiten zur Kommunikation zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen dar. Neben dem Verkauf von Fahrkarten gehören dazu auch Leistungen wie Tarif- und Fahrplanauskunft und das Beschwerdemanagement. Fahrgäste können in Bezug auf Ihre besonderen Bedürfnisse individuell beraten werden. Zudem besitzt das Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, auf eigene Service-, Fahrplan- und Tarifangebote gezielt hinzuweisen.

Für verkehrsunternehmensübergreifende Angebote (z.B. flächendeckende Gemeinschaftstarife wie SH-Tarif, HVV-Gemeinschaftstarif) ist es sinnvoll, ergänzend bestimmte Leistungen zu zentralisieren, um den Kontakt zwischen Fahrgast und den verschiedenen Verkehrsunternehmen zu vereinfachen (z.B. Abo-Bearbeitung). Diese Leistungen sollten den unternehmenseigenen Vertrieb jedoch nur ergänzen, ihn aber nicht ersetzen.

Um den bundesweiten Vertrieb von Fahrkarten des Fernverkehrs zu vereinfachen, wäre zu überlegen, ob den Verkehrsunternehmen im Rahmen eines realistischen zeitlichen Horizontes auferlegt werden kann, dass ein diskriminierungsfreier Zugang zum Vertrieb von Fahrkarten ermöglicht werden muss (analog zum diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur).

6. Die Einführung von einheitlichen regionalen Tarifsyste men sind ein ausgezeichnetes Instrument zur Kundengewinnung, da dem Kunden hierdurch ein hohes Maß an Tariftransparenz gewährt wird. Aufgrund der zunehmenden Optimierung und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger sowie der zunehmenden Unternehmensvielfalt gewinnt das Angebot flächendeckend gültiger Tarife an Bedeutung für die Fahrgäste. Die Bildung von Gemeinschaftstarifen wird daher befürwortet. Dabei stellt der SH-Tarif mit seiner Durchlässigkeit in den Verbundraum Hamburg ein besonders gutes Modell dar (entfallende Nutzungshürde einer Tarifgrenze).

Fernverkehrstarife sollten im Interesse der Transparenz einheitlich gestaltet sein, jedoch marktorientierte Sonderangebote ermöglichen. Eine Tarifdurchbindungspflicht ist unbedingt vorzusehen.

7. Eine Kommunalisierung der Bahnhöfe erscheint nicht sinnvoll, da sonst die Einheitlichkeit der Standards gefährdet ist. Eine Abstimmungspflicht der Infrastrukturbetreiber mit den Kommunen ist sicher erforderlich. Grundsätzlich sollte die Infrastruktur von den jeweiligen Aufgabenträgern finanziert werden.

## **Anhörungsverfahren des Wirtschaftsausschusses des Landtages Schleswig-Holstein zur Bahnreform am 29. September 2004**

Das heißt, die Bahnhofsanlagen des Fernverkehrs durch den Bund, die Bahnhofsanlagen des Nahverkehrs durch die Länder. Die Aufgabenträger sollten das operative Geschäft an privatstrukturierte Unternehmen vergeben. Die Festlegung der Standards läge ebenso wie die Finanzierung in der Hand der Aufgabenträger. Die Aufgabenträger könnten darüber hinaus mit Kommunen Vereinbarungen über zusätzliche Maßnahmen treffen. Die EVU müssten Nutzungsgebühren entrichten.

8. Eine Neuordnung der technischen Standards im SPNV wird derzeit vom VDV bundeseinheitlich erfolgreich betrieben. Darüberhinaus ist keine Erfordernis gegeben. Bei der Umsetzung ist jedoch von den Aufgabenträgern eine besondere Prioritätensetzung zu fordern (z.B. behindertengerechte Ausgestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen). Generell enthält die Eisenbahn Bau- und Betriebsverordnung (EBO) ausreichenden Spielraum für technische Entwicklungen.

Die Standards für die attraktive Gestaltung von Fahrzeugen und Bahnhöfen sind eine Frage der Akzeptanz durch die Fahrgäste. Hier bedarf es keiner weiteren Reglementierungen.

9. Die Fahrgastrechte sind in der gegenwärtig gesetzlich abgesicherten Form für den SPNV ausreichend gestärkt. Eine Intensivierung der Fahrgastrechte darf nicht dazu führen, dass
  - Verkehrsunternehmen Risiken übertragen bekommen, die sie an den Verursacher (z.B. Infrastrukturunternehmen) nicht weiterreichen können
  - Verkehrsunternehmen Risiken übertragen bekommen, die durch Zielkonflikte aus der Aufgabenträgerweisung entstehen
  - unangemessener Verwaltungsaufwand bei den Verkehrsunternehmen entsteht
  - Fahrgäste von einem bestimmten Maß an Eigenverantwortung entbunden werden (z.B. bei Anschlussverlusten infolge kurzer Übergangszeiten).

**Anhörungsverfahren des Wirtschaftsausschusses des Landtages Schleswig-Holstein  
zur Bahnreform am 29. September 2004**

Generell wird eine Ausweitung von Fahrgastrechten ein Ansteigen von Erstellungskosten sowie der Tarife nach sich ziehen.

Kaltenkirchen, den 24. September 2004

---

Dipl.-Ing. Johannes Kruszynski  
Vorstand AKN Eisenbahn AG