

Herrn
Hans-Jörn Arp
Mitglied des Landtages Schleswig-Holstein
Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses
Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

12.01.2009

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die Europäische Kommission hat am 11. Dezember 2008 einen Vorschlag für eine EG-Verordnung zur Entwicklung eines europäischen Schienennetzes für den Güterverkehr vorgelegt. Bitte erlauben Sie mir, Ihnen meine tiefe Besorgnis gegenüber diesen neuen europäischen Regelungsvorschlägen zum Ausdruck zu bringen.

Der Vorschlag greift in unverantwortlicher Weise in die unternehmerischen Aufgaben der Infrastrukturbetreiber ein und lässt schwerwiegende Nachteile für den Eisenbahnbetrieb in Deutschland erwarten. Die vorgeschlagenen Regelungen führen zu einem erheblichen Aufbau zusätzlicher Bürokratie, einer Vernichtung vorhandener Infrastrukturkapazitäten und zu einer signifikanten Gefährdung des vertakteten Schienenpersonenfern- und nahverkehrs mit negativen Folgen für die Pünktlichkeit. Der Vorschlag der Kommission würde in der Praxis genau das Gegenteil dessen bewirken, was erreicht werden soll: Der Schienengüterverkehr würde nicht gestärkt, sondern der Schienenverkehr insgesamt geschwächt.

Im Einzelnen:

Deutschland wäre nach dem Verordnungsvorschlag verpflichtet, drei grenzüberschreitende Korridore und europäische Korridorgesellschaften mit umfangreichen gesetzlich vorgegebenen Organisationsstrukturen einzurichten, die detaillierte von der Kommission vorgegebene Maßnahmen umzusetzen haben. So sollen die Infrastrukturbetreiber verpflichtet werden, vor der Festlegung des jährlichen Fahrplans ausreichende Kapazitäten für den europäischen Schienengüterverkehr zu reservieren. Ergänzend hierzu sollen durch Vorrangregeln zur betrieblichen Disposition Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit insbesondere der lang laufenden Güterverkehre verbessert werden.

Diese Regelungen hätten in Deutschland, einem Transitland mit einem an den Kapazitätsgrenzen operierenden Mischbetriebsnetz und zunehmenden internationalen Verkehren, erhebliche negative Auswirkungen, die vor allem den vertakteten Schienenpersonenverkehr treffen würden. Denn reservierte Kapazitäten können bei hoher Streckenauslastung gerade in Ballungsräumen nur durch eine Verdrängung des Personenverkehrs angeboten werden. Verkehrswissenschaftliche Erkenntnisse bestätigen zudem, dass starre Vorrangregeln zu einer erheblichen

...

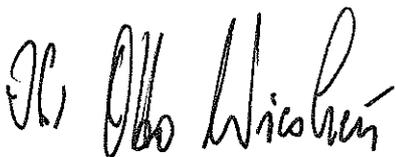
Erhöhung der Gesamtverspätung im Netz führen. Im Schienenpersonenverkehr können schon Minutenanpassungen die Taktsysteme und damit vor allem die wichtigen Reiseketten sprengen. Fahrzeitverlängerungen würden den Modal Split der Schiene im Personenverkehr nachteilig beeinflussen. Die Vorschläge der Kommission liegen damit nicht im öffentlichen Interesse. Vielmehr würden die bislang in diesem Bereich getätigten Investitionen und Erfolge konterkariert.

Die DB AG unterstützt zwar das Ziel des Vorschlags, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in Europa zu steigern. Bundesregierung und Länder wie auch die DB AG haben sich in den vergangenen Jahren sehr dafür eingesetzt, die notwendige Zusammenarbeit zwischen Ministerien und Infrastrukturbetreibern entlang zentraler Verkehrsachsen zu verbessern. Hierzu wurden Arbeitsstrukturen geschaffen, um Investitionen grenzüberschreitend zu koordinieren und betriebliche Prozesse weiter zu optimieren. Vor diesem Hintergrund ist eine europäische gesetzliche Regelung nicht erforderlich. Die DB AG lehnt daher Zeitpunkt sowie Methode und Ausgestaltung der Initiative der Kommission grundsätzlich ab.

Große Sorge bereitet mir dabei auch die Frage, ob die an den betroffenen Korridoren wohnenden Bürger Ausbauplanungen weiter mittragen, wenn die Vorteile fast ausschließlich dem internationalen Güterverkehr zugute kommen, während die Qualität ihrer Nahverkehrsversorgung fast zwangsläufig leidet.

Bitte erlauben Sie mir, Ihnen als Anlage zu diesem Schreiben eine erste Bewertung der Gesetzesinitiative der Kommission zur Kenntnis zu bringen. Ich würde mich freuen, wenn wir alsbald zu diesem insbesondere auch für die Länder sehr wichtigen Thema in einen Fachdialog eintreten könnten, für den die Experten unseres Hauses und ich Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung stehen.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage

Vorschlag für eine Verordnung „Ein Europäisches Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“

Kontakt:

Deutsche Bahn AG
Konzernbevollmächtigter für
Europäische Angelegenheiten,
Wettbewerb und Regulierung
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon: (030) 297-61110

Fax: (030) 297-61915

1. Hintergrund

Die EU-Kommission hat am 11.12.2008 einen Verordnungsvorschlag zur Entwicklung eines europäischen Schienennetzes für den Güterverkehr vorgelegt. Ziel ist es, die Qualität und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu steigern. Dies kann nach Auffassung der Kommission nur durch eine Harmonisierung von Regelungen entlang europäischer Güterverkehrskorridore und auf der Basis präziser gesetzlicher Vorgaben durch die EU realisiert werden. Diese Vorgaben sollen für die an einem solchen Korridor beteiligten Infrastrukturbetreiber und Mitgliedstaaten unmittelbar bindend sein.

Kommission hält Harmonisierung durch präzise gesetzliche Vorgaben für notwendig

Deutschland wäre demnach verpflichtet, drei grenzüberschreitende Korridore vorzuschlagen, hierfür Korridorgesellschaften gemäß konkreter Organisationsvorgaben einzurichten und bestimmte von der Kommission vorgegebene Maßnahmen umzusetzen.

2. Die DB lehnt Zeitpunkt, Methode und Ausgestaltung des Vorschlags ab

Die DB unterstützt das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schienengüterverkehrs zu steigern und hat sich immer für eine zügige Öffnung der europäischen Eisenbahnmärkte und den Abbau technisch-betrieblicher und administrativer Marktzugangsbarrieren eingesetzt. Außerdem wurden in den letzten Jahren erhebliche unternehmerische Anstrengungen unternommen, um die Möglichkeiten, die der europäische Rechtsrahmen eröffnet, praktisch mit Leben zu erfüllen. Der Ansatz der Kommission, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs mittels einer verordneten Kooperation einschließlich umfangreicher und unflexibler gesetzlicher Vorgaben zu steigern, ist jedoch grundsätzlich verfehlt.

DB unterstützt das Ziel, lehnt die gesetzliche Initiative jedoch ab

2.1 Kein Bedarf an zusätzlicher Eisenbahngesetzgebung

Die EU hat durch eine intensive Legislativtätigkeit in den vergangenen zehn Jahren einen umfangreichen Rechtsrahmen für den europäischen Bahnsektor entwickelt. Hierdurch wurden die ordnungspolitischen und technisch-betrieblichen Grundlagen für einen einheitlichen Eisenbahnraum geschaffen. Da die Umsetzung des EU-Rechts zum Teil noch nicht abgeschlossen ist, fehlen allerdings fundierte Erfahrungs-

Zuerst bestehenden Rechtsrahmen praktisch umsetzen

gen, ob die getroffenen Maßnahmen ausreichen. Für weitere Eisenbahngesetzgebung besteht derzeit keine Veranlassung.

In Deutschland hat sich die Leistung des Schienenverkehrs nach der frühen Liberalisierung der Schienenverkehrsmärkte dynamisch entwickelt. Im zentralen Transitland Deutschland mit einem hoch ausgelasteten Mischbetriebsnetz und zunehmenden internationalen Verkehren sind vor allem zusätzliche gezielte Infrastrukturinvestitionen erforderlich, um die Qualität des Schienengüterverkehrs zu verbessern.

Verkehrszuwächse erfordern Investitionen in die Schieneninfrastruktur

Gleichzeitig ist eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten von zentraler Bedeutung. Dies kann in Deutschland nur gelingen, wenn die Besonderheiten des deutschen Netzes, das anders als in vielen anderen Mitgliedstaaten stark polyzentrisch strukturiert ist und im Mischbetrieb operiert, umfassend Berücksichtigung finden. Schematische Vorschläge der Kommission tragen diesem Anliegen nur unzureichend Rechnung. Hierdurch würden dringend benötigte Kapazitäten zum Nachteil aller Verkehrsarten – und zwar sowohl für den Güter- als auch den Personenverkehr und gleichermaßen für den nationalen und internationalen Verkehr – vernichtet.

Schematische Vorschläge verhindern die optimale Nutzung von Kapazitäten

Vermieden werden muss, dass die gegenwärtige Entwicklung durch zusätzliche Regularien und gesetzliche Interventionen behindert wird.

Entwicklung nicht behindern

2.2 Praktische Lösungen entwickeln

Die DB hat sich in den vergangenen Jahren stark engagiert, um die notwendige grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Koordination zwischen den Infrastrukturbetreibern zu verbessern. Die korridorbezogene Entwicklung des europäischen Schienengüterverkehrs wird dabei grundsätzlich unterstützt. Die bestehenden Arbeitsstrukturen mit anderen Infrastrukturbetreibern und Anrainerstaaten bieten eine gute Grundlage, die grenzüberschreitende Koordination von Investitionen und betrieblichen Prozessen weiter zu verbessern.

Bestehende Arbeitsstrukturen bilden gute Grundlage

In den gerade erst geschaffenen Arbeitsstrukturen werden derzeit Arten und Methoden der internationalen Zusammenarbeit entwickelt und erprobt. Nicht zuletzt mit Blick auf die unterschiedlichen Betriebssysteme in den einzelnen Mitgliedstaaten ist die Ableitung allgemeiner gesetzlicher Regelungen dabei bislang noch nicht möglich. Vielmehr kann sich aus den verschiedenen Korridorinitiativen auch ergeben, dass sich ein einheitlicher Ansatz verbietet.

Ableitung allgemeiner Lösungen bislang nicht möglich

Bevor der entsprechende Bedarf nicht festgestellt wurde, sind vorzeitige europaweite Festlegungen und gesetzliche Maßnahmen der Kommission im jetzigen Stadium der Entwicklung mangels ausreichender praktischer Erfahrungen daher unbedingt zu vermeiden.

Weitere Entwicklung und Erprobung erforderlich

3. Verordnungskonzept geht an Erfordernissen der Praxis vorbei

Der Ansatz der Kommission verkennt, dass auf Grund der Besonderheiten des deutschen Netzes nur ein kleiner Teil der Güterverkehre weite Strecken über „Korridore“ zurücklegt. „Korridore“ sind im Transitland Deutschland vielmehr integraler Bestandteil des Netzes. D.h. korridorbezogene Regelungen zum Vorteil für den Güterverkehr hätten erhebliche Rückkoppelungseffekte auf das gesamte Netz und insbesondere auf den Schienenpersonenverkehr (SPV). Diese Effekte werden durch den erheblichen Investitionsbedarf und die in den nächsten Jahren geplanten Baumaßnahmen in Deutschland noch zusätzlich verstärkt werden.

3.1 Reservierte Kapazitäten für den Güterverkehr

Der Verordnungsvorschlag sieht vor, dass die an einem Korridor beteiligten Infrastrukturbetreiber vor der Festlegung des jährlichen Netzfahrplans Kapazitäten für den Güterverkehr reservieren müssen. Der Umfang der benötigten Kapazitäten soll auf der Basis von Marktanalysen und nach Konsultation der potenziellen Nutzer des Korridors festgelegt werden.

Kapazitätsreserven auf der Basis von Marktanalysen

Aus Sicht der DB kann der Umfang von kurzfristigen Trassenanmeldungen nicht annähernd planerisch belastbar aus Marktstudien und der Konsultation von Arbeitsgruppen abgeleitet werden. Dies würde zudem voraussetzen, dass die Unternehmen ihr Geschäft und ihre Strategien bis in die einzelnen Regionen preisgeben müssten. Reservierte Kapazitäten bergen daher das erhebliche Risiko, dass die ohnehin knappen Fahrwegkapazitäten nicht optimal genutzt werden. Statt effizienterer Nutzung, dem eigentlichen Ziel der Initiative, würde hiermit genau das Gegenteil erzielt, nämlich die Vernichtung von Kapazitäten zum Nachteil aller Nutzer.

Hohes Risiko, dass dringend benötigte Kapazitäten vernichtet werden

Reservierte Kapazitäten für den Güterverkehr können bei hoher Streckenauslastung nur durch Verdrängung anderer Nutzer angeboten werden. Im Fall einer suboptimalen Nutzung von Kapazitäten und mit Blick auf die zu erwartenden Baumaßnahmen im deutschen Netz wird

Beeinträchtigung von Taktverkehren im SPV ist nicht akzeptabel

dieser Effekt noch massiv verstärkt. Im Schienenpersonenverkehr können schon Minutenanpassungen Taktsysteme und vor allem die wichtigen Reiseketten sprengen. Bei Fahrzeitverlängerungen von Reisezugverbindungen verliert die Schiene Kunden an intermodale Wettbewerber. Als Folge würden sich eventuelle Verkehrsmengensteigerungen im Güterverkehr deutlich zu Lasten des Modal Split im Personenverkehr entwickeln. Dies würde die erzielten Erfolge in diesem Bereich zu Nichte machen und dem öffentlichen Interesse widersprechen. Eine Beeinträchtigung der Taktverkehre im Schienenpersonenverkehr ist daher grundsätzlich nicht akzeptabel.

In den vergangenen Jahren wurden Milliardenbeträge investiert und viele Strecken gezielt für hohe Geschwindigkeiten im Schienenpersonenverkehr ausgebaut. Diese Investitionen dienen auch dem Güterverkehr. Ziel sollte eine stärkere Entmischung von schnelleren und langsameren Verkehren sein. Die getätigten Investitionen und Maßnahmen dürfen nicht konterkariert werden.

Investitionen im SPV würden konterkariert

Zudem ist zu berücksichtigen, dass eine Priorisierung zu Gunsten des Güterverkehrs einer marktorientierten Preissetzung der Infrastrukturbetreiber Rechnung tragen muss. Dies sieht der Vorschlag theoretisch vor. Die Möglichkeit zur Umsetzung in die Praxis bleibt fraglich. Selbst wenn man davon ausgeht, dass Qualität vom Markt honoriert wird, wird es entscheidend darauf ankommen, ob dieser Preis im intermodalen Wettbewerb zur Straße durchzusetzen sein wird.

Zahlungsbereitschaft zweifelhaft

3.2 Dispositionsregeln

Die pauschale Mindestvorgabe zur Ausgestaltung von Dispositionsregeln auf einem Korridor, wonach ein „pünktlicher vorrangiger Güterzug pünktlich bleiben muss“, würde insgesamt zu einer erheblichen Erhöhung der Verspätungsminuten führen. Eine solche Vorrangregelung wäre damit zum Nachteil aller Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem deutschen Netz, wobei die negativen Folgen den Schienenpersonenfern- und Schienenpersonennahverkehr am stärksten treffen würden. Unterbrechungen der Reisekette, Pönalen im Nahverkehr, die bei Schlecht-/ Nichtleistung in Verkehrsverträgen über Jahre vereinbart sind, sowie Verspätungsschädigungen aus der Passagierrechtsverordnung wären die Folge.

Negative Folgen starrer Vorrangregeln treffen insbesondere den SPV

Es besteht damit gerade im Personenverkehr das Risiko intermodaler Verlagerungseffekte.

Risiko der Verkehrsverlagerung

Analysen von Eisenbahnwissenschaftlern bestätigen, dass bei der Gewährung von Vorrang die für den nachrangigen Zug entstehende Folgeverspätung immer und oft sogar erheblich größer ist, als die beim Fahren ohne Vorrang zu erwartende Folgeverspätung. Zudem sind bei einer Dispositionsentscheidung neben dem aktuell betroffenen Konfliktpunkt auch die Auswirkungen auf angrenzende Strecken und Netzbereiche zu berücksichtigen. Die Anwendung von starren Regeln führt damit nicht zu einer optimalen Kapazitätsausnutzung, sondern erhöht die Summe der Verspätungen, da sie die Möglichkeit einschränkt situationssensitiv zu entscheiden.

Studien bestätigen die negativen Effekte

Um der Komplexität des Eisenbahnbetriebs gerecht werden zu können, müssen die beteiligten Infrastrukturbetreiber die notwendigen Prozesse organisieren. Statt starrer Regeln sollten geeignete Dispositionsziele vereinbart werden, die dem Disponenten – unterstützt durch moderne IT – die Möglichkeit geben, angemessen auf die Situation zu reagieren. Den Besonderheiten der unterschiedlichen Betriebslogik der Mitgliedstaaten muss angesichts knapper Kapazitäten zwingend Rechnung getragen werden.

Unterschiedliche Betriebslogik berücksichtigen: Dispositionsziele statt Vorrangregeln

4. Begründungen der Kommission überzeugen nicht

4.1 Verstoß gegen das Subsidiaritätsprinzip

Der Vorschlag der Kommission verstößt gegen den Grundsatz der Subsidiarität.

Mitgliedstaaten und Bahnsektor können die Umsetzung des Gemeinschaftsrechts und die Entwicklung von Lösungen zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Koordinierung selbst organisieren. Die Einrichtung der vorhandenen Arbeitsstrukturen zeigt, dass allein die Überzeugung vom wirtschaftlichen Nutzen des Vorhabens und der Wille der Beteiligten entscheidend sind, um Fortschritte zu erzielen. Gesetzliche Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene sind daher nicht besser geeignet.

Ziele können nicht besser durch Gemeinschaftsrecht erreicht werden

Der Vorschlag greift in unzulässiger Weise in die Finanzierungs- und Infrastrukturverantwortung der Mitgliedstaaten ein, weil der Beschluss über einen Korridor ggf. gegen den Willen eines Mitgliedstaates gefasst werden kann und damit erhebliche Teile der nationalen Haushaltsmittel durch Infrastrukturmaßnahmen gebunden werden, die nicht im nationalen Interesse stehen.

Unzulässiger Eingriff in die Kompetenzen der Mitgliedstaaten

Die Mitgliedstaaten werden verpflichtet, der Kommission Vorschläge über den Verlauf der Korridore zu unterbreiten. Die Entscheidung selbst soll jedoch in einem verkürzten Verfahren, dem sogenannten Komitologie- bzw. Regelungsverfahren, getroffen werden. In diesem Verfahren wird die Entscheidung durch die Kommission gefällt, unterstützt durch einen Ausschuss der Vertreter der Mitgliedstaaten, der mit qualifizierter Mehrheit eine Empfehlung abgibt. In der Regel wird dieses Verfahren vor allem bei Maßnahmen eingesetzt, mit denen Bestimmungen eines Basisrechtsaktes geändert werden, die nicht als wesentlich angesehen werden.

Dieses Verfahren wird der Bedeutung der Entscheidung wegen der umfassenden Folgen, die an die Festlegung von Güterverkehrskorridoren geknüpft sind, nicht gerecht. Der Vorschlag stellt damit einen unzulässigen Eingriff in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten dar.

Festlegung der Korridore darf nicht im Verfahren der Komitologie erfolgen

Die Verpflichtung Investitionspläne aufzustellen und damit eine entsprechende Priorisierung der knappen Investitionsmittel vorzunehmen, hat weitreichende Folgen und stellt einen Eingriff in die Finanzierungsverantwortung der Mitgliedstaaten dar. Die EU hat über die TEN-Politik ein Mittel, die aus europäischer Sicht erforderliche Koordinierung für grenzüberschreitende Strecken vorzunehmen. Dass dieses Anreizsystem mangels ausreichender Ausstattung nicht die gewünschten Erfolge zeigt, darf nicht Anlass für eine weitere legislative Intervention sein.

Anreize mittels TEN-Politik schaffen

Einen derartigen Eingriff in die Finanzierungsverantwortung der Mitgliedstaaten gibt es in keinem anderen Sektor. Es ist nicht ersichtlich warum ausschließlich im Schienenverkehr eine solche Maßnahme erforderlich und angemessen sein soll.

Auch darüber hinaus überzeugen die Argumente der Kommission zur Subsidiarität nicht, denn sie beschränkt sich in ihrem Vorschlag gerade nicht auf die Festlegung von Zielen, sondern gibt bereits konkret zu ergreifende Maßnahmen vor (z.B. Vorrang, reservierte Kapazitäten).

4.2 Verzögerung notwendiger Maßnahmen und Einstieg in weitere Gesetzesspirale

Wesentlich für die Ablehnung der Verordnung ist auch die Tatsache, dass die notwendige Stärkung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs durch eine gesetzliche Initiative maßgeblich verzögert würde.

Unter der Annahme, dass das gesetzliche Verfahren etwa zwei Jahre

Gesetzliches Verfahren bremst notwendi-

dauern würde, was mit Blick auf die anstehenden Neuwahlen auf EU-ge Initiativen Ebene und die erheblichen Auswirkungen der Vorschläge eher kurz berechnet ist, wären die Mitgliedstaaten frühestens Ende 2011 verpflichtet, einen Korridor vorzuschlagen; Ende 2013 müssten sie einen bis drei Korridore vorweisen. Bis zur Einrichtung der Korridore würden damit frühestens 2013 erste Erfahrungen in den Arbeitsstrukturen gesammelt. Das entscheidende Engagement des Sektors und der Mitgliedstaaten würde sich in der Zwischenzeit bis zur endgültigen Entscheidung voraussichtlich sehr stark in Grenzen halten.

Ein politischer Ansatz, der Anreize für die Beteiligten schafft die bestehenden Probleme aktiv anzugehen, ist daher besser geeignet um zügig den Schienengüterverkehr zu stärken, als überregulierende Gesetzgebung zur Verwaltung und Bewirtschaftung internationaler Bahnkorridore. **Statt Überregulierung Anreize schaffen**

4.3 Verstoß gegen „Better regulation“- Grundsatz

Die Kommission hat sich im Zuge ihrer Prioritäten für mehr Wachstum und Beschäftigung zur Einhaltung der Grundsätze der besseren Rechtsetzung verpflichtet. Zentrales Anliegen ist es dabei, das Regelungsumfeld für die Unternehmen zu verbessern und deren Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Diesen Grundsätzen wird der Vorschlag nicht gerecht.

Die Vorgaben zur Einrichtung von drei Korridororganisationen sowie zur Arbeitsweise dieser Organisationen mit zahlreichen Arbeitsgruppen und komplexen Entscheidungsstrukturen führen zu einem erheblichen Mehraufwand insbesondere für die Infrastrukturbetreiber. Dieser Mehraufwand ist nicht zum Nutzen des Sektors. Vielmehr greifen die vorgesehenen Verpflichtungen weitreichend in die operativen Aufgaben und die unternehmerische Verantwortung der Infrastrukturbetreiber ein. Die Eingriffe bergen dabei ein erhebliches wirtschaftliches Risiko und stehen damit im Widerspruch zum zentralen Anliegen des Grundsatzes der besseren Rechtsetzung. **Aufbau zusätzlicher Bürokratie und wirtschaftlicher Risiken**

5. Fazit

Die Vorschläge der Kommission stärken nicht den Schienengüterverkehr, sondern schwächen den gesamten Schienenverkehr. Der Vorschlag lässt erhebliche Eingriffe in unternehmerische Aufgaben mit schwerwiegenden Folgen für den Eisenbahnbetrieb in Deutschland **Vorschläge behindern die notwendige Akzeptanz für Eisenbahnpolitik**

und einen erheblichen Anstieg des bürokratischen Aufwands für die Infrastrukturbetreiber befürchten. Das Risiko verordnungsgetriebene Kapazitätseinbußen zu erleiden ist sehr groß. Kostensteigerungen bei den Infrastrukturbetreibern müssen letztlich von den Eisenbahnverkehrsunternehmen durch höhere Trassenpreise getragen werden. Damit liegen die Regelungsvorschläge auch nicht im Interesse derer, zu deren Vorteil sie konzipiert werden sollen.

Eisenbahnpolitik benötigt Akzeptanz. Dies gilt insbesondere auch für Ausbaumaßnahmen zur Steigerung der Kapazität. Diese kann man nicht durch schematisch-bürokratische Intervention aus der Ferne, die berechnete Interessen insbesondere des Personennahverkehrs missachtet, sondern nur durch intelligente spezifische Lösungen erreichen. Diese Lösungen können allein unter Berücksichtigung der Besonderheiten der betroffenen Infrastrukturen entwickelt werden. Nur wenn dies gewährleistet ist, besteht auch Aussicht, den erforderlichen Infrastrukturausbau in Übereinstimmung mit den lokalen, regionalen und nationalen Interessen zu realisieren. Der von der Kommission verordnete Ansatz verhindert diese Akzeptanz und schadet der Sache.