

Sehr geehrter Herr Meulemann,

hiermit nimmt die agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG Stellung zu dem Ergebnis des Gutachtens zur Bestimmung der Elastizität der Nachfrage der EVU.

Laut §36 ERegG sind Vollkostenaufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze zu erheben, **wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist.**

Diesem Grundsatz hat man bei der ursprünglichen Preisgestaltung nach dem Verursachungsprinzip auch Rechnung getragen.

Bei dem Trassenpreissystem (TPS) der DB Netz AG, das zur Überprüfung und Anpassung der Vollkostenaufschläge verwendet wird, liegt das Hauptaugenmerk allerdings auf der Tragfähigkeit der einzelnen Marktsegmente, welche sich wiederum im Wesentlichen über die Elastizität der Nachfrage definiert.

Dieses System führt dazu, dass Marktsegmente mit niedriger Endkunden-Elastizität letztendlich einen höheren Anteil der Vollkostenaufschläge tragen müssen als Segmente mit hoher Endkunden-Elastizität.

Damit ist die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes nicht mehr gewährleistet.

Geringere Vollkostenaufschläge im SGV führen zu einem Preisvorteil gegenüber dem Güterverkehr auf der Straße, und somit auch zu einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

Aus Sicht eines EVU des SPNV führt dies gleich an mehreren Stellen zu einer Kosten- bzw. Wettbewerbsverschlechterung.

- Aufgrund des Modells der Tragfähigkeit steigen die Vollkostenaufschläge überproportional im SPNV.
- Verspätungen und Zugausfälle im SPNV auf Grund des hohen SGF-Aufkommens nehmen weiter zu.
Dies führt zu höheren Strafzahlungen und verminderten Einnahmen.
- Das „Produkt Schiene“ verliert für den Fahrgast an Attraktivität.
Im Gegenzug werden Alternativ-Produkte wie Bus, Fernbus, UBER, Ride Sharing, etc. gestärkt und führt zu weiteren Erlöseinbußen.

Mit freundlichen Grüßen

Carsten Scherf
- Geschäftsführer -