

mofair e. V. · Reinhardtstraße 46 · 10117 Berlin

Monopolkommission
Herrn Prof. Achim Wambach Ph.D.
Heilsbachstraße 16
53123 BonnAnsprechpartner
Dr. Matthias Stoffregen
Fon +49 (0)30 53 14 91 47-5
matthias.stoffregen@mofair.de

Berlin, 23. Dezember 2016

Ihr Schreiben vom 16. November in Vorbereitung der Anhörung am 12. Januar 2017

Sehr geehrter Prof. Wambach,

vielen Dank für Ihre Anfrage. Wir freuen uns sehr, dass die Monopolkommission sich weiter des Themas „Eisenbahn“ annimmt und beantworten Ihre Fragen im Vorfeld der Anhörung ab der folgenden Seite. Die von Ihnen aufgeworfenen Fragen stehen dabei jeweils *kursiv*.

Freundliche Grüße,

Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer

Generelle Entwicklung der Wettbewerbsbedingungen auf den Eisenbahnmärkten

- *Wie haben sich die wettbewerblichen Rahmenbedingungen in letzter Zeit entwickelt? Wo sehen Sie derzeit die größten Hindernisse für einen diskriminierungsfreien Wettbewerb?*

Seit dem gescheiterten Börsengang hat die Zentralisierung innerhalb des DB-Konzerns wieder massiv zugenommen. Unternehmensteile, die zwischenzeitlich getrennt worden waren, werden wieder näher zusammengeführt. Die Auflösung der DB ML AG als Zwischenebene ist ein weiterer Schritt auf dem Weg, der aus betriebswirtschaftlicher Sicht des DB-Konzerns naheliegend sein mag, für das System Schiene insgesamt aber hochproblematisch ist.

Sehr deutlich wird dieser Trend in der Umsetzung und langfristigen Verstetigung der Strukturen aus „Zukunft Bahn“: Künftig sollen Vertreter aus allen Konzerngesellschaften regelmäßig Runden zur Verbesserung der Pünktlichkeit abhalten. Vertreter von NE-Bahnen werden jedoch nicht eingeladen. Dies verstößt klar gegen die Vorgaben des § 8 Abs. 4 ERegG (Verbot der möglichen Einflussnahme auf Entscheidungen auf den Netzfahrplan und die Trassenzuweisung) sowie § 11 Abs. 1 ERegG (Diskriminierungsverbot). Solche Runden sind rechtlich nur machbar, wenn Vertreter aller Player am Markt beteiligt werden.

Auch die internen Personalentwicklungsmaßnahmen, die Führungskräften des DB-Konzerns nahelegen, möglichst regelmäßig von den Netzgesellschaften zu der Transportgesellschaft und in die Gegenrichtung zu rotieren, sind vor diesem Hintergrund hoch problematisch. Die Orientierung der Managertantiemen an den Pünktlichkeitswerten des „Systemverbunds Bahn“ – definiert als Pünktlichkeit der DB-Transportunternehmen – ist ebenso schädlich.

Der bisherige Gipfel der Verwischung der Grenzen zwischen Netzgesellschaften, die ein Monopol besitzen, und den im Wettbewerb stehenden Transportgesellschaften, ist die Ernen-nung von Ronald Pofalla zum Infrastrukturvorstand unter Beibehaltung seiner Zuständigkeit für Politik, Wirtschaft und Recht. Niemand kann gleichzeitig Lobbying für den Gesamtkonzern machen (inklusive der Transportgesellschaften) und Neutralität beim Netzzugang garantieren. Wir haben aus gegebenem Anlass auf diese Widersprüche gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI, Herrn Staatssekretär Odenwald) sowie dem Aufsichtsratsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG aufmerksam gemacht; eine Antwort steht zum Zeitpunkt dieses Schreibens noch aus.

Ferner erwarten wir eine Antwort des Ministeriums auf unsere schriftliche Anfrage, wie die beschlossene Eigenkapitalaufstockung der Deutschen Bahn AG sowie die Reduktion der Dividende, also eine Finanzhilfe von insgesamt 2,4 Mrd. Euro, so ausgestaltet werden können, dass diese nicht zu erneuten Marktverzerrungen führen, sondern dem System Bahn als Ganzes zu Gute kommt.

- *Wie stufen Sie den intermodalen Wettbewerbsdruck ein? Welcher Wettbewerbsdruck geht insbesondere von der Straße aus? Sehen Sie vor diesem Hintergrund eine Notwendigkeit zur Anpassung der Rahmenbedingungen (Investitionen in die jeweilige Infrastruktur, Besteuerungs- und Abgabenlast, weitere vorliegende Ungleichbehandlungen)?*

Positiv zu bewerten ist, dass die Erkenntnis gereift ist, dass eine zeitgemäße Mobilität dauerhaft nur mit einer ausreichend dimensionierten Infrastruktur geleistet werden kann. Dass die Mittel dafür in dieser Legislaturperiode aufgestockt worden sind, verdient große Anerkennung.

Leider ist die notwendige Schwerpunktsetzung zugunsten der Schiene bislang nicht erfolgt. Auch der beschlossene Bundesverkehrswegeplan 2030 tut zu wenig, um mittelfristig einen stärkeren Modal Shift zu bewirken.

Deutschland hat das Pariser Abkommen unterzeichnet und sich sehr anspruchsvolle Klimaschutzziele gegeben. Allein mit individueller Elektromobilität sind diese aber nicht zu erreichen, obwohl das manche zu glauben scheinen.

Bei den Steuern und Abgaben sehen wir, dass der Fahrstrom der Bahn weiterhin mit Stromsteuer und EEG-Umlage belastet wird. Dafür gibt es beim MIV keine Entsprechung. Vor allem wird vom Verkehrsträger Schiene erwartet, dass er Betrieb und Instandhaltung seiner Infrastruktur mittels Trassen- und Stationsentgelten selbst trägt. Beim Straßenverkehr gibt es nichts dergleichen, lediglich der Güterverkehr wird durch eine LKW-Maut, die zudem aktuell gesenkt worden ist, minimal zur Deckung seiner externen Kosten herangezogen. Die seit Jahren geplante PKW-Maut wird, wenn sie denn kommt, daran nichts ändern, wenn sie pauschal erhoben wird. Sinnvoll wäre eine nutzungsabhängige Maut, so dass derjenige, der die vorhandene Infrastruktur mehr nutzt, auch mehr zahlen muss. Schließlich ist eine Maut für Fernbusse längst überfällig.

- *Bitte nehmen Sie kurz Stellung zum letzten Sondergutachten der Monopolkommission „Bahn 2015: Wettbewerbspolitik aus der Spur?“*

Die in dem Sondergutachten vertretenen kritischen Positionen der Monopolkommission wurden fast ausnahmslos bestätigt. Wie dargelegt, sind die aus der wieder zunehmenden Zentralisierung innerhalb des DB-Konzerns resultierenden Diskriminierungspotenziale seitdem deutlich gewachsen statt geschrumpft. Insbesondere stimmen wir mit der Kritik der Monopolkommission an der Ausklammerung der Mittel aus der LUFV aus der Produktivitätsregulierung überein. Zu einigen anderen im Gutachten angesprochenen Themen finden sich in den folgenden Abschnitten Angaben.

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen

- *Wie beurteilen Sie das neue Eisenbahnregulierungsgesetz?*

Insgesamt begrüßt mofair e.V., dass es das ERegG gibt und damit die Debatte wenigstens zu einem vorläufigen Ergebnis geführt werden konnte. Ein erneuter Abbruch des Gesetzgebungsverfahrens wäre sehr viel schlechter als das gewesen, was beschlossen worden ist.

Positiv ist die neue Ex-Ante-Regulierung, die im Vorfeld der Änderungen von Regelungen zu deutlich mehr Rechtssicherheit führt. Allerdings kann dies im Einzelfall auch zu klassischen „Verhandlungsspielchen“ führen: Bei der Änderung der SNB wollte die DB Netz AG zunächst festschreiben, dass „die pünktliche Verkehrserbringung keine Kardinalpflicht“ der DB Netz sei. Die Beigeladenen protestierten, und schließlich musste die DB Netz die Formulierungen auch deutlich ändern, allerdings blieb der Eindruck, dass man seitens der DB Netz zunächst Unmögliches gefordert hatte, um dann wenigstens die Festschreibung einer gewissen Haftung für den EVU aus mangelhafter Infrastruktur entstehende Schäden vermeiden zu können.

Bedauerlich ist, dass die zivilrechtliche Billigkeitskontrolle nicht mehr vorgesehen ist. mofair und NEE hatten hier einen konkreten Verfahrensvorschlag in Anlehnung an das Energiewirtschaftsrecht gemacht, dem leider nicht gefolgt worden ist. Es bleibt zu hoffen, dass sich die Beschlusskammervorfahren künftig so entwickeln, dass Vertrauen in sie wachsen kann.

Eine wesentliche Schwäche des ERegG ist, dass am Prinzip der Vollkostendeckung festgehalten wurde, d.h. dass über die Trassenentgelte auch die Instandhaltung der Infrastruktur abgedeckt werden muss. Dies verteuert den Schienenverkehr immens und verschlechtert die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Die Mehrheit der EU-Staaten nutzt die Möglichkeit, nur die Grenzkosten, also die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs, über Trassenentgelte einzuziehen.

Ein wichtiges Signal, auch wenn es streng genommen nicht viel mit der Eisenbahnregulierung im engeren Sinne zu tun hat, ist die Trassen- und Stationspreisbremse in § 37 ERegG. In den vergangenen Jahren war der Anteil der Infrastrukturkosten an den Gesamtkosten der Verkehrsleistung deutlich gestiegen. Es gab also einen Kaufkraftverlust der Regionalisierungsmittel. Dass dieser Trend durch die Kopplung an die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel (1,8 % p.a.) gekoppelt worden ist, ist positiv. Für eine Verbesserung des *modal splits* muss allerdings noch mehr geschehen.

Nicht ganz unproblematisch ist, dass folgerichtig zur politischen Einigung in Bezug auf die Regionalisierungsmittel im neuen TPS 2018 die bisherigen Durchschnittsentgelte der Bundesländer zur Basis genommen wurden. Das führt, dass bisher bestehende Ungerechtigkeiten in der Bepreisung zwischen den Bundesländern (beispielsweise hohe Preise wegen der Nutzung von Hochgeschwindigkeitstrassen durch den SPNV mangels Alternative) nun „eingefroren“ werden und nicht mehr korrigiert werden können.

