

## Doppel-Interview mofair e. V.

# „Das deutsche Bahnsystem steht vor einer Zeitenwende“

mofair, der Verband der wettbewerblichen Verkehrsunternehmen auf Schiene und Straße, hat auf seiner Jahreshauptversammlung eine neue Führung gewählt. Ein Interview mit dem neuen mofair-Präsidenten Hans Leister, Europa-Chef von RDC, und dem ehemaligen Präsidenten Wolfgang Meyer, der dem Interessenverband als zweiter Mann erhalten bleibt.

**Privatbahn Magazin: Herr Meyer, Sie blicken auf eine fast zehnjährige Präsidentschaft bei mofair zurück. Wie hat sich die Wettbewerbssituation verändert?**

*Wolfgang Meyer:* Als wir 2005 mofair gegründet haben, lag der Marktanteil der Wettbewerber der DB bei gerade mal knapp zwölf Prozent. Die Wettbewerber im SPNV waren an einer Hand abzuzählen. Es gab auch im täglichen Geschäft erhebliche Diskriminierungen seitens der Deutschen Bahn. Seitdem hat sich die Landschaft deutlich verändert. Der Marktanteil der Wettbewerber hat sich bis heute mehr als verdoppelt.

**Herr Leister, diese Entwicklung ist sicherlich der Pflicht zur Ausschreibung von Verkehrsverträgen zu verdanken. Sie haben ja schon 2002 für die Ausschreibung von Verkehrsverträgen gekämpft.**

*Hans Leister:* Ja, 2002 habe ich mich als Geschäftsführer von Connex Regiobahn gegen die Direktvergabe eines Verkehrsvertrages der Länder Berlin/Brandenburg an die DB Regio gewehrt. Das OLG Brandenburg hat 2003 aber entschieden, dass Verkehrsverträge nicht ausgeschrieben werden müssen. In der Folge haben die Länder in großem Stil Direktverträge mit der DB abgeschlossen, unter denen einige, etwa Baden-Württemberg, bis heute leiden.

**Herr Meyer, heute werden alle Verkehrsverträge im SPNV ausge-**

**schrieben. Wie kann es dazu?**

*Wolfgang Meyer:* Leider war der Gesetzgeber damals nicht bereit, die Frage zu regeln, was Vorrang hat: das Eisenbahnrecht ohne Ausschreibung oder das Vergaberecht mit Ausschreibung. Im Zusammenhang mit einer geplanten Direktvergabe im VRR hat Abellio dann mit Unterstützung von mofair gegen die Direktvergabe geklagt. Im Ergebnis hat der Bundesgerichtshof 2011 entschieden, dass Verkehrsverträge auszuschreiben sind. Das ist ein schöner Erfolg des Verbandes und seiner Mitglieder.

**Herr Leister, das war nicht der einzige große Erfolg von mofair. Sie haben immer wieder die Diskriminierung beim Bahnstrom gerügt. Wie sieht es derzeit dort aus?**

*Hans Leister:* In der Tat hat DB Energie mit dem Auslastungsrabatt die konzerneigenen Transporttöchter bevorteilt: Gegenüber Wettbewerbsbahnen hat sich die DB selbst 5 bis 19 Prozent Rabatt eingeräumt und über die Bremsstrom-Diskriminierung auch die Wettbewerber diskriminiert. Erst die Kampagne von mofair und das Kartellverfahren der EU haben so viel Druck erzeugt, dass DB Energie die Diskriminierung der Wettbewerber „freiwillig“ beendet hat. Der Auslastungsrabatt ist weg, der Bremsstrom wird richtig vergütet und der Einkauf bei anderen Energieversorgern wurde möglich. Alles zusammen hat die Nicht-DB-Bahnen massiv entlastet, bei größeren Unternehmen in Millio-



*Hans Leister  
Neuer Präsident mofair e. V.  
Europa-Chef RDC*

nenhöhe. Ein schöner mofair-Erfolg.

**Herr Meyer, welche Auswirkungen wird denn die Energiewende auf den Bahnstrom haben?**

*Wolfgang Meyer:* Das ist schwer zu sagen. Was wir allerdings wissen, ist, dass bei DB Energie der Umsatz einbricht. Wir haben immer wieder gesagt: Beendet die Diskriminierung beim Bahnstrom und dann ist gut. Leider ohne Erfolg. Jetzt gilt Energierecht, die EVU können Bahnstrom bei Dritten kaufen und DB Energie gerät unter Druck. Ob eine Rückkehr in die Regulierung nach dem Eisenbahnrecht, wie DB Energie es jetzt doch möchte, noch möglich ist, ist zumindest fraglich.

**Herr Leister, wie beurteilen Sie die Wirkungen der EEG-Novelle für Eisenbahnverkehrsunternehmen?**

*Hans Leister:* NEE und mofair haben erreicht, dass die Antragsgrenze von zehn Gigawatt auf zwei gesenkt wurde. Auf die von mofair ausgelöste Intervention der EU-Kommission hin können auch neugegründete EVU jetzt von Anfang an die Ermäßigung

der EEG-Umlage in Anspruch nehmen. Die Verdoppelung der EEG-Umlage auf 1,2 Cent pro Kilowattstunde war nicht im Sinne aller Eisenbahner.

**Herr Meyer, es ist noch ein Kartellverfahren wegen Missbrauchs des Vertriebs der DB anhängig. Worum geht es dabei?**

*Wolfgang Meyer:* DB Station&Service verwehrt den Wettbewerbern der DB eigene Verkaufsstellen auf den Bahnhöfen, obwohl es sich um öffentliche Infrastruktur handelt, die allen, nicht nur den EVU der DB, zu gleichen Konditionen zur Verfügung stehen muss. Auch das Internetportal *bahn.de* muss allen in gleicher Weise zugänglich sein.

**Herr Leister, in den letzten zehn Jahren hat sich mofair intensiv und mit viel Erfolg für fairen Wettbewerb eingesetzt. Was sind die wichtigsten Aufgaben für die Zukunft?**

*Hans Leister:* Das deutsche Bahnsystem steht vor einer Zeitenwende: Neufestsetzung der Regionalisierungsmittel, neues Trassenpreissystem und Eisenbahnregulierungsgesetz. Die drei eng miteinander zusammenhängenden Reformvorhaben werden den gesamten Bahnsektor erheblich verändern. Das wichtigste Ziel dabei ist: mehr Verkehr auf die Schiene. Da ist die unabhängige Stimme der NE-Bahnen unverzichtbar. mofair wird dazu mit allen anderen Beteiligten zusammenarbeiten.

**Und wie beurteilen Sie das neue Trassenpreissystem?**

Im Grunde muss die Eisenbahnfinan-



*Wolfgang Meyer  
Ehemaliger Präsident mofair e. V. und  
jetziger Vizepräsident*

zierung neu aufgestellt werden. Mit hohen Trassenpreisen ist mehr Verkehr kaum zu erreichen. mofair hat vorgeschlagen, die Trassenpreise auf die Grenzkosten zu beschränken. Damit würde die Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern deutlich wettbewerbsfähiger und bräuchte in Zukunft weniger Zuschüsse an Regionalisierungsmitteln, dafür bekäme DB Netz mehr direkte Zuschüsse.

**Wie sehen Sie die Sonderregelung im Eisenbahnregulierungsgesetz für die Trassenpreise im SPNV?**

Bei allem Verständnis für die Aufgabenträger: Eine Insellösung für den SPNV – Trassenpreise dürfen maximal steigen wie die Regionalisierungsmittel – ist keine Lösung. Das führt zu überproportionalen Steigerungen bei eigenwirtschaftlichem Personen- und Güterverkehr und bewirkt damit das Gegenteil von mehr Verkehr auf der Schiene.

**Und wie sehen Sie das Verhältnis zur Deutschen Bahn?**

Bei den Grundfragen des Wettbewerbs zu anderen Verkehrsträgern gibt es mehr Übereinstimmendes als Trennendes. Da, wo wir gemeinsame Interessen haben, sollten wir sie auch zusammen vertreten. Wo wir unterschiedlicher Auffassung sind, sollten wir, wie bereits jetzt beim Bahnstrom oder der Trassenpreisdiskussion, weiterhin das Gespräch miteinander suchen.

**Neue Besen kehren gut, heißt es. Was werden Sie unternehmen, damit mofair weiterhin mit einer starken Stimme sprechen kann?**

Wir werden uns auf den Erfolgen nicht ausruhen. Es bleibt das Ziel, als Verband aller wettbewerblichen Eisenbahnunternehmen deren unternehmerische Interessen zu verfolgen. Wir laden alle zur Mitarbeit ein. Wer sich bei mofair engagiert, kann mitreden und wird Teil eines Netzwerks erfolgreicher Unternehmen, das im politischen Berlin, in den Ländern und in Brüssel nicht mehr wegzudenken ist. Um die Kräfte noch mehr zu bündeln, kooperieren wir mit dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen. Diese Kooperation wollen wir stärken und weiterentwickeln.

**Herr Meyer, Sie bleiben als Vizepräsident an Bord von mofair. Wo sehen Sie Ihre Aufgaben?**

*Wolfgang Meyer:* mofair hat viele Fördermitglieder aus dem Umfeld der Eisenbahnbranche. Hier gilt es, die Kontakte zu stärken und auszubauen. Neben den unternehmerischen Zielen gibt es auch öffentliche Ziele, die wir verfolgen: Wir wollen einen qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrsmarkt unter fairen Rahmenbedingungen erreichen, damit sich öffentliche Mobilität zu einem Wachstumsmarkt mit zukunftssicheren Arbeitsplätzen entwickeln kann. Das ist nötiger denn je. Dabei würde ich gern weiter mithelfen.

**Vielen Dank für das Gespräch!**

*Die Fragen stellte André Pohlmann,  
Redaktion Privatbahn Magazin*

**mofair e.V. – mobil und fair**

Der Interessensverband wurde 2005 in Berlin gegründet. Mitglieder sind die wichtigsten in Deutschland im Öffentlichen Personennahverkehr tätigen privaten, unabhängigen und wettbewerblichen Verkehrsunternehmen. Der Verband, der sich als „Organ der Wachstumsunternehmen im Markt für öffentliche Mobilität“ versteht, setzt sich für die Beschleunigung der Marktöffnung aus Schiene und Straße und für die Sicherung eines diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs im Eisenbahnverkehr ein.