

mofair e.V.
Potsdamer Platz 1
10785 Berlin

Telefon +49 (0) 30 25 899 137
Telefax +49 (0) 30 25 899 440

E-Mail: info@mofair.de
Internet www.mofair.de

Pressemeldung vom 3. September 2012

mofair-Forderungen zum 4. Eisenbahnpaket der Kommission

Das Europäische Parlament hat die Kommission Ende 2011 beauftragt, einen Vorschlag vorzulegen, wie eine effektive Trennung von Schienennetz und Transportunternehmen erreicht und wie die weitere Marktöffnung vorangetrieben werden kann.

„Wenn die Kommission diesmal zu kurz springt, was angesichts des Drucks, z.B. aus Deutschland, zu befürchten steht, können die europäischen Eisenbahnen weder mehr Verkehr auf die Schiene bringen, was umweltpolitisch erforderlich ist, noch werden sie effizienter werden und damit in Zukunft nicht weniger öffentliches Geld benötigen“, sagte Wolfgang Meyer, Präsident von mofair, des Verbandes der privaten Verkehrsunternehmen auf Schiene und Straße heute in Brüssel. „Wir fordern die Kommission auf, ihren ordnungspolitischen Zielen treu zu bleiben.“

Nach Auffassung der Wettbewerber der Deutschen Bahn muss der Infrastrukturbetreiber materiell und finanziell vollkommen unabhängig sein. Das kann durch eine vollständige Kappung insbesondere der finanziellen Beziehungen zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den Transportunternehmen und der Holding eines integrierten Eisenbahnunternehmens erreicht werden oder durch eine gesellschaftsrechtliche Trennung.

Ist die finanzielle Unabhängigkeit nicht gewährleistet, können staatliche Mittel zur Finanzierung der Infrastruktur aus dem Infrastrukturunternehmen entnommen und für die weltweite Expansion genutzt werden. „Mit diesen Mitteln, aktuell bei der DB jährlich bis zu einer Milliarde EURO, drängt die Deutsche Bahn dann ihre Konkurrenten im Wettbewerb an die Wand, die nicht über diese günstige Staatsfinanzierung verfügen“, sagte der mofair-Präsident.

Je geringer die Unabhängigkeit des Netzes von den Transporttöchtern der Deutschen Bahn, desto stärker muss die Regulierung ausfallen und umgekehrt. Je stärker die Verflechtung zwischen Netz und Transport, desto mehr besteht nämlich die Gefahr, dass Informationen ausgetauscht und Verhalten von Netz- und Transportunternehmen über die Holding abgestimmt werden.

Wie am Entwurf seines Eisenbahnregulierungsgesetzes zu sehen sei, möchte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer den Eindruck erwecken, es würde eine scharfe Regulierung etabliert, die eine finanzielle Unabhängigkeit und Trennung des Netzes nicht mehr erforderlich mache. In Wirklichkeit werde die Deutsche Bahn aber bestmöglich geschont und das Geschäftsmodell, aus der Infrastruktur Geld zu entnehmen, das in Wettbewerbsmärkten eingesetzt wird, bleibe erhalten, so Wolfgang Meyer.

Hinsichtlich der Marktöffnung ist mofair der Auffassung, dass die Ausnahme von der Ausschreibungspflicht für Eisenbahnverkehre ersatzlos wegfallen muss. Eine Änderung der Verordnung 1370/2007 ist dringend erforderlich. Hier ist mofair derselben Meinung wie der DB-Konzern: Es muss Gleichheit in Europa hergestellt werden, sonst werden einige Bahnen im Wettbewerb geschützt und andere nicht. Direktvergaben belasten zudem die öffentliche Hand. Im Wettbewerb liegen die Preise um bis zu 30% niedriger, wie sich im Fall der Verkehrsverträge Berlin-Brandenburg gezeigt hat.

Dennoch wird von interessierter Seite immer wieder eine Direktvergabe für erforderlich gehalten, um vermeintlichen Problemen begegnen zu können. Dafür gibt es keine plausiblen Argumente. Das europäische Vergaberecht ist ausreichend flexibel, um auch ein Verhandlungsverfahren mit nur einem Bieter oder eine freihändige Vergabe durchführen zu können, wenn dies im Einzelfall erforderlich sein sollte.

Wettbewerb kann ohne die Verfügbarkeit von Fahrzeugen nur schwer in Gang kommen. Ein funktionierender Gebrauchtfahrzeugmarkt entwickelt sich am ehesten, wenn der Gewinner einer Ausschreibung gegen Erstattung des Zeitwertes vorhandene Fahrzeuge übernehmen darf. Darüber hinaus können die zuständigen Behörden eigene Fahrzeuge bereitstellen, eine Wiedereinsatzgarantie geben oder öffentliche Kreditkonditionen ermöglichen. Eine Verschrottung oder das vertragliche Verbot, ins Ausland verkaufte Gebrauchtfahrzeuge zu reimportieren, muss gesetzlich untersagt werden.

Auch die Diskriminierung bei der Versorgung mit Bahnstrom muss ausgeschlossen werden. Dazu müssen die Bahnstromfernleitungen nach dem Energiewirtschaftsrecht reguliert und dritten Energieversorgern der Zugang zum Bahnstromfernleitungsnetz ermöglicht werden. Es muss allerdings auch sichergestellt werden, dass Bahnstrom-Vollversorgung als diskriminierungsfreie Nebenleistung des Infrastrukturunternehmens angeboten werden muss, wenn ein Transportunternehmen das möchte.

Pressekontakt:

Dr. Engelbert Recker
Hauptgeschäftsführer
Nimrodstr. 28
13469 Berlin

Tel: 030/30 60 46 83
e.recker@mofair.de