

mofair e. V. und NEE e.V. • Reinhardtstraße 46 • 10117 Berlin

Frau
Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel
Bundeskanzleramt
Willy-Brandt-Straße 1
10557 Berlin

mofair e. V. und NEE e.V.
Reinhardtstraße 46
10117 Berlin
Fon +49 (0)30 53149147-0
Fax +49 (0)30 53149147-2
info@mofair.de
office@netzwerk-bahnen.de
www.mofair.de
www.netzwerk-bahnen.de

**Wirtschaftliche Folgen der Corona-Krise für den Eisenbahnverkehr;
diskriminierungsfreie Unterstützung des Sektors gewährleisten**

Berlin, 6. November 2020

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,

die Corona-Pandemie verursacht sowohl im Personen-, als auch im Güterverkehr auf der Schiene erhebliche wirtschaftliche Schäden, insbesondere durch wegbrechende Einnahmen bei vergleichsweise hohen Fixkosten. Bundesregierung und Bundestag haben frühzeitig signalisiert, dass sie den Schienenverkehr als systemrelevant ansehen und bereit sind, zu helfen. Insbesondere der Beschluss, 2,5 Mrd. Euro für einen „Rettungsschirm“ im gemeinwirtschaftlichen Personennahverkehr bereitzustellen, hat dies schnell konkretisiert. Dafür danken auch wir im Namen unserer beiden Verbände, die Eisenbahnunternehmen jenseits der Deutschen Bahn AG vertreten. Im Güterverkehr haben diese Bahnen mittlerweile einen Marktanteil von 55 bis 60 Prozent, im Nahverkehr von 40 Prozent.

Die anhaltende Verweigerung der Diskussion über eine wettbewerbskonforme Ausgestaltung von Hilfen im eigenwirtschaftlichen Güter- und Personenfernverkehr durch die zuständigen Ressorts der Bundesregierung ist Anlass für dieses Schreiben.

Während die sehr schnell auf den Weg gebrachten allgemeinen wirtschaftlichen Hilfen des Bundes – Hilfskredite, Wirtschaftsstabilisierungsfonds, etc. – für Eisenbahnunternehmen generell aufgrund der spezifischen Voraussetzungen nahezu keine Hilfe bie-

ten, hat der Bund den im Wettbewerb mit den DB-Unternehmen stehenden Unternehmen des Schienengüterverkehrs und des Schienenpersonenfernverkehrs keinerlei gezielte Unterstützung zukommen lassen.

Er gefährdet damit die in Teilen ohnehin prekäre Angebotsvielfalt in den Eisenbahnmärkten und damit auch die Erreichung der klimapolitischen Ziele des Bundes und der EU im Verkehrssektor. Denn der vor der Sommerpause von Kabinett und Bundestag gefasste Beschluss für eine Eigenkapitalzuführung an die bundeseigene Deutsche Bahn AG in Höhe von fünf Milliarden Euro ermöglicht deren Verkehrsunternehmen, Wettbewerber in der ohnehin schwierigen Situation weiter unter Preisdruck zu setzen. Dabei deutet das Agieren der DB in mehrerlei Hinsicht darauf hin, dass sie bereits fest von der notwendigen, aber ausstehenden Zustimmung der EU-Kommission ausgeht.

Das zeigt sich an verschiedenen Stellen: So werden im Güterverkehr Angebote unter den eigenen Gestehungskosten gelegt oder werden für den Personenfernverkehr weiter teure Hochgeschwindigkeitszüge beschafft, deren Finanzierung ohne die zusätzlichen Bundesmittel gar nicht möglich wäre. Die Fernverkehrssparte der Deutschen Bahn fährt jetzt – sogar noch mehr als im Frühjahr – ihr Angebot unvermindert weiter und reicht sogar noch Sparpreise (!) aus, obwohl die Bundes- und Landesregierungen touristische Reisen praktisch untersagt haben und es keine relevante Nachfrage nach Fernverkehr auf der Schiene gibt. Die Wettbewerber der DB Fernverkehr haben konsequenterweise ihren Betrieb eingestellt und ihr Personal in Kurzarbeit geschickt, um ihren finanziellen Schaden zu minimieren. Auch andere Staatsunternehmen wie die französische SNCF verhalten sich ähnlich. Bei der DB dagegen scheinen wirtschaftliche Erwägungen schlicht keine Rolle zu spielen.

Seit mehreren Monaten versuchen unsere Mitgliedsunternehmen und unsere beiden Verbände, eine wettbewerbsneutrale Gestaltung der Corona-Unterstützung durch die Bundesregierung und die EU-Kommission zu erreichen. Bisher hat die Regierung nicht dargelegt, warum sie meint, die bundeseigenen und die übrigen Akteure unterschiedlich behandeln zu können, obwohl auch der temporäre Beihilferahmen der EU unzweideutig die Schaffung neuer Wettbewerbsverzerrungen durch staatliche Corona-Hilfen untersagt.

Die verkehrs- und wettbewerbspolitisch nicht nachvollziehbare Fixierung und Beschränkung der Bundespolitik auf Hilfen für die Deutsche Bahn AG lässt Vieles offen.

So ist bereits die Frage, ob und welche Verkehrsleistungen während des ersten Lock-downs im expliziten oder impliziten Auftrag des Bundes erbracht wurden, bis heute ungeklärt. Auch der Umfang von Umsatzausfällen bei der DB AG ist nicht bekannt und plausibilisierbar, wohingegen die Umsatzausfälle der Wettbewerber seitens des Bundes nicht einmal abgefragt werden.

Im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr scheint sich – wie angedeutet – das erklärungsbedürftige Szenario aus dem Frühjahr zu wiederholen: Die DB Fernverkehr hält ihr Verkehrsangebot ungerührt aufrecht. Nach Aussagen des BMVI handelt es sich um eine unternehmerische Entscheidung, die jedoch gegen jede wirtschaftliche Logik getroffen würde und vermutlich im Vertrauen auf die staatliche Erstattung von Umsatzausfällen erfolgt. Die Gerüchten zufolge auf politische Wünsche zurückzuführende Weiterführung eines unwirtschaftlichen Betriebes hätte einer staatlichen Ausschreibung als gemeinwirtschaftliche Leistung bedurft. Sie dürfen davon ausgehen, dass auch die Wettbewerber der DB Fernverkehr ihre systemrelevante Funktion mit staatlicher Unterstützung in der Krise wahrnehmen wollen würden. Ohne Unterstützung müssen sie allerdings aus wirtschaftlichen Gründen ihre Verkehrsangebote einstellen und sich selbst vom Markt nehmen, während die DB in ihren mit der Bahnreform eigentlich getilgten Status als staatliches Eisenbahnmonopol wiedereingesetzt wird.

Unsere Verbände haben bereits im Frühjahr wettbewerbsneutrale Alternativen vorgeschlagen, die von der Bundesregierung nicht aufgegriffen wurden. Allerdings wurde einer der auch in anderen Mitgliedstaaten diskutierten Vorschläge vom EU-Verkehrsministerrat im September auf Vorschlag der EU-Kommission beschlossen, nämlich dass die EU-Mitgliedsstaaten für eine begrenzte Zeit die Trassengebühren auch unter die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs, sogar bis auf null, senken dürfen. Im und nach dem derzeitigen Lockdown wäre das ein probates Mittel, bestehende Verkehre zu unterstützen und neue Angebote zur Wiedergewinnung von Reisenden und Frachten zu ermöglichen. Der Bundesverkehrsminister hat in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Verkehrsministerrats diesen Beschluss, den auch das EU-Parlament bestätigt hat, auf den Internetseiten der EU als wichtige Maßnahme gelobt. Auf der Website des BMVI findet sich dazu kein Hinweis, und auf Anfragen hüllt sich der Minister in Schweigen. Aber in Brüssel anders zu agieren als in Berlin, schadet nicht nur dem Schienenverkehr, sondern der europäischen Idee insgesamt.

Über die Umstände und Voraussetzungen der notwendigen Notifizierung der geplanten Eigenkapitalzuführung der Deutschen Bahn AG gibt es offensichtlich zwischen der EU-

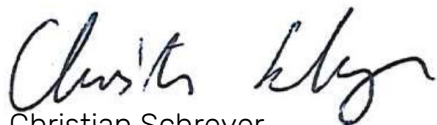
Kommission und der Bundesregierung unterschiedliche Auffassungen. Dass der Bundesminister nun am Rande der informellen Verkehrsministertagung die EU-Kommission öffentlich drängte, die Eigenkapitalerhöhung schnell zu genehmigen, ist eine unstatthafte Einmischung in das – aus guten Gründen – sehr gewissenhaft zu führende Verfahren.

Darüber hinaus halten wir diese einseitige Parteinahme des Bundesministers zugunsten des bundeseigenen Unternehmens für vollkommen falsch. Sie konterkariert die Grundentscheidung des Bundes und der Europäischen Union für einen fairen Wettbewerb, die auch in der Pandemie nicht zur Disposition steht, weil es dafür keinen Grund gibt.

Wir erneuern unsere bereits mehrfach vorgetragene Forderung, die zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel analog zum Vorgehen im gemeinwirtschaftlichen Verkehr auch im Schienenpersonenfernverkehr, im Schienengüterverkehr und auch für die Infrastrukturunternehmen für Rettungsschirme und wettbewerbsneutrale, also unternehmensübergreifend angelegte Hilfen zu leiten. Auf diese Weise ist eine Notifizierung durch die EU-KOM leicht möglich, der Wettbewerb wird nicht verzerrt, und die tatsächlichen Schäden aus der Corona-Pandemie werden gezielt behoben, selbstverständlich auch bei der Deutschen Bahn AG. Notwendig ist hierfür eine Initiative zur Änderung der Zweckbestimmung der im Bundeshaushalt 2020 bereitgestellten Mittel, die von der Bundesregierung ausgehen sollte.

Dieses Schreiben übersenden wir zur Kenntnis Frau Kommissionspräsidentin Dr. von der Leyen, Frau Vizepräsidentin Vestager, Frau Kommissarin Valean sowie den Herren Bundesministern Scheuer, Scholz und Dr. Altmaier.

Mit freundlichen Grüßen



Christian Schreyer
Präsident mofair



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender NEE