

PRESSEMITTEILUNG

Trassenpreissenkung wichtiger Schritt in die richtige Richtung

mofair begrüßt Kurswechsel des Bundes bei Coronahilfen für eigenwirtschaftliche Schienenverkehre – Fortführung des ÖV-Rettungsschirms dringend erforderlich

Berlin (21. April 2021):

Die Absicht des Bundesverkehrsministeriums für eine drastische Trassenpreissenkung von 98 % für eigenwirtschaftliche Verkehre bis 2022 unterstützen die mofair-Wettbewerbsbahnen ausdrücklich. Sie bedeutet eine Abkehr von der bisherigen Haltung des BMVI, die Coronafolgen auf der Schiene allein durch eine pauschale und massiv wettbewerbsverzerrende Eigenkapitalerhöhung für die Deutsche Bahn AG ausgleichen zu wollen.

mofair-Präsident Tobias Heinemann: „Dieser Schritt kommt spät, aber hoffentlich nicht zu spät. Der Sektor braucht Unterstützung, nicht allein der Marktführer und auch nicht die Konzernzentrale. Über Monate hatte sich der Bund auf Hilfe nur für das eigene Unternehmen versteift. Währenddessen wurden wirksame Hilfen für alle anderen eigenwirtschaftlich agierenden Verkehrsunternehmen auf der Schiene blockiert. Wenn sich das jetzt ändert, ist das eine gute Nachricht für die Schiene insgesamt.“

Er fährt fort: „Die offenen Fragen müssen jetzt schnell geklärt werden: Wie werden Wettbewerbsverzerrungen bei einer rückwirkenden Trassenpreissenkung verhindert? Wie wird eine Kannibalisierung von bestehenden Verkehrsleistungen durch Dumpingangebote von DB Fernverkehr wirksam ausgeschlossen? Und vor allem: Wann kommt die Fortführung des Rettungsschirms für den Nahverkehr auf Schiene und Straße für das Jahr 2021?“ Da jetzt klargestellt ist, dass Fern- und Güterverkehr im Jahr 2021 unterstützt werden, muss die Politik schnell die Fortführung des Rettungsschirms für den Nahverkehr beschließen.

Im Juli 2020 hatte der Bundestag eine weitere Eigenkapitalerhöhung für die Deutsche Bahn AG beschlossen. 5 Mrd. Euro sollte das Unternehmen erhalten, vermeintlich um coronabedingte Schäden auszugleichen. EU-Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager versagte der Maßnahme aus Sorge vor Wettbewerbsverzerrungen konsequenterweise ihre Zustimmung, solange die Bundesregierung keine entsprechenden Auflagen akzeptierte.

Mehr als ein Dreivierteljahr verhandelten Bund und EU-Kommission ergebnislos. Das federführende Bundesverkehrsministerium versperrte sich allen Überlegungen für ein breit

aufgestelltes Hilfsprogramm, das allen Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen zugutekommen würde.

In einem Schreiben an Abgeordnete des Bundestags kündigte das BMVI gestern (20. April) einen Kurswechsel an: So soll es Trassenpreissenkungen für die eigenwirtschaftlichen Personen- und Güterverkehre geben. Außerdem soll die Deutsche Bahn AG ihre nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) vorgesehene Dividende von 650 Mio. Euro pro Jahr nicht leisten müssen. Die Mittel sollen stattdessen direkt aus dem Bundeshaushalt erbracht werden.

Es muss nun sichergestellt werden, dass die Absenkung der Trassenpreise unternehmensneutral erfolgt. DB Fernverkehr darf sie nicht dazu nutzen, mit Hilfe von Dumpingangeboten parallellaufende Fernverkehrs- oder SPNV-Angebote bewusst zu kannibalisieren.

Und die rückwirkende Trassenpreisreduktion muss allen Unternehmen helfen, die in dem maßgeblichen Zeitraum Verkehre angeboten haben oder anbieten wollten. Schaden ist bei allen Bahnen entstanden, man kann nicht ausschließlich jene finanziell begünstigen, die stur weitergefahren sind. „Dann hätte es entweder Ausschreibungen für die Leistungen geben müssen. Oder es gibt jetzt Entschädigungen für alle“, so Heinemann. Ein denkbarer Ansatz wäre, nicht nur die gefahrenen, sondern die zugewiesenen Trassen als Berechnungsbasis heranzuziehen. Diese Vorgehensweise ist mit EU-Recht vereinbar.

Leider bleibt die Bundesregierung weiter bei ihrer Absicht, eine Eigenkapitalerhöhung für die DB AG auf Grundlage des Artikels 107 Abs. 2 b) des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) beantragen zu wollen, also ohne alle Auflagen. Nach Ansicht von mofair ist das noch immer nicht möglich. Nicht coronabedingte Lasten der DB AG sollten nach dem Ehrmann-Gutachten¹ durch Fremdkapital und mit klaren Auflagen finanziert werden.

¹ <https://mofair.de/wp-content/uploads/2021/03/210304-EK-FK-Gutachten-final.pdf>.



Über mofair:

Der Interessensverband *mofair e.V.* wurde 2005 gegründet. Mitglieder sind die erfolgreichsten in Deutschland im Schienenpersonenverkehr tätigen privaten, unabhängigen und wettbewerbliehen Verkehrsunternehmen.

Der Verband setzt sich für die Vollendung der Marktöffnung auf der Schiene und für die Sicherung eines diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs im Eisenbahnverkehr ein. Ziel des Interessensverbandes ist weiterhin die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrsmarktes unter fairen Rahmenbedingungen, damit sich öffentliche Mobilität zu einem Wachstumsmarkt mit zukunftssicheren Arbeitsplätzen entwickeln kann.

Ansprechpartner für die Presse:

Dr. Matthias Stoffregen

Geschäftsführer

Fon +49 (0)30 53 14 91 475

Mobil +49 (0)160 96 90 61 43

matthias.stoffregen@mofair.de

