

PRESSEMITTEILUNG

## Monopolkommission: Schlechtes Zeugnis für Bahnpolitik der Bundesregierung

mofair begrüßt achtetes Bahn-Sektorgutachten und unterstützt zentrale Forderungen an die Politik

Berlin (22. Juli 2021):

In ihrem neuen Sektorgutachten beleuchtet die Monopolkommission die bisherigen Versäumnisse im deutschen Eisenbahnmarkt. Zugleich benennt sie Maßnahmen, die nach der Bundestagswahl unverzüglich angegangen werden müssen, um die positiven Auswirkungen des Wettbewerbs auf der Schiene zu stützen und zu stärken: Unternehmensübergreifende Förderung der Schiene statt Eigenkapitalerhöhung für die DB AG, Kündigung der Beherrschungsverträge im DB-Konzern, separate Dividendenzahlung von Infrastruktur- und Transporttöchtern der DB an den Eigentümer Bund, wettbewerbliche Organisation des Deutschlandtakts und die Freigabe von Daten für Tarif und Vertrieb.

„Viele der seit langem von mofair kritisierten Aspekte sind im Gutachten enthalten. Umso wichtiger ist es nun, dass die Bundesregierung in der kommenden Legislaturperiode die richtigen Schlüsse zieht und die Vorschläge ihres eigenen, unabhängigen Beratungsgremiums schnellstmöglich umsetzt. Nur so kann der Schienensektor weiter gestärkt werden und einen positiven Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel leisten“, sagt mofair-Präsident Tobias Heinemann.

Nach § 78 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) erstellt die Monopolkommission alle zwei Jahre ein Gutachten, in dem sie die Entwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene bewertet. Sie hat dazu die Expertise einer Reihe von Verbänden und Institutionen einbezogen, darunter auch die von mofair.

Im gestern veröffentlichten, achten Sektorgutachten kritisiert die Monopolkommission besonders die wettbewerbsbeschränkenden Maßnahmen der Bundespolitik im Zuge des Klimaschutzpakets und der COVID-19-Pandemie: Insgesamt standen bis zu 16 Mrd. Euro voraussetzungslose und durch den Bund nicht steuerbarere Eigenkapitalerhöhungen im Raum (11 Mrd. Euro aus dem Klimaschutzpaket im Herbst 2019; 5 Mrd. Euro für die Corona-folgen – die Monopolkommission spricht missverständlich „nur“ von 7,5 Mrd. Euro). Zwar sank die Summe zwischenzeitlich unter anderem durch eine Umwidmung von Mitteln für eine befristete Trassenpreissenkung, das Grundproblem der Marktverzerrung aber bleibt. Auch die stetig steigende Verschuldung der DB AG von inzwischen mehr als 29 Mrd. Euro ist in diesem Zusammenhang problematisch. Dass diese Summen den Wettbewerb zwingend



verzerrern müssen, beschreibt auch ein Gutachten von Thomas Ehrmann im Auftrag von NEE und mofair (Link zum Gutachten: [Eigen- oder Fremdkapitalfinanzierung der DB AG: Eine Analyse aus Steuerzahlersicht](#))

Die Monopolkommission empfiehlt ein umfangreiches Maßnahmenpaket, um die Vielfalt im Eisenbahnsektor zu erhalten und, besonders im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), weiter zu steigern. Die wichtigsten Aspekte aus mofair-Sicht:

1. Potenzielle Wettbewerbsverzerrungen aufgrund von Eigenkapitalerhöhungen vermeiden  
*Finanzhilfen ohne Auflagen und ohne weitere Kontrolle, die in letzter Konsequenz dazu führen, dass die Trassenpreise steigen, sind abzulehnen. mofair empfiehlt stattdessen, wettbewerbsneutrale Lösungen wie bspw. einen überjährigen Infrastrukturfonds.*
2. Eigentumsrechtliche Trennung ist weiterhin geboten  
*Wie die Monopolkommission anmerkt, ist der integrierte Gesamtkonzern nicht zuletzt aus unionsrechtlicher und ordnungspolitischer Perspektive kritisch zu sehen. mofair fordert die Fusion der DB-Monopolbereiche und ihre Überführung in direkten Bundesbesitz. Schnellstmöglich sollten zudem die Beherrschungsverträge zwischen DB-Konzern und DB-Netz gekündigt werden, ebenso wie die Ergebnisabführungsverträge, welche die Gefahr bergen, dass Finanzmittel von der Infrastruktur zu den Verkehrsunternehmen verteilt werden. Auf jeden Fall müssen – wie durch die Monopolkommission gefordert – die Dividendenzahlungen von Infrastruktur- und Transportgesellschaften an den Bund voneinander getrennt werden und die Gefahr überhöhter konzerninterner Verrechnungspreise beachtet werden. Schließlich muss es eine Karenzzeit beim Wechsel von Führungskräften zwischen Infrastruktur- und Transportbereich geben.*
3. Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsgesetzes vorantreiben  
*Fünf Jahre nach seiner Einführung sind leider viele Ziele des ERegG noch nicht erreicht. Die kürzliche Änderung des Gesetzes ist dabei nur ein Tropfen auf den heißen Stein gewesen, wie auch der Verkehrsausschuss des Bundestags feststellen musste. Weitere Reformen – unter stetiger Einbeziehung der gesamten Branche – sind aus Sicht mofairs unumgänglich.*

4. Stärkere Anreize für Effizienzsteigerungen in der Entgeltregulierung setzen  
*Die Entgelte sind von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu begleichen. mofair weist darauf hin, dass nur die Transporttöchter des integrierten DB-Konzerns aufgrund des „Linke-Tasche-Rechte-Tasche“-Prinzips die Möglichkeit haben, über Ineffizienzen hinwegzusehen.*
  
5. Deutschlandtakt wettbewerbsfähig gestalten und Weiterentwicklungen bei Tarifierung, Vertrieb und Fahrzeugbeschaffung nötig  
*mofair warnt: Der Deutschlandtakt darf kein reiner DB-Takt werden! Es sind Maßnahmen erforderlich, die auch Wettbewerbern den Zugriff auf attraktive Trassen ermöglichen. Ebenso sollten die Wettbewerber die Möglichkeit erhalten, schnelles – und damit teures – Rollmaterial zu ähnlichen Konditionen zu erhalten wie der Staatskonzern. Zudem ist es notwendig den Vertrieb diskriminierungsfrei auszugestalten und bahn.de zu einem Buchungsportal der gesamten Branche weiterzuentwickeln.*



Über mofair:

Der Interessensverband *mofair e.V.* wurde 2005 gegründet. Mitglieder sind die erfolgreichsten in Deutschland im Schienenpersonenverkehr tätigen privaten, unabhängigen und wettbewerblchen 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 Interessenverbandes 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 47-5

Mobil +49 (0)160 96 90 61 43

matthias.stoffregen@mofair.de

