

Pressemitteilung vom 18.5.2009

## Wettbewerber Report 2008/2009 Wettbewerb auf der Schiene unzureichend

Die beiden Verbände der privaten Wettbewerbsbahnen, Netzwerk Privatbahnen für den Güterverkehr und mofair für den Schienenpersonennahverkehr, haben heute - mit Unterstützung der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr - Bilanz von 15 Jahren Wettbewerb auf der Schiene gezogen.

„Um es mit einem Wort zu sagen: das Ergebnis ist enttäuschend“ resümieren die Präsidenten der drei Verbände. Sie stellten heute auf einer Pressekonferenz in Berlin den *Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008/2009* vor, der vom Kompetenz Centrum Wettbewerb (KCW) erstellt wurde.

Im **SPNV** ist die Deutsche Bahn nach wie vor mit gut 90 % der Verkehrsleistung mehr als marktbeherrschend. „Das ist aber nicht der unzureichenden Kompetenz der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen geschuldet, sondern einem Mangel an wettbewerblichen Gelegenheiten“, sagte **mofair-Präsident Meyer** und wies darauf hin, dass die DB Regio in den 90er Jahren nahezu alle Verkehrsverträge auf dem Wege der Direktvergabe ohne Wettbewerb erhalten habe.

In den kommenden Jahren stünde die Wiedererteilung dieser Verkehrsverträge an. Und schon heute werde versucht, den Wettbewerb wieder zu behindern, indem weiter auf Direktvergaben an die DB ohne Ausschreibung spekuliert werde. Direktvergaben nach der neuen EU Verordnung 1370 seien aber nur möglich, wenn auch dieses Verfahren transparent gestaltet werde und Angebote von Mitbewerbern fair bewertet würden. „Das heißt, auch bei Direktvergaben müssen die wettbewerblichen Anforderungen nach Transparenz und Nichtdiskriminierung erfüllt werden“, betonte Wolfgang Meyer. Von lukrativen Direktvergaben profitiere DB Regio noch heute. Einer Meldung der Wirtschaftswoche vom 14.10.2008 zufolge, habe die DB Regio in Wettbewerbsverfahren Angebote zu nicht auskömmlichen Preisen abgegeben. mofair habe die Meldung zum Anlass genommen das Bundeskartellamt einzuschalten und eine Beihilfebeschwerde an die Kommission einzureichen. „Mit Dumpingangeboten der DB Regio können wir beim besten Willen nicht konkurrieren“, sagte der mofair-Präsident heute in Berlin.

Auch aus Sicht der **Aufgabenträger im SPNV** ist der Wettbewerb auf der Schiene unverzichtbar und müsse intensiviert werden. „Wir brauchen den Wettbewerb, weil er zu Innovationen führt und die Leistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen besser werden und bezahlbar bleiben“ sagte der **BAG-SPNV-Präsident Bernhard Wewers** in Berlin. Er trat auch einem Vorurteil entgegen, dass Wettbewerb zu einem Rückgang der Arbeitsplätze führe. „Das Gegenteil ist der Fall, nur wettbewerbsfähige Arbeitsplätze sind sichere Arbeitsplätze“ betonte Bernhard Wewers. Der Wettbewerb habe seit der Bahnreform zu einem erheblichen Anstieg der Verkehrsleistung geführt. Das sei nur mit einem Mehr an Personal zu schaffen gewesen. Das sei der Beleg: Wettbewerb schaffe Arbeitsplätze, auch wenn diese nicht immer bei der alten Firma und im gewohnten Umfeld entstünden.

Im **Güterverkehr** konnten die privaten Wettbewerbsbahnen ihren Marktanteil auf rd. 21% ausbauen. Ihre Entwicklungschancen leiden am stärksten unter den Rückbau der Infrastruktur durch die DB AG. „Die Politik war auf dem Holzweg, als sie die DB AG als integrierten Konzern an die Börse bringen wollte“, sagte **Netzwerk-Präsident Hartmut Gasser**. Das habe zum Abbau von Gleisen geführt um auf diese Weise die Ertragsituation des Mutterkonzerns aufzuhübschen. „Dabei wird geflissentlich übersehen, dass die deutsche Eisenbahninfrastruktur der DB AG lediglich anvertraut wurde“, so Hartmut Gasser. In Folge der Börsenstrategie habe DB Netz zahlreiche Überhol-, Abstell- und Ladegleise sowie Weichen entfernt, die unter der kurzfristigen DB-Strategie als entbehrlich galten. Grundlage der Entscheidung seien ausschließlich die aktuellen und geplanten Betriebsprogramme der DB-Transporttöchter gewesen, nicht jene der Wettbewerber und erst Recht nicht der Bedarf für die Zukunft. Ergebnis sei, dass viele Strecken keine Kapazitätsreserven mehr hätten. Zudem habe man die knappen Mittel auf Dekaden hinaus in Hochgeschwindigkeitsstrecken verplant. „Deutlich mehr Güterverkehr und mehr Wettbewerb auf der Schiene kann die Politik unter diesen Bedingungen kaum erwarten“, fasste Hartmut Gasser die verkehrlichen und umweltpolitischen Konsequenzen zusammen.

Dass der Wettbewerb nicht weiter verbreitet sei, ist nach Auffassung der Verbände auch auf systematische Benachteiligungen der Wettbewerbsbahnen durch die Regelungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zurückzuführen. So werde der Zugang der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Schieneninfrastruktur vielfach durch unklare und widersprüchliche Schienennetznutzungsbedingungen behindert. Die DB behandle darüber hinaus wichtige Informationen über die Infrastruktur als Geschäftsgeheimnis. Entscheidungen zur Trassenvergabe seien deshalb nur schwer kontrollierbar. Bei Serviceeinrichtungen wie z.B. Werkstätten sei der gesetzliche Zugangsanspruch deutlich schwächer ausgeprägt, als beim Schienenzugang. Bei den Trassenentgelten fehle eine effektive kostensenkende und effizienzsteigernde Regulierung. Die Eisenbahn habe das härteste Monopol in Deutschland, aber die schwächste Regulierung. Beim Bahnstrom verlange die DB Energie so hohe Durchleitungsentgelte, dass sich der Strombezug von DB-fremden Stromanbietern nicht rechne. Zudem gewähre DB Energie den Verkehrsunternehmen der DB AG exorbitant hohe Rabatte (bis zu 14%). Alle privaten Verkehrsunternehmen zahlten somit massiv überhöhte Strompreise.

Uneingeschränkt funktionsfähig sei der Schienenverkehrsmarkt erst dann, wenn die Infrastrukturbetreiber verlässlich unabhängig agierten. Das wäre der Königsweg zum Wettbewerb. Solange jeder Newcomer auf einen übermächtigen, staatlich protegierten Marktteilnehmer als Mitbewerber trifft, der gleichzeitig das Infrastrukturmonopol besitzt, das zudem (derzeit) nur unvollkommen reguliert wird, solange werden Investoren den deutschen Eisenbahnmarkt nicht als besonders attraktiv einschätzen.

Der zweitbeste Weg läge in einer Stärkung des Regulierers. Die gesetzlichen Grundlagen der Regulierung müssen präzisiert und verstärkt und die personellen Ressourcen der Bundesnetzagentur verbessert werden.

Der Wettbewerber-Report Eisenbahn steht auf den Homepages des Verbände zur Verfügung.

<http://www.netzwerk-privatbahnen.de>,

[www.mofair.de](http://www.mofair.de),

[www.bag-spnv.de](http://www.bag-spnv.de)

#### Pressekontakt:

Mofair e.V.  
Dr. Engelbert Recker  
Hauptgeschäftsführer  
Nimrodstr. 28  
13469 Berlin  
Tel: 030/30 60 46 83  
e.recker@mofair.de

Netzwerk Privatbahnen e.V.  
Arthur-Iren Martini  
Geschäftsführer  
Am Weidendamm 1a  
10117 Berlin  
Tel. 030/590099-626  
martini@netzwerk-privatbahnen.de

Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des  
SPNV e.V. (BAG SPNV)  
Arnd Schäfer  
Geschäftsführer  
Hardenbergplatz 2  
10623 Berlin  
Tel.: 030 / 25 41 42 40  
schaefer@bag-spnv.de