

Pressemeldung vom 15.7.2010

Wettbewerbsbahnen fordern faire Wettbewerbsbedingungen im Eisenbahnverkehr - Gesetzentwürfe vorgelegt-

„Es wird Zeit, dass sich Bundesminister Ramsauer der im Koalitionsvertrag verabredeten Änderung des Eisenbahngesetzes annimmt, um faire Wettbewerbsbedingungen auf der Schiene herzustellen,“ forderten Hartmut Gasser, Vorstandsvorsitzender von Netzwerk Privatbahnen, der Vereinigung europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen und Wolfgang Meyer, Präsident von mofair e.V., des Verbandes der privaten Wettbewerbsunternehmen im Personenverkehr heute in Berlin.

Bis zu 50 % der Kosten einer Eisenbahnfahrt fallen für die Benutzung des Eisenbahnnetzes an. Es bedarf daher eines effektiven Regulierungsrechts, das die durch den fehlenden Wettbewerbsdruck bedingten Ineffizienzen wirksam begrenzt. Zudem muss das Diskriminierungspotential eingedämmt werden, das von dem vertikal integrierten Logistik- und Eisenbahnunternehmen DB AG ausgeht. Dazu sind sowohl das Allgemeine Eisenbahngesetz als auch die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung zu ändern. Seit 18 Jahren gibt es im Eisenbahnsektor kein effektives Regulierungsrecht.

Die beiden Verbände haben konkrete Formulierungsvorschläge für eine Novelle des AEG und der EIVB vorgelegt, die es dem Bundesverkehrsministerium ermöglichen, unverzüglich einen Gesetzentwurf zu erstellen, der sowohl für faire Wettbewerbsbedingungen sorgt als auch EU-rechtskonform ist. Auf die Einleitung des Vertragsverletzungsverfahrens wegen Verstoßes gegen europäische Vorschriften des Eisenbahnrechts haben die Deutsche Bahn und leider auch die Bundesregierung wider besseres Wissen mit Unverständnis und Überheblichkeit reagiert. „Die Bahn sieht sich als verfolgte Unschuld“, sagte Netzwerk-Privatbahnen-Vorsitzender Hartmut Gasser. „Wir sind sicher, dass die DB AG alles in Ihrer Macht stehende tun wird, um faire Regelungen zu torpedieren. Das müssen wir verhindern“, ergänzte mofair-Präsident Wolfgang Meyer.

Ebenso wie in der Telekommunikations-, Gas- und Stromwirtschaft muss sichergestellt werden, dass der Netzbetreiber DB Netz AG den Schiennetznutzern nur die Kosten einer effizienten Leistungsbereitstellung anlasten darf. Das ist heute nicht der Fall. In der Vergangenheit hat DB Netz die Trassenentgelte jedes Jahr systematisch und drastisch erhöht. Im Güterverkehr sind z.B. die Trassenpreise seit 2003 um 40 % gestiegen. Nach Berichten über interne Planungen der DB soll das Netz bis 2013 knapp 1 Mrd. € Gewinn machen. Die Rendite soll danach bis auf 16,4 % ansteigen. Für die DB Holding führen höhere oder niedrigere Trassenentgelte nur zu Gewinnverschiebungen zwischen den DB-Transportgesellschaften und dem DB-Netz.

„Es muss Schluss sein mit Fabelrenditen, die durch völlig überhöhte Trassen- und Stationspreise erzielt werden“, sagte Hartmut Gasser. Der Gewinn vor Steuern und Zinsen (EBIT) habe 2009 bei unter 6 % gelegen, bei DB Netz jedoch stolze 12,8 % und bei DB Station und Service AG sogar sagenhafte 21,2 % erreicht. „Diese Traumrenditen werden auf Kosten der Wettbewerbsbahnen, der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs und des Bundeshaushaltes, im Personenverkehr letztlich also auf Kosten des Steuerzahlers erzielt“, ergänzte Wolfgang Meyer.

Nach dem Verbändeentwurf des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erhält die Regulierungsbehörde die Möglichkeit, die Entgelthöhe im Einzelfall zu überprüfen. Zugleich wird festgelegt, dass die Regulierungsbehörde Trassenentgelte – anders als heute – erst genehmigen muss, bevor diese in Kraft treten können.

Heute ist es so, dass die DB Netz AG zwar Strecken und Bahnhöfe, die sie nicht mehr selbst betreiben will, zur Übernahme durch interessierte Dritte ausschreiben muss. Neben- und Abstellgleise in Rangier- und Güterbahnhöfen dürfen aber ohne jegliche öffentliche Kontrolle oder Kenntnis der Eisenbahnen, die diese Gleise täglich nutzen, abgebaut werden. Der Novellierungsentwurf sieht auch für diese Fälle zwingend ein öffentliches Verfahren vor.

Nach Auffassung der Europäischen Kommission sind vielfältige Einflussnahmen auf die DB Netz AG durch die DB-Holding und die Transportgesellschaften der DB AG nicht ausgeschlossen. So verhindert das Gesetz keine Weisungen der Holding an DB Netz hinsichtlich der Geschäftspolitik, soweit nicht ganz konkret Zugangs- und Entgeltfragen betroffen sind. Auch doppelte Vorstandsmandate sind von Gesetzes wegen nicht ausgeschlossen. Auch aus diesem Grund hat die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Hier stellt der Gesetzentwurf die erforderliche Unabhängigkeit des Netzes sicher.

Beim Bahnstrom diskriminiert DB Energie die Wettbewerbsbahnen, indem sie den DB-Transportunternehmen Mengenrabatte einräumt, die nur diese erreichen können. Ferner zahlt sie nur eine minimale Rückspeisevergütung für Bremsstrom. Da die DB-Transportgesellschaften kaum über bremsenergie-rückspeisefähige Lokomotiven verfügen, trifft dies vor allem die Wettbewerbsbahnen. Der nun vorgelegte Gesetzentwurf verbietet eine derartige Diskriminierung.

Nicht zuletzt diskriminiert die DB die Wettbewerbsunternehmen im Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV) beim Vertrieb und bei den Tarifen, weil sie hier faktisch eine Monopolstellung innehat und vielfach noch nicht einmal die Aufgabenträger wissen, wie die Erlösstruktur auf bestimmten Strecken aussieht. Deshalb enthält der Gesetzentwurf der Verbände die auch von der Monopolkommission geforderte transparente und diskriminierungsfreie Ausgestaltung der Kooperationen im Bereich Tarif und Vertrieb.

Die im Koalitionsvertrag beschlossene Aufhebung der Gewinnabführung von DB Netz an die DB-Holding muss im Gründungsgesetz der DB AG verankert werden. Danach dürfen zukünftig die Gewinne der Infrastruktur nicht an die Konzernholding ausgeschüttet werden. Gesellschafterdarlehen sind entsprechend der Bonität der Infrastrukturgesellschaften zu verzinsen. Konzernumlagen sind bei Infrastrukturgesellschaften unzulässig.

Schwächen weist das Eisenbahnregulierungsrecht derzeit auch bei den Befugnissen der Bundesnetzagentur als zuständiger Regulierungsbehörde auf, die Schwierigkeiten hat, geltendes Recht durchzusetzen: Nicht zuletzt deshalb hat DB Netz bisher gegen jede Entscheidung für fairen Wettbewerb geklagt, die die Bundesnetzagentur getroffen hat. Die Bundesnetzagentur soll künftig ebenso wie in der Telekommunikations-, Gas-, Strom- und Postregulierung im Eisenbahnrecht im effektiven Beschlusskammerverfahren entscheiden. Wesentliche Befugnisse zur Überwachung und zum Einschreiten werden ihr mit dem Gesetzentwurf der Verbände erstmals eingeräumt. Für die wichtigen Fragen der Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege oder der Stilllegung von Strecken oder Bahnhöfen soll statt des Eisenbahn-Bundesamtes aus Gründen einer effizienten Regulierung und einheitlichen Verwaltung nunmehr die Bundesnetzagentur zuständig werden.

Der Gesetzentwurf ist auf der Homepage der Verbände verfügbar.

Pressekontakt:

Netzwerk Privatbahnen e.V.
Alexander Kirfel
Geschäftsführer
Am Weidendamm 1
10117 Berlin

Tel. 030/590099-626

kirfel@netzwerk-privatbahnen.de

mofair e.V.
Dr. Engelbert Recker
Hauptgeschäftsführer
Nimrodstr. 28
13469 Berlin

Tel: 030/30 60 46 83

e.recker@mofair.de