WEICHEN STELLEN

MOF/IR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

DAS AKTUELLE THEMA

Eigenkapitalerhöhung: Exklusive Hilfe für die DB?

Nun ist Brüssel am Zug

Mit dem zweiten Nachtragshaushalt beschloss der Bundestag Anfang Juli "fast acht Milliarden Euro für die Schiene", so die Bundesregierung. Die 2,5 Milliarden Euro Bundesmittel sind für den Rettungsschirm für ÖPNV und SPNV überlebenswichtig und, weil alle vertraglichen Verkehre umfasst sind, vor allem wettbewerbsneutral.

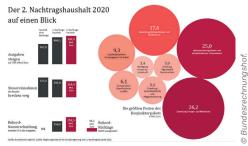
Als eine echte verkehrs-, klima- und vor allem ordnungspolitische Katastrophe würde sich die ebenfalls beschlossene Eigenkapitalerhöhung für die Deutsche Bahn AG entpuppen.

Im Mai hatten DB, BMVI und BMF einen COVID-19-bedingten, zusätzlichen Mittelbedarf von elf bis 13 Milliarden Euro für die Deutsche Bahn AG angemeldet. Einerseits wurde betont, dass durch Einsparungen und Restrukturierungen im Konzern, durch eine Anhebung der Schuldengrenze auf 30 Milliarden Euro sowie durch eine Eigenkapitalspritze des Bundes in Höhe von sofort 4,5 Mrd. Euro, ggf. später mehr, gedeckt werden solle. Zum anderen hieß es, dass die genauen finanziellen Folgen der Pandemie noch gar nicht zu beziffern seien.

Der Bundesrechnungshof hatte diese Forderungen scharf kritisiert: Er mahnte an, dass das Ausmaß der Schäden genauer belegt werden müsse, vor allem in Bezug auf die einzelnen Sparten des Konzerns. Auf keinen Fall sollten unter dem Deckmantel "Corona" Managementaltlasten entsorgt werden. Er machte ferner deutlich, dass eine übereilte Entscheidung nicht nötig sei, denn die DB hatte zum Jahreswechsel noch viereinhalb Mrd. Euro Cash und nicht genutzte Kreditlinien zur Verfügung.

In einem Schreiben an die Bundestagsabgeordneten des Verkehrsund Haushaltsausschusses mahnte auch mofair mehr Vorsicht an. Allerdings entschied der Bundestag anders: Die DB soll nun (zunächst?) fünf Milliarden Euro zusätzliches Eigenkapital erhalten. Gesperrt bis zu einer weiteren Entscheidung des Haushaltsausschusses sind davon "nur" 500 Mio. Euro – ein Betrag, mit dem der Ausschuss keine Anreize zur Effizienzsteigerung setzen kann.

Dadurch würde eine gewaltige Wettbewerbsverzerrung eintreten: Wenn in einem Markt, in dem verschiedene Unternehmen miteinander konkurrieren, die Marktaufsicht (der Staat) einem Unternehmen



Die Eigenkapitalerhöhung für die DB schafft es spielend in diese Übersichtsgrafik zum 2. Nachtragshaushalt.



Seine Bedenken sind berechtigt, spielten aber in der politischen Debatte keine Rolle: Der Bundesrechungshof.



Mit den Milliarden kann die DB Fernverkehr weiter neue Züge kaufen. Wettbewerber würden das auch gern – erhalten aber keine Geldgeschenke.

eine exklusive Unterstützung gewährt, stellt dies die Wettbewerbsordnung insgesamt in Frage. Lippenbekenntnisse, man werde die Wettbewerbsbahnen "nicht vergessen", ändern daran nichts.

Schlimm genug, dass im Wettbewerb stehende Unternehmen wie die DB Regio oder die DB Cargo künftig weiter Angebote unter Selbstkosten legen können und die DB Fernverkehr weiter Fahrzeuge beschafft, als gäbe es keine Krise: Bei der Reform des Marktmodells im SPNV, in denen bisher DB Regio und die Wettbewerbsbahnen sich gemeinsam engagiert haben, wird sich die DB Regio künftig zurückhalten. Ihre Probleme wären durch die Corona-Hilfen entschärft. Für die Wettbewerber gilt dies aber nicht – im Gegenteil: Relativ wiegen die vorhandenen Herausforderungen – Personalkostensteigerung, unverschuldete Pönale etc. – durch die Ungleichbehandlung noch schwerer.

Die letzte Entscheidung liegt nun in Brüssel bei der EU-Kommission, die nach den Regeln des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die staatliche Beilhilfe an die Deutsche Bahn genehmigen muss. Aus mofair-Sicht ist dies nicht möglich. Wenn überhaupt, muss eine Genehmigung an strengste Auflagen gekoppelt werden. mofair hat dazu einen umfangreichen Katalog vorgeschlagen.



Im Tour Madour sitzt die Generaldirektion Wettbewerb, die über die Zulässigkeit der Hilfen für die DB entscheiden muss.



Ihr kommt eine Schlüsselrolle zu: Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager.

Das Verkehrsministerium steht im Wort

Immer noch keine Unterstützung für den SPFV

Am 30. Juni fand ein "Schienengipfel" des BMVI statt. Dabei wurde der Schlussbericht des "Zukunftsbündnis Schiene" vorgestellt sowie der "Schienenpakt" zwischen Ministerium und insgesamt 26 Verbänden und Einzelunternehmen der Bahnbranche unterzeichnet.

Überschattet wurde das Ereignis von den Auswirkungen der Corona-Pandemie, weshalb es einen Bericht des Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Enak Ferlemann, dazu gab. Darin wird die besonders schwierige Situation des eigenwirtschaftlichen SPFV benannt, der mit Ausnahme der DB Fernverkehr sein Angebot einstellen musste und existenzbedrohende Mindereinnahmen verkraften muss.

Es heißt wörtlich: "Der Bund möchte [..] gewährleisten, dass kein privates (also nicht in öffentlichem Besitz befindliches) und grundsätzlich solide finanziertes EVU durch coronabedingte Ausfälle in Insolvenz gehen muss und auch Arbeitsplätze im Bahnsektor insgesamt gesichert und faire Wettbewerbsbedingungen gewährleistet werden können."

mofair hat sich gemeinsam mit ALLRAIL, dem europäischen Wettbewerbsverband, und dem VDV für einen unternehmensübergreifen Rettungsschirm für den SPFV – analog dem Vorbild für den ÖPNV/SPNV eingesetzt und steht seit April dazu mit dem BMVI in



Bei der Unterzeichnung des Schienenpakts am 30. Juni demonstrierten BMVI und Sektor Einigkeit.



Sofortiger Notfallhilfe bedarf auch der eigenwirtschaftliche Fernverkehr auf der Schiene – nicht nur die DB Fernverkehr.

MOF/IR WEICHEN STELLEN 3/2020

Kontakt. Mehrfach hatte das BMVI seine Bereitschaft zu helfen betont, man suche "nur" nach den richtigen Mitteln.

Mitte Juli, gerade zwei Wochen nach dem Schienengipfel, dann die Enttäuschung: An ein mofair-Mitgliedsunternehmen, das eigenwirtschaftlichen Verkehr betreibt, schrieb das Ministerium, dass der Bund mit der Eigenkapitalerhöhung für die DB seiner Verantwortung für den Bestand des Unternehmens nachkomme, und fuhr fort: "Entsprechendes kann auch von anderen Eigentümern erwartet werden, die in der Verantwortung für ihre Unternehmen stehen." Anders formuliert: Helft euch selbst.

Das BMVI vergaß zu erwähnen, dass Gesellschafter der Wettbewerbsbahnen nicht der deutsche Steuerzahler ist. So wird der Geist des Schienenpakts konterkariert. Es ist höchste Zeit, dass sich Bundesverkehrsministerium eines Besseren besinnt und den in Not geratenen Unternehmen hilft. Anderenfalls kann es für einige sehr bald zu spät sein.



Um den "Schatten" Coronavirus vom öffentlichen Verkehr zu nehmen, benötigen auch die eigenwirtschaftlichen Verkehre diskriminierungsfreie Hilfe.

Rettungsschirm für ÖPNV und SPNV

Im Detail noch Einiges zu regeln

Vertraglich gebundene Verkehrsunternehmen im öffentlichen Verkehr (SPNV, U- und Straßenbahnen, Busse) haben in Absprache mit ihren Aufgabenträgern während des Lockdowns im März und April das Verkehrsangebot weit gehend aufrechterhalten – meist wurden zwischen 60 und fast 100 Prozent des regulären Verkehrsangebots gefahren. Sie haben damit sichergestellt, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in systemrelevanten Berufen weiter sicher an ihr Ziel kommen konnten.

Den nur geringfügig gesunkenen Produktionskosten der Verkehrsunternehmen standen jedoch Einnahmenverluste durch die um bis zu 90% gesunkenen Fahrgastzahlen gegenüber. Wie berichtet, würden den Unternehmen je nach weiterem Verlauf der Pandemie bzw. der Reaktion der Kunden darauf fünf bis sieben Milliarden Euro Einnahmen bis zum Jahresende fehlen. Diese Summe wurde stichhaltig aus den monatlichen Fahrgeldeinnahmen der Unternehmen des Jahres 2019 hergeleitet.

Der Bund hat sich bereit erklärt, die Regionalisierungsmittel einmalig um 2,5 Mrd. Euro anzuheben. So wurde es im Rahmen des 2. Nachtragshaushalts beschlossen. Die Länder müssen ihren jeweiligen Anteil an den komplementären 2,5 Mrd. Euro zur Verfügung stellen. Einige haben das bereits getan. Im August hat die EU-Kommission der Vorgehensweise zugestimmt.

Was bleibt, ist die konkrete Verteilung der Mittel über entsprechende Förderrichtlinien an die einzelnen Verkehrsunternehmen oder, im Falle von Bruttoverträgen, an die Aufgabenträger. Dabei ist Eile geboten, um die Liquidität weiter zu gewährleisten.

Und natürlich: Die Fahrgäste müssen jetzt nach dem Ende der Ferien wieder zurückkommen. Das können sie auch beruhigt tun. In keinem Fall wurde bisher eine COVID-19-Ansteckung im öffentlichen Verkehr belegt.



Dem gemeinwirtschaftlichen Verkehr werden zwischen fünf und sieben Milliarden Euro Einnahmen wegen der Corona-Pandemie verloren gehen – allein im Jahr 2020.



Die Branche wirbt mit der Kampagne #BesserWeiter um Vertrauen.

MOF/IR WEICHEN STELLEN 3/2020

Sicherheit, Maskenmuffel und Co.

Erste Fachtagungen finden wieder statt

Fachliche Debatten rund um die Mobilität wurden in den vergangenen Monaten weit gehend virtualisiert. Und noch immer finden fast alle inhaltlichen Veranstaltungen online statt. Aber: Erste Schritte in die Normalität werden gewagt.

So widmete die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV), die Aufgabenträgerorganisation für den SPNV im nordöstlichsten Bundesland, ihre Präsenzveranstaltung in Rostock dem Thema "ÖPNV-gestärkt aus der Krise?". Dabei wurde deutlich, dass es in einer Ferienregion wie der Ostsee touristische Verkehre sind, die sich relativ besser als die regulären Linienverkehre entwickeln, was die Fahrgastrückgewinnung angeht. Landesverkehrsminister Pegel nutzte die Gelegenheit, die Digitalisierung des Fahrausweisvertriebs anzumahnen - gerade in Gegenden, in denen sie noch nicht weit gediehen ist.

Die Diskussion über "Maskenmuffel" und den angemessenen Umgang mit ihnen schaute bei einer Veranstaltung der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer immer wieder hervor. Aber auch ohne diese sensible Frage ist die Zahl der Übergriffe auf Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter laut einer Untersuchung der GDL in den vergangenen Jahren weiter gestiegen. mofair-Geschäftsführer Matthias Stoffregen plädierte dafür, Sicherheitsthemen in SPNV-Ausschreibungen klarer zu behandeln, damit nicht auf ihre Kosten gespart wird.

Was die relative Zufriedenheit und langfristig zu erwartende Gesundheit der Beschäftigten angeht, zeigte die Untersuchung deutlich bessere Werte bei den Wettbewerbsbahnen als bei den DB-Töchtern – durch verschiedene Berufe und durch fast alle Alterskohorten. Ein deutliches Zeichen, dass der Wettbewerb nicht auf Kosten der Beschäftigten ausgetragen wurde und wird.



Wolliner Str.

Krise als Chance für die Digitalisierung:

Landesverkehrsminister Christian Pegel.

Abfahrt in



Auch auf dem Podium war Abstand angesagt. mofair-Geschäftsführer Matthias Stoffregen (ganz rechts) in Diskussion u.a. mit dem GDL-Vorsitzenden Claus Weselsky (Mitte) und Sven Flore, SBB Cargo International (ganz links).

mofair 15 Jahre

Jubiläum in entscheidender Zeit

Am 5. September 2005 wurde mofair in Berlin gegründet. Die Jubiläumsbroschüre bietet einen Überblick über Geschichte und Entwicklung des Verbandes, zeichnet ein aktuelles Bild des Marktes im Schienenpersonenverkehr und beschreibt die wichtigsten Herausforderungen für die kommenden Jahre. Interviews und Interventionen wichtiger Partner und Begleiter des Verbandes runden das Bild ab. Die Broschüre können Sie hier abrufen. Druckexemplare können Sie bei uns anfordern (siehe Impressum).

Außerdem finden Sie auf der mofair-Website eine Reihe neuer Positionspapiere, darunter eines zur künftigen Struktur des DB-Konzerns. Gerade in Zeiten wie diesen darf es ein "Weiter so" nicht geben.



IMPRESSUM: mofair e. V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin, Tel.: +49 (0)30 53149147-6 V.i.S.d.P.: Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e.V.; info@mofair.de, www.mofair.de