

Weichen stellen

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Nr. 1
März 2021



DIE AKTUELLEN THEMEN

Entscheidungen zu Corona-Hilfen notwendig • BGH-Urteil: DB Netz muss für Schlechtleistungen haften • ERegG-Entwurf deutlich hinter Erwartungen • Winterchaos bei DB Netz • DB allein zu Haus • mofair goes social

Entscheidungen zu Corona-Hilfen notwendig Ehrmann-Gutachten liefert Argumente

Die Corona-Pandemie hat Deutschland weiter fest in Griff. Schon seit einem Jahr ist deutlich, dass der für die Erreichung der Klimaziele so wichtige öffentliche Verkehr finanziell stark betroffen ist. Menschen nutzen weniger oft Busse und Bahnen. Sie bleiben im Homeoffice oder steigen aus – unbegründeter – Sorge vor einer Corona-Infektion nicht mehr in die Fahrzeuge des ÖV, sondern lieber wieder ins Auto.

Nach der „Marktuntersuchung Eisenbahn 2020“ der Bundesnetzagentur entstand der Eisenbahnbranche insgesamt ein pandemiebedingter Schaden von 2,5 Mrd. Euro. Insofern ist es erstaunlich, dass die DB AG gegenüber der Bundespolitik eine „coronabedingte“ Eigenkapitalerhöhung von 5 Mrd. Euro durchsetzen konnte. Als die EU-Kommission diese – zu Recht! – nicht genehmigte, sondern Auflagen forderte, schwenkte die Bundespolitik um: Der Haushaltsausschuss erhöhte die Verschuldungsgrenze auf 32 Mrd. Euro zu Ende 2020 und auf 35 Mrd. Euro 2021. Allein für 2020 war das ein Anstieg um sieben Milliarden – durch Corona beim besten Willen nicht zu erklären.



Foto: Wikipedia

Auch Corona – nur viel schöner anzusehen als das Virus, das wir alle nicht mehr sehen mögen.



Foto: Bundesnetzagentur

Die Bundesnetzagentur berechnet einen Gesamtschaden für den Eisenbahnsektor von 2,5 Mrd. durch die Pandemie im Jahr 2020.

Vor diesem Hintergrund stellten mofair und das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen an Thomas Ehrmann, Wirtschaftswissenschaftler an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster (WWU) folgende Frage: Welcher der beiden Wege, Eigen- oder Fremdkapital-, also Schuldenfinanzierung, ist aus Steuerzahlersicht der bessere, oder eher: der weniger schlechte?

Ehrmann, der die DB als Mitglied ihres Wissenschaftlichen Beirats bis zu dessen Auflösung über 17 Jahre begleitet hat, verwendet für seine Analyse die Jahresberichte der DB selbst bis zum Jahr 2019, also noch ehe die Coronakrise wirksam wurde. Es zeigt sich, dass das Unternehmen seine Ausgaben und seine Verbindlichkeiten zu keiner Zeit aus dem laufenden Geschäft bestreiten kann. Über die Jahre hat sich ein Zyklus aus Eigenkapitalerhöhungen, Wertberichtigungen und Verlängerungen von Nutzungsdauern von Anlagegütern (Brücken!) eingeschlichen, durch den die wirtschaftliche Misere verschleiert wird.

Ehrmann plädiert daher für eine Fremdkapitalfinanzierung der DB, weil dieses die einzige Möglichkeit ist, frisches Geld mit klaren Zweckbindungen zu versehen. Eigenkapital dagegen verschwindet nach seinen Worten „im Nebel“. Vor allem darf es zusätzliche Mittel nur mit Auflagen geben, die eine Verzerrung des Wettbewerbs vermeiden bzw. den Schaden für den Wettbewerb ausgleichen. Dabei entwickelt er Analogien zu den Beihilfeverfahren zur Commerzbank (2009) und der Lufthansa (2020).

Er nennt konkret: eine externe Überprüfung der Voraussetzungen zu Erforderlichkeit, Geeignetheit und Umfang der Maßnahmen, eine Kündigung der Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge, eine Preisbeobachtungsstelle zur Vermeidung von Preisdumping, ein Verbot einer Preisunterbietung der Wettbewerber – z. B. durch Supersparpreise – bis zur Rückzahlung der Beihilfen, die Liquidation der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, die Öffnung der Vertriebsportale bahn.de und DB Navigator für alle Wettbewerber samt Freigabe aller damit verbundenen Vertriebs-, Tarif- und weiterer Daten wie etwa Auslastungsdaten, eine Übertragung von Trassen an Wettbewerber sowie ein Verbot der Boni.

Es ist höchste Zeit, dass die Bundesregierung und besonders das BMVI sich diese Hinweise zu Herzen nimmt. Erst dann wird eine Verhandlungslösung mit Brüssel möglich.

Jederzeit möglich und in der Krise dringend nötig sind unternehmensübergreifende Hilfen für eigenwirtschaftliche Eisenbahnunternehmen im Fern- und Güterverkehr und für Infrastrukturunternehmen. Den Einwand, diese Unternehmen könnten nach den allgemeinen Stabilisierungsmaßnahmen für die Wirtschaft Unterstützung erlangen, wiederholt das BMVI zwar ständig, er wird nur durch die Wiederholung nicht richtiger.

Thomas Ehrmann von der WWU Münster hat das Gutachten verfasst.



Foto: Thomas Ehrmann

COMMERZBANK

Die Commerzbank musste für ihre Rettung 2009 massive Auflagen akzeptieren ...



Lufthansa

... genau wie die Lufthansa im vergangenen Jahr.

Logos: Commerzbank, Lufthansa

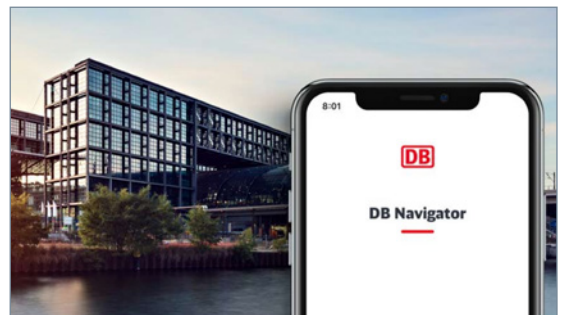


Foto: Deutsche Bahn AG

Sollen auch für Wettbewerber geöffnet werden: Die Plattformen bahn.de und der DB Navigator.

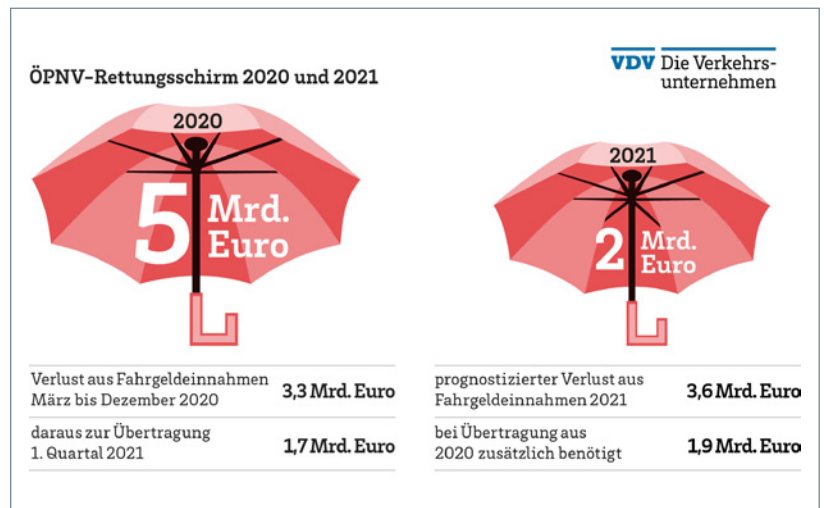


Foto: Bahn-Touristik-Express

Brauchen wirklich Coronahilfen – und bekommen sie seit einem Jahr nicht: Eigenwirtschaftliche Unternehmen im Fernverkehr.

Und nicht zu vergessen: Für die gemeinwirtschaftlichen Verkehre des Nahverkehrs muss der Rettungsschirm des vergangenen Jahres verlängert werden. Durch Restmittel aus 2020 sind von den dafür benötigten insgesamt ca. 3,5 Mrd. Euro etwa 1,5 Mrd. Euro bereits gedeckt. Aber es verbleiben für Bund und Länder je rund eine Milliarde Euro, damit das Angebot aufrechterhalten werden kann. Hierzu muss es bis spätestens Juni eine definitive Lösung geben.

*Muss 2021 fortgeführt werden:
Der Rettungsschirm für den Nahverkehr.*



Wie sonst im Wirtschaftsleben

BGH-Urteil: DB Netz muss für Schlechtleistungen haften

Liefert ein Unternehmen ein schlechtes Produkt, muss es für den wirtschaftlichen Schaden, den sein Kunde daraus erleidet, haften und eventuell Schadensersatz leisten. So ist es überall im Wirtschaftsleben, sollte man meinen.

Zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB Netz als dem größten Betreiber der Schienenwege in Deutschland (ca. 90 % des Netzes) war es bisher anders. Zwar nahmen in den vergangenen Jahren die Infrastrukturprobleme – defekte Weichen und Bahnübergänge, kaputte Oberleitungen, Sturm- und Schneeprobleme (s. u.) und schlecht gemanagte Baustellen – immer weiter zu.

Doch die DB Netz stellte sich auf den Standpunkt, sie schulde den Zugangsberechtigten zwar eine Trasse, dieses aber nicht pünktlich – ziemlich kühn angesichts der Bedeutung des Fahrplans für das System Bahn. Konfrontiert damit, dass die Unternehmen des Regionalverkehrs auch dann Vertragsstrafen wegen Unpünktlichkeit an ihre Aufgabenträger zahlen müssen, wenn die defekte Infrastruktur für die Verspätung ursächlich war, zuckte man bei der DB Netz nur mit den Schultern. Solche Verträge hätte man gar nicht unterschreiben dürfen, hieß es lapidar.

Damit ließen es viele Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht bewenden und klagten auf Schadensersatz. Angesichts der Komplexität ziehen sich die Verfahren sehr lange und gehen über mehrere Instanzen. Die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft



Foto: Bundesgerichtshof

Der Bundesgerichtshof in Karlsruhe hat ein wegweisendes Urteil gesprochen.



Foto: mofair

Nicht immer hilft der Segen der Heiligen Barbara: Viele Baustellen werden schlecht gemanagt, und die Folgen tragen bisher die Verkehrsunternehmen.

(ODEG), Tochter des BeNEX- und des NETINERA-Konzerns, kam als erste beim Bundesgerichtshof (BGH) in Karlsruhe an. Dieser stellte klar, dass die DB Netz Trassen pünktlich zur Verfügung stellen und dafür haften muss. Wie hoch der Schadenersatz ist, müssen nun die unteren Gerichte entscheiden.

Das ist eine wegweisende Entscheidung (Az: XII / ZR 29 / 20). Sie wird die DB Netz nötigen, ihre Prozesse auf mehr Qualität und auf die Bedürfnisse der Kunden – also der Eisenbahnverkehrsunternehmen und letztlich der Fahrgäste – auszurichten, und weniger an der finanziellen Optimierung des Konzerns. Die Politik muss nun dafür sorgen, dass die Haftung im Eisenbahnregulierungsgesetz verankert wird, damit Gerichtsverfahren künftig überflüssig werden. Und es muss ausgeschlossen werden, dass sich die DB Netz Mehrkosten über die Anreizregulierung zurückholt.

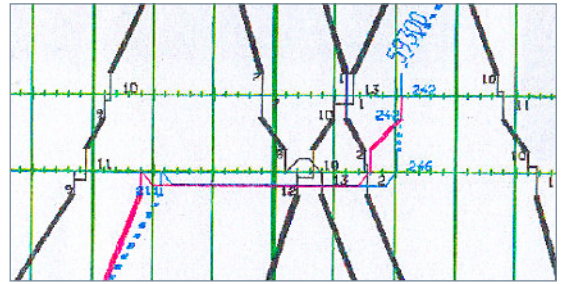


Abbildung: Wikipedia

Nicht nur eine Trasse, sondern eine **pünktliche** Trasse muss die DB Netz liefern.

ERegG-Entwurf deutlich hinter Erwartungen Sicherung des Deutschlandtakts fraglich

mofair hatte das Eisenbahnregulierungsgesetz bereits 2016 als unzureichend für seine Zwecke – mit fairem Wettbewerb mehr Verkehr auf die Schiene zu holen – kritisiert. Im November 2020 legte das BMVI den Entwurf zur Novellierung des ERegG vor. Er enthielt praktisch nichts, was gegen die Strukturprobleme des Bahnsystems hilft. Übergang zum Grenzkostenprinzip, Regulierung von Daten und Tarifen, weitergehende Entflechtungsvorschriften für den integrierten Konzern – nichts davon wurde aufgegriffen. Es wird lediglich versucht, das ERegG an den veränderten europäischen Rechtsrahmen anzugleichen.

Die Implementierung des Deutschlandtakts soll zumindest regulatorisch vorbereitet werden. Aber auch dabei greift der Entwurf zu kurz: Der Begriff der Systemtrasse wird nicht aufgenommen. Stattdessen sollen Rahmenverträge, die die DB Netz seit 2016 nicht mehr angeboten hatte, trotz ihrer schwierigen Handhabung die Brücke zum Deutschlandtakt bilden. Über eine Experimentierklausel, deren genauer Anwendungsbereich über eine Rechtsverordnung definiert werden muss, sollen auf ausgewählten Strecken Elemente des Deutschlandtakts erprobt werden.

Klingt kompliziert, ist es auch. Ein Gesetzesbeschluss noch vor der Sommerpause ist guten Gewissens nicht möglich – zu viele Fragen sind noch offen.

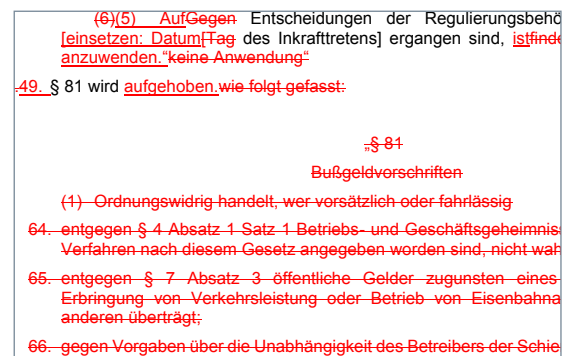


Abbildung: mofair

Im ERegG-Referentenentwurf noch drin, in der Kabinettsfassung schon gestrichen: Bußgeldvorschriften, wenn der Infrastrukturbetreiber Fristen verstreichen lässt.



Foto: mofair

Braucht weiter eine umfassende Reform: Das Eisenbahnregulierungsgesetz

Winterchaos bei DB Netz

Organisationsversagen, wenn es mal schneit?

Zwischen dem 6. und dem 16. Februar 2021 brachten Tief „Tristan“ und seine Folgen den Eisenbahnverkehr vor allem in der Mitte Deutschlands zum Erliegen. Schnee, Schneeverwehungen und tiefe Temperaturen sind aber um die Jahreszeit nicht ungewöhnlich.

Allerdings zeigte sich DB Netz trotz ihrer „neuen Schneestrategie“ nach den Erfahrungen der Sturmsaison 2017 / 18 erneut gänzlich unvorbereitet. Schneepflüge waren nicht vorhanden bzw. konnten nicht herangeschafft werden. Weichenheizungen waren an vielen Stellen defekt oder gar nicht erst verbaut. Hilfsangebote von Verkehrsunternehmen wurden abgelehnt, weil Verantwortlichkeiten unklar waren. Die Regionalbereiche der DB Netz sprachen untereinander nicht. Ob eine Strecke befahrbar war, darüber gaben Fahrdienstleiter und Betriebsleitzentralen unterschiedliche Auskünfte. Manchmal mussten es die Verkehrsunternehmen durch „Fahren auf Sicht“ selbst herausfinden. In der [mofair-Stellungnahme an die Bundesnetzagentur](#) finden sich viele Detailbeispiele.

Die Vorkommnisse werden ein Nachspiel haben: Eisenbahn-Bundesamt und Bundesnetzagentur untersuchen sie jetzt. Dabei stehen drei Fragen im Raum: War die Sicherheit jederzeit gewährleistet? Wurden die Rechte der Verkehrsunternehmen auf Zugang zu Strecken und Wartungseinrichtungen länger als notwendig eingeschränkt? Und nicht zuletzt: Wurden Wettbewerbsbahnen gegenüber Transportgesellschaften des DB-Konzerns benachteiligt?



Foto: Wikipedia

So sollte es aussehen: Eine funktionierende Weichenheizung im Winter, die das Einfrieren verhindert.



Foto: Nordwestbahn

Die Kollegen der Nordwestbahn mussten ihr Fahrzeug freischaufeln. Zuständig gewesen wäre DB Netz.

DB allein zu Haus

„Systemverbund Bahn“ muss mehr sein als ein Schlagwort

An das Verkehrsmittel Bahn knüpfen sich große politische Hoffnungen. Das ist gut und richtig. Problematisch wird es, wenn die Deutsche Bahn AG sich allein zum Fels in der

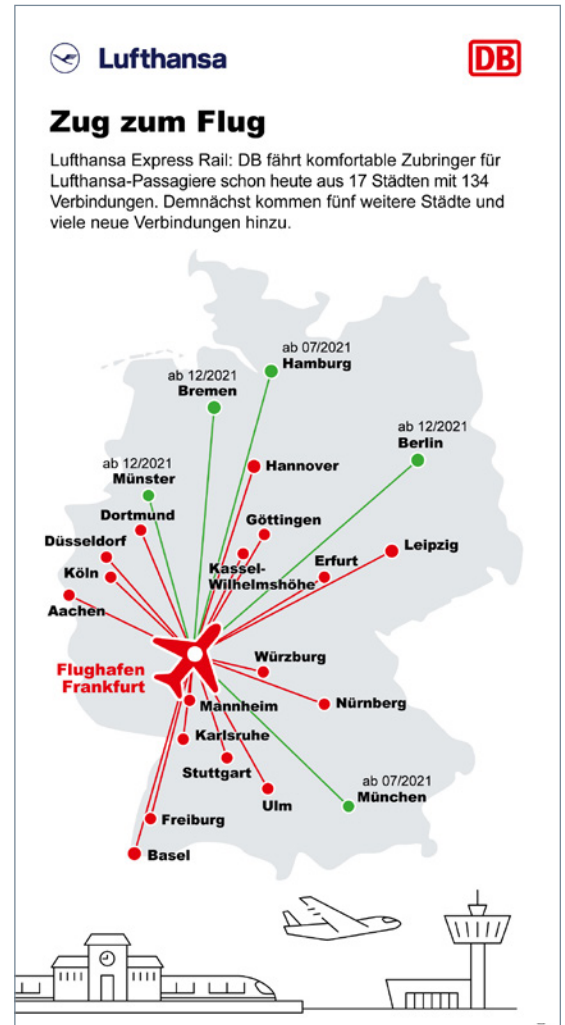
Brandung der Klimakrise stilisiert. Mit Beispielen, wie die DB sich mit dem Sektor gleichsetzt, könnte man Bücher füllen. Hier ein aktuelles:

Um innerdeutsche Flugreisen künftig überflüssig zu machen, haben DB Fernverkehr und die Lufthansa den Einsatz neuer ICE-Verbindungen ab Dezember 2021 vereinbart. Einige Verbindungen sollen sogenannte „Supersprinter“ zum Flughafen Frankfurt sein.

Fluggäste zu Fahrgästen zu machen, ist richtig. Nur: Wie passen solche Überlegungen zu einer neuen „Bodenhansa“ eigentlich in die vorhandenen Taktfahrpläne? Und sind sie mit dem künftigen Deutschlandtakt vereinbar?

Nicht zuletzt widersprechen zusätzliche Verbindungen mit einer anderen Durchschnittsgeschwindigkeit diametral den Prinzipien einer kapazitätsschonenden Planung. Über diese tauscht sich die Branche am „Runden Tisch Kapazität“ und seinen Arbeitsgruppen aus. Gern hätte man von den Planungen der DB nicht erst aus der Presse erfahren.

An sich gute Idee, aber schlecht abgestimmt: Die Supersprinter von DB und Lufthansa.

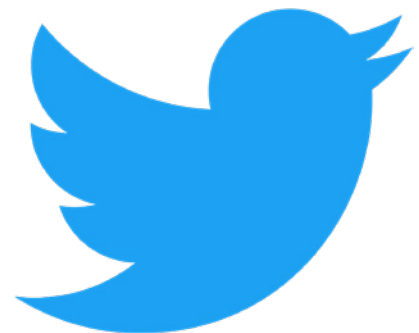


mofair goes social

Twitterkanal gestartet

Interessiert an bahnpolitischen Neuigkeiten? Lust auf die „drei K“ – kompetent, kritisch und kurzweilig? Dann ist der neue Twitterkanal von mofair das richtige für Sie:

Unter <https://twitter.com/mofaireV> zwitschert mofair seit Jahresbeginn eigene und Branchenpositionen und nimmt Stellung in aktuellen Debatten.



Impressum

mofair e.V.

Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin | Tel.: 030 53 14 91 47-6 | www.mofair.de | info@mofair.de

V.i.S.d.P.: Matthias Stoffregen, Geschäftsführer mofair e.V.