

Reinhardtstraße 46
D-10117 Berlin
Tel.: +49 30 - 53 14 91 4 7 0
Fax: +49 30 - 53 14 91 47 2
office@netzwerk-bahnen.de
info@mofair.de
www.mofair.de
www.netzwerk-bahnen.de

Frau
Margrethe Vestager
Kommissarin für Wettbewerb
Europäische Kommission
Place Madou/Madouplein 1
B - 1210 Bruxelles/Brüssel

Berlin, 1. Dezember 2019

Sehr geehrte Frau Kommissarin,

sehr herzlich möchten wir Ihnen zur erneuten Berufung und Bestätigung zur Kommissarin für Wettbewerb und zur zusätzlichen Aufgabe als Executive Vice-President für das digitale Zeitalter gratulieren und Ihnen viel Kraft und Erfolg für diese anspruchsvolle Aufgabe wünschen.

Unsere beiden Verbände vertreten zusammen rund 100 Unternehmen jenseits des Konzerns der Deutschen Bahn AG, die in Deutschland wie auch in weiteren Mitgliedsstaaten und der Schweiz im Schienenpersonen- und -güterverkehr tätig sind und übergreifend in Deutschland als „Wettbewerbsbahnen“ firmieren. Sowohl die Zahl der Unternehmen, noch mehr aber die zwischenzeitlich erreichten Marktanteile von 52,8 Prozent an der Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs und 36 Prozent der Betriebsleistung im Schienenpersonennahverkehr zeigen, dass in Deutschland bereits in zwei von drei Verkehrsarten auf der Schiene intensiver Wettbewerb auf der Schiene stattfindet. Allerdings ist schon das jeweilige DB-Verkehrsunternehmen noch sechs- bis acht Mal größer als der nächstgrößere verkehrliche Wettbewerber außerhalb des integrierten Konzerns, weswegen die Wettbewerbssituation aufmerksam analysiert und weiterentwickelt werden muss.

Wir sehen in der Stärkung eines fairen inter- wie intramodalen Wettbewerbs eine der zentralen Möglichkeiten, die Schiene zu modernisieren und damit Verkehre auf die Schiene zu verlagern und dadurch auch die Ziele der Europäischen Union im Klimaschutz, in der Verkehrssicherheit und für ein leistungsfähiges gemeinschaftsweites Verkehrssystem für Bürger und Wirtschaft zu gewährleisten. Aktuell haben wir die Wettbewerbssituation für die Schienenbranche im inter-, wie im intermodalen Wettbewerb im „Wettbewerber-Report Eisenbahnen 2019/20“ beschrieben, den Sie auf unseren Internet-Seiten finden und dessen gedruckte Fassung wir Ihnen per Post übersandt haben.

Schon am Tag der Amtsübernahme möchten wir Sie aus gegebenem Anlass auf ein aktuelles Problem aufmerksam machen und darum bitten, die deutsche Bundesregierung zur Beachtung des Gemeinschaftsrechts anzuhalten.

Mit Schreiben vom 8. November haben wir Ihrer Generaldirektion und ebenfalls der DG Move ein Gutachten der Kanzlei CMS Hasche Sigle übersandt, das sich mit der beihilferechtlichen Bewertung der von der deutschen Bundesregierung geplanten Eigenkapitalerhöhung der Deutschen Bahn AG im Umfang von elf Milliarden Euro im Zeitraum von 2020 bis 2030 befasst hat.

Zwei wesentliche Ergebnisse des Gutachtens möchten wir an dieser Stelle noch einmal herausheben: die vom sogenannten „Klimakabinett“ am 20. September überraschenderweise vorgeschlagene Eigenkapitalerhöhung der Deutschen Bahn AG im Umfang von elf Mal je einer Milliarde Euro ist unzweideutig eine Beihilfe und ist - ungeachtet der konkreten Ausgestaltung – nach den gemeinschaftsrechtlichen Rahmenbedingungen wettbewerblich nicht genehmigungsfähig.

Zeitgleich hatten wir das Gutachten auch Vertretern der Bundesregierung, namentlich den Bundesministern für Verkehr und digitale Infrastruktur und für Finanzen übersandt. Diese Vorgehensweise hatten wir gewählt, nachdem das für die Beteiligungsverwaltung des Bundes an der Deutschen Bahn AG und für die Verkehrspolitik federführende Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf eine sehr schnell erfolgte Nachfrage am 23. September sowie auf eine mündliche Nachfrage im Lenkungskreis des vom BMVI verantworteten „Zukunftsbündnis Schiene“ am 15. Oktober keine weiteren Einzelheiten zur Maßnahme veröffentlicht hatte und die Beschlussfassung über die Bereitstellung der ersten Milliarde mit dem Bundeshaushalt 2020 bevorstand. Unsere Bedenken hatten wir auch den berichterstattenden Abgeordneten des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages mitgeteilt.

Der Deutsche Bundestag hat ohne erkennbare Reaktion auf die Hinweise am vergangenen Freitag, dem 29. November, den Bundeshaushalt 2020 in 3. Lesung einschließlich der besagten Milliarde für das kommende Haushaltsjahr beschlossen. Nach Einschätzung der Gutachter ist damit bereits der Beihilfetatbestand erfüllt.

Nahezu zeitgleich hat uns der Bundesbeauftragte für den Schienenverkehr und Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, mit dem beigefügten Schreiben auf die besagten Anfragen und die Übersendung des Gutachtens geantwortet.

Das Schreiben enthält drei wesentliche Aussagen neben der Ankündigung, dass die konkrete Ausgestaltung noch erfolgen und mit der EU-Kommission abgestimmt würde:

- 1) Die zusätzlichen Mittel sollen für infrastrukturelle Vorhaben, die allen Nutzern des Schienennetzes zugutekommen würden, eingesetzt werden und Lücken bei der bisherigen staatlichen Finanzierung schließen.
- 2) Die Bedingungen des „Private Investor-Tests“ sollen erfüllt werden.
- 3) Die Mittel sollen nicht im Konzern, sondern in (einem?) Infrastrukturunternehmen des bundeseigenen DB-Konzerns kapitalerhöhend wirken.

Auf die von uns vorgetragenen Vorschläge, wie die aus Sicht unserer Verbände äußerst sinnvolle stärkere Förderung der Infrastrukturmodernisierung durch den Bund mit alternativen Instrumenten wettbewerbs-

neutral realisiert werden könnte – genannt hatten wir einen Infrastrukturfonds oder eine weitere „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ – wurde im Schreiben nicht eingegangen.

Wir möchten Sie bitten, die Bundesregierung zur Durchführung eines formellen Beihilfeverfahrens in der genannten Angelegenheit aufzufordern, da es sich bei den genannten Ausführungen lediglich um Behauptungen handelt, die durch die Unterzeichner und die von Ihnen vertretenen Unternehmen (s.u.) in der offensichtlich laufenden Diskussion zwischen Bundesregierung und dem bundeseigenen DB-Konzern zur Fixierung der Eigenkapitalerhöhung nicht nachvollzogen und auch nicht beeinflusst werden können.

Insofern wir zwei relevante zusätzliche Quellen, in denen in den vergangenen Wochen das Vorhaben angesprochen wurde, berücksichtigen, verstärken sich unsere Bedenken, dass selbst die genannten Kriterien mit sehr hoher Sicherheit nicht eingehalten werden können. Aus Gründen des hohen politischen Drucks, die am 20. September der Öffentlichkeit vorgestellte Idee auch Realität werden zu lassen, muss daher aus unserer Sicht die EU-Kommission ihre Wächterfunktion zur Gewährleistung eines fairen und unverfälschten Wettbewerbs gegenüber der Bundesregierung wahrnehmen.

- 1) In der Fragestunde des Deutschen Bundestages vom 14. November bekräftigt der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, eine Aussage, wonach die Mittel für die Schieneninfrastruktur verwendet werden sollen und gibt allgemein die DB-Infrastrukturgesellschaften als Empfänger an, gibt jedoch im gleichen Zusammenhang („Die zusätzlichen Mittel sollen für investive und aufwandswirksame Maßnahmen verwendet werden.“) die Verwendung für „Aufwand“ an.

Dies deckt sich mit der Einschätzung vieler Beobachter, dass die DB die Verluste von defizitären Teilen des Konzerns (insbesondere bei der DB Cargo AG) in immer stärkerem Maße durch Gewinne, die im Wesentlichen in den Infrastrukturgesellschaften anfallen, unzulässig querfinanziert.

So überstieg beispielsweise 2018 der deutlich gegenüber dem Vorjahr gesteigerte und an den DB-Konzern abgeführte Gewinn allein der DB Netz AG (509 Mio. Euro) die Ausschüttung des gesamten Konzerns an den Bund (450 Mio. Euro) deutlich.

Eine Kapitalerhöhung der Infrastrukturgesellschaften würde diesen Effekt möglicherweise noch weiter anheizen, zumal der DB-Konzern mit stark steigendem Aufwand insbesondere im Personalbereich umgehen muss.

- 2) In einem Schreiben des Vorstandsvorsitzenden des DB-Konzerns, Richard Lutz, vom 8. November an den Bundesminister für Verkehr und digitale Struktur, das auch dem Verkehrsausschuss des Bundestages zur Kenntnis gegeben wurde, wird vergleichsweise ausführlich auf konkrete Maßnahmenideen unter vier Kriterien eingegangen. Die auf Seite 11 des ebenfalls anhängenden Schreibens aufgeführten vier Maßnahmenblöcke sind aus Sicht unserer beiden Verbände zunächst sinnvolle Maßnahmen, bei denen heute tatsächlich der Bund keine Finanzierung sichert. Allerdings sind nicht alle Maßnahmen zweifelsfrei als Investitionen erkennbar und auch nicht gegen existierende Förderprogramme abgegrenzt. Die Maßnahmen sind darüber hinaus nicht abschließend aufgezählt. In jedem Fall sind aber weder für den Bund noch für die Öffentlichkeit noch für Unternehmen, deren Verkehrsleistungen im Wettbewerb zu Verkehrsunternehmen des DB-Konzerns erbracht werden, Rückschlüsse auf die tatsächliche Verwendung möglich. Durch den konzerninternen Finanzierungsverbund der DB sind auch aus

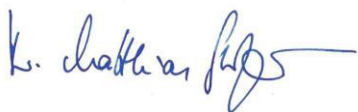
der öffentlich zugänglichen Berichterstattung des Unternehmens keine Rückschlüsse möglich.

Mangels öffentlicher Kontrollmöglichkeit würde durch eine Eigenkapitalerhöhung, einerlei ob im DB-Konzern oder bei den Infrastrukturgesellschaften, der DB weitergehender finanzieller Spielraum zur Schaffung von Wettbewerbsvorteilen verschafft werden – und dies über einen längeren Zeitraum und in einem erheblichen Umfang. Hierfür kann als Vergleichsmaßstab darauf hingewiesen werden, dass das ausgewiesene Eigenkapital der DB Netz AG im Jahr 2018 bei knapp über acht Milliarden Euro lag. Im besagten Schreiben heißt es dementsprechend: „Die Eigenkapitalerhöhung schafft den Spielraum, um unternehmerisch sinnvolle Maßnahmen zu finanzieren, die in der vorgeschlagenen Form oder zeitlichen Abfolge aufgrund der Verschuldungsgrenze bislang in der Finanzplanung der DB nicht möglich waren. Die Finanz- und Investitionskraft der DB wird dadurch gesteigert.“ Dass mit diesen Maßnahmen die Anforderungen des „Private-Investor-Test“ erfüllt werden, scheint schon angesichts der langen Dauer der Reihe von Eigenkapitalerhöhungen nicht vorstellbar, zumal auch der Bundesrechnungshof bereit mehrfach Zweifel an der Belastbarkeit der Investitionsplanung der DB AG geäußert hat.

Wesentliches Argument gegen eine Allokation zusätzlicher Bundesmittel in den Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns ist im Übrigen, dass der Mechanismus zur Bestimmung der Trassen- und Stationsentgelte im deutschen Eisenbahnregulierungsrecht wesentlich bestimmt wird durch das eingesetzte Kapital und einen außergewöhnlich hoch angesetzten „angemessenen“ Verzinsungsanspruch. Die Folge einer jährlichen Zuführung von einer Milliarde Eigenkapital beispielsweise bei der DB Netz AG als der größten der drei DB-Infrastrukturgesellschaften könnte nach dem derzeit behördlich genehmigten Verzinsungsanspruch dazu führen, dass die DB Netz AG aus dem Markt jeweils jährlich 59 Millionen Euro zusätzliche Trassenerlöse ohne Leistungszuwachs auf dem Netz erheben könnte. Angesichts einer bisher regelmäßig erfolgten, ohnehin über der durchschnittlichen Preissteigerungsrate liegenden jährlichen Erhöhung der Trassenentgelte um 2,4 Prozent würde die Maßnahme die Wettbewerbssituation der Schiene im gesamten Verkehrsmarkt deutlich weiter nachteilig beeinflussen.

Wir möchten uns bereits jetzt für Ihr Engagement in dieser Angelegenheit bedanken und stehen für eventuelle Rückfragen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer mofair e.V.



Peter Westenberger
Geschäftsführer NEE e.V.