

## PRESSEMELDUNG

vom 25. Juli 2019

### Bessere Organisation und mehr Wettbewerb im Schienenverkehr Monopolkommission erhöht Druck auf die Regierung

„Wenig schmeichelhaft, wenn auch konzilient formuliert“ sind die heute im [Sondergutachten der Monopolkommission](#) zur Eisenbahnpolitik formulierten Kritikpunkte und Empfehlungen an die Bundesregierung.

Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE), dankte der Kommission für ihre zutreffende Analyse und das Interesse an einer echten Stärkung der Schiene. Westenberger: „Wenn die Gutachter mit „Änderungen am institutionellen Rahmen“ einfordern, dass sich der Bund endlich mit den Webfehlern der 25 Jahre alten Bahnreform auseinandersetzt, sollte dies auch Finanz- und Wirtschaftsminister sowie Umweltministerin und Kanzlerin interessieren.“ Vor allem aus Klimaschutzgründen benötige man eine leistungsfähigere Schieneninfrastruktur. Westenberger: „Mehr, aber auch effizienter organisiert. Die Politik muss den Rechtsrahmen nacharbeiten und zum Beispiel wie von der Monopolkommission vorgeschlagen den Schadenersatzanspruch anders regeln, die Findung der Trassenpreise ändern und der Bundesnetzagentur die Überprüfung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB-Netz ermöglichen.“ Die Gutachter sehen bei diesen vermeintlichen Peanuts zu Recht Dreh- und Angelpunkte.

Daneben greift die Monopolkommission mit dem Vorschlag einer Ausgliederung von zunächst DB Cargo und DB Schenker Logistics aus dem DB-Konzern beherzt ein Tabu-Thema auf. Westenberger: „Auch wenn die Vertreter der Koalition den integrierten DB-Konzern für sakrosankt erklären, bleibt wahr: es besteht kein Bedarf für staatliche Verkehrsunternehmen.“ Die im DB-Konzern gebündelten und im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sollten künftig rechtlich und tatsächlich unabhängig von den Infrastrukturen geführt und für weitere, nachhaltig orientierte Kapitalgeber geöffnet werden. Insbesondere im Bereich von Renten- und Pensionsfonds seien sichere und umweltverträgliche Kapitalanlagen gefragt.

Der Bund müsse sich darauf konzentrieren, für einen stark wachsenden Eisenbahnmarkt geeignete rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen, eine exzellente Infrastruktur sicherzustellen sowie den Beitrag des Schienenverkehrs zur grundgesetzlich garantierten Daseinsvorsorge und eine effiziente Behördenarbeit garantieren. Westenberger: „Damit hat er schon genug zu tun.“ Welche Rechtsform ein bundesweiter Schieneninfrastrukturbetreiber letztlich haben sollte, müsse diskutiert werden. Anders als die Monopolkommission muss er nach Auffassung der Wettbewerbsbahnen jedoch komplett gewinnfrei – wie die neue Autobahngesellschaft – arbeiten.

Unterstützung signalisieren die Wettbewerbsbahnen auch für die bereits im letzten Gutachten vor zwei Jahren erhobene Forderung, dass der Bund eine gründliche verkehrsträgerübergreifende Analyse der staatlichen Finanzierung und Abgabensituation im Verkehr unabhängig erstellen lassen soll. Westenberger: „Die Regierung ist auf die aktuell laufenden Debatten über Straßenmaut und CO<sub>2</sub>-Steuer denkbar schlecht vorbereitet. Dass Verkehr in vielen Fällen indirekt subventioniert wird und ungedeckte Belastungen bei Dritten produziert, ist hinter den allgemein gehaltenen Forderungen, dass Mobilität ‚bezahlbar‘ bleiben müsse, kaum noch zu erkennen.“

Pressekontakt: Peter Westenberger (Geschäftsführer), Mobil +49 170 48 54 864, E-Mail [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)