

Neues Sektorgutachten Bahn der Monopolkommission ist ein Fanal gegen verkrustete und wettbewerbsfeindliche Strukturen

(Berlin, 22. Juli 2021) Die Monopolkommission berät die Bundesregierung und hat gestern ihr alle zwei Jahr zu erstellendes Sektorgutachten zum Stand des Wettbewerbs auf den Eisenbahnmärkten veröffentlicht. Auf 137 Seiten bietet der Bericht eine ausführliche Analyse dazu, was wettbewerbspolitisch im deutschen Eisenbahnwesen nach wie vor falsch läuft.

„Das 8. Eisenbahn-Sondergutachten der Monopolkommission benennt insgesamt 36 Vorschläge, wie die Bundesregierung die sonst üblichen Marktprinzipien und -vorschriften auch beim Immer-noch-Monopolisten DB zur Geltung bringen kann. Es wird komprimiert erklärt, was schon längst hätte getan werden müssen. Handlungsfelder sind demnach das weiterhin unzureichende Eisenbahnregulierungsgesetz und Webfehler beim integrierten DB-Konzern. Die aktuellen Regularien schwächen das für Reisende, Verlader und die Erreichung der Klimaschutzziele wichtige System Schiene zu Gunsten der staatlichen Deutschen Bahn AG“, kommentiert Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen das Gutachten.

Die Kommission ist laut Eisenbahnregulierungsgesetz verpflichtet, alle zwei Jahre einen solchen Bericht vorzulegen. Allerdings ignoriert die Regierung seit Jahren die darin enthaltenen Vorschläge und Mahnungen, sodass sich die Gutachter:innen auf groteske Weise immer wieder den gleichen Themen annehmen müssen.

Ein Wettbewerbshemmnis ist die Tatsache, dass die Unternehmen der DB Ergebnisse an die Konzernmutter DB AG liefern müssen und beispielsweise Gewinne der DB Netz dafür eingesetzt werden können, um zum Beispiel die immer weiter steigenden Verluste der DB Cargo auszugleichen. Diese Quersubventionierung ist besonders pikant, da die Wettbewerber der DB Cargo Trassengebühren an die DB Netz zahlen müssen und damit indirekt ihren Wettbewerber finanzieren. Die Monopolkommission weist darauf hin, dass die derzeitige integrierte Struktur des DB-Konzerns unter der Kontrolle des Bundes Mängel und mangelnde Transparenz aufweisen, die unter anderem durch die kritisch betrachtete Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge entstehen.

Ein weiterer Kritikpunkt betrifft die mangelhafte Unabhängigkeit von Führungspersonal, das gesetzlich auch dem Wohl der nicht zur DB gehörenden Eisenbahnen verpflichtet ist. Zum einen bemängelt die Monopolkommission, dass Aufsichtsräte der Infrastrukturunternehmen gleichzeitig Führungspositionen bei der DB AG haben dürfen. Dies trifft beispielsweise auf den Konzernvorstand Infrastruktur, Ronald Pofalla, zu, der als Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB Netz AG maßgeblich über die Personalien in der Tochter bestimmt. Unabhängigkeit sei damit nicht gewährleistet. Die Güterbahnen sprechen sich dafür aus, diese Regelung sofort abzuschaffen und stimmen der Monopolkommission darüber hinaus zu, dass Sperrfristen bei DB-internen Wechseln eingeführt werden sollten. „Die Güterbahnen wünschen sich, dass Berlin sich diesen Doppelruf nach Fairness und Effizienz zu Herzen nimmt. Die neue Bundesregierung sollte eine Expert:innenkommission mit der Ausarbeitung einer Bahnreform II beauftragen, die diesen Namen verdient hat.“