

PRESSEMELDUNG

vom 16. Juli 2015

Unabhängigkeit von DB Netz muss gestärkt werden

Die Deutsche Bahn befindet sich nach eigenen Aussagen in einer schwierigen wirtschaftlichen Situation. Der Schienengüterverkehr geht nach jahrelang positiver Entwicklung wieder zurück. Der Personenfernverkehr auf der Schiene steht unter hohem Wettbewerbsdruck, im Nahverkehr erweist sich DB Regio häufig als nicht wettbewerbsfähig. Die Infrastruktur hat einen erheblichen Erneuerungsrückstand und ist nicht nachhaltig finanziert. Diesen Problemen will die DB mit einer Umstrukturierung des Konzerns begegnen. Dem Vernehmen nach soll DB Mobility Logistics AG aufgelöst und die Verkehrsunternehmen sollen direkt der Konzernspitze unterstellt werden.

„Wenn der DB-Konzern Maßnahmen zur Umstrukturierung einleitet, um wieder wettbewerbsfähig zu werden, darf dies auf keinen Fall zu einer Reintegration von Netz und Transport führen“, sagte Hans Leister, Präsident von mofair, des Verbandes der wettbewerblichen Personenverkehrsunternehmen auf Schiene und Straße. „Das wäre ein Zurückdrehen der Bahnreform zu Lasten des Wettbewerbs und der Wettbewerber.“

Die Umstrukturierung betrifft nicht nur den Konzern selbst, sondern hat aufgrund der dominierenden Position der DB große Auswirkungen auf die gesamte Branche des Schienenverkehrs und der Bahnindustrie.

Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender des Netzwerkes Europäischer Eisenbahnen, dessen Mitglieder im Güterverkehr unterwegs sind, forderte deshalb, dass die Umstrukturierung zu einer deutlich erweiterten Selbständigkeit der DB Netz AG und der anderen Infrastrukturbereiche im Konzern führen müsse.

„Compliance-Regeln müssen sicherstellen, dass alle Mitarbeiter im Konzern, die für die Infrastruktur zuständig sind und Entscheidungen für diese Bereiche treffen, sich strikt aus den Wettbewerbsaktivitäten der anderen Konzerntöchter heraushalten und im Wettbewerb neutral sind“, sagte Kerkeling. Dementsprechend müsse auch der Einfluss der Holding und ihrer Führungskräfte auf das Netz unterbunden werden.

Bereits bisher war es nicht nur ein Ärgernis, dass sich Infrastrukturbereiche und Verkehrsunternehmen der DB eines einheitlichen Lobbyapparats, einer einheitlichen Pressestelle und Rechtsabteilung bedienen. Es wird damit auch das Urteil des BVerwG (BVerwG 3 C 21.09) vom 18. März 2010 missachtet.

Vorstandsvorsitzender NEE e.V.
Vorstand NEE e.V.

Telefon
Mail
Web

Ludolf Kerkeling
Sven Flore, Günther Alsdorf,
Christian Dehns, Isabelle Schulze,
Gerhard Timpel, Michail Stahlhut
+49(030)53 14 91 47 0
office@netzwerk-bahnen.de
www.netzwerk-bahnen.de

Präsident mofair e.V.
Präsidium mofair e.V.

Hauptgeschäftsführer mofair e.V.
Telefon
Mail
Web

Hans Leister
Wolfgang Meier, Tobias Richter,
Josef Berker, Christian Paschen
Dr. Engelbert Recker
+49(030) 30 60 46 83
info@mofair.de
www.mofair.de

Darin heißt es: „Eine Einflussnahme im Interesse eines (im Konzern verbundenen) Eisenbahnverkehrsunternehmens muss „unterbunden“, das heißt tatsächlich wirksam ausgeschlossen werden. Das Gesetz (§ 9a Abs.1 Satz 2 Nr. 5 AEG) bekämpft damit nicht erst die Einflussnahme selbst, sondern bereits die Gefahr der Einflussnahme; und es gebietet nicht erst wirksame Maßnahmen gegen eine konkret drohende Einflussnahme, sondern wirksame Vorkehrungen gegen jede Möglichkeit der Einflussnahme.“

Diesem Urteil muss endlich Rechnung getragen werden.

Die DB AG ist ein Konzern mit zwei grundlegend unterschiedlichen Geschäftsfeldern, die deshalb nach Meinung der EU-Kommission und vieler Fachleute unabhängig voneinander sein sollten. DB Netz als Betreiber der Bundesschienenwege muss starke Anreize haben, eine hohe Auslastung der Infrastruktur zu erreichen. Zugleich bedarf es als Monopol einer starken Regulierung, solange das Netz zum DB Konzern gehört. Die DB-Transportunternehmen stehen dagegen im inter- und intramodalen Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, seien es andere Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Straße, die Binnenschifffahrt oder der Luftverkehr.

Die Verkehrsaktivitäten wurden 2008 in der Zwischenholding „DB Mobility Logistics AG“ gebündelt, um eine Privatisierung der Transportaktivitäten zu ermöglichen. Eine Privatisierung steht politisch nicht mehr zur Diskussion. Jetzt will auch die DB daraus die Konsequenzen ziehen und die DB Mobility Logistics AG auflösen, damit würden aber Netz und Verkehrsunternehmen wieder enger zusammenrücken.

Noch wichtiger als die Struktur des marktbeherrschenden Unternehmens ist allerdings die politisch verursachte mangelhafte Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Eisenbahn. Die hohen Trassenpreise (Schienen-Maut) für die Nutzung des gesamten Schienennetzes benachteiligen die Schiene gegenüber der Straße, auf der Maut nur für weniger als 10 Prozent des Netzes und im Personenverkehr gar nicht erhoben werden. Dies verhindert mehr Verkehr auf der Schiene. Hinzu kommen weitere politisch verursachte Benachteiligungen des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr, dem Binnenschiff und der Luftfahrt.

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. und mofair e.V. vertreten die Interessen von wettbewerblichen Verkehrsunternehmen bei der Beförderung von Gütern und Personen auf Schiene und Straße. Ihre wichtigsten Ziele sind: Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen und die Erbringung hochwertiger Verkehrsleistungen.

Pressekontakt:

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.
Ludolf Kerkeling (Vorstandsvorsitzender)
Friedrichstraße 186
D-10117 Berlin
Tel: +49 (0)30 53 14 91 47 0
vorstand@netzwerk-bahnen.de

mofair e.V.
Dr. Engelbert Recker (Hauptgeschäftsführer)
Nimrodstraße 28
13469 Berlin
Tel: +49 (0)30 30 60 46 83
e.recker@mofair.de