

Pressemitteilung

Die Monopolkommission hat heute erstmals ein Sondergutachten gemäß § 36 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) zur Wettbewerbsentwicklung bei der Bahn vorgelegt. Das unabhängige Beratergremium kommt zu dem Ergebnis, dass es um den Wettbewerb im Schienenverkehr noch nicht gut bestellt ist und dass in vielen Bereichen noch immer politischer Handlungsbedarf besteht, um die Wettbewerbssituation zu verbessern.

Am besten hat sich dem Bericht zufolge bislang der Schienengüterverkehr entwickelt. In diesem Bereich gibt es einige private Wettbewerber, denen es gelungen ist, Marktanteile von der Deutschen Bahn AG zu erobern. Im Personenverkehr findet dagegen auf der Schiene lediglich im Nahverkehr ein gewisser Wettbewerb statt. Die Marktanteile der Wettbewerber sind jedoch noch immer gering. Ein besonders düsteres Bild zeichnet der Bericht von der Wettbewerbssituation im Personenfernverkehr auf der Schiene: Hier findet bis heute kaum Wettbewerb statt. Nur sehr vereinzelt sind im Personenfernverkehr Privatbahnen in Konkurrenz zur Deutschen Bahn AG in den Markt eingetreten, und dies auch nur als Nischenanbieter vorwiegend in Ostdeutschland.

Im Vergleich zu anderen Verkehrsarten hat sich die Marktposition des Schienenverkehrs zwar unwesentlich verbessert. Aus Sicht der Monopolkommission bestehen infolge des **unzureichenden Wettbewerbs auf der Schiene** jedoch noch immer **Innovations- und Effizienzdefizite**. Diese lassen sich nach Auffassung der Monopolkommission auch nicht einfach mit einem Verweis auf bestimmte Nachteile der Schiene gegenüber Straße, Binnenschifffahrt und Luftverkehr abtun. „Es ist vielmehr anzunehmen, dass die Eisenbahnen unter dem langjährigen Schutz der Regulierung und angesichts der anhaltenden Subventionen nicht alle Möglichkeiten der Leistungssteigerung genutzt haben – auch wenn durchaus gewisse Erfolge zu verzeichnen sind“, so der Vorsitzende der Monopolkommission, Professor Dr. Jürgen Basedow. Als Beleg verweist die Kommission auf Wettbewerber, die mit kreativen und nachfrageorientierten Angeboten Kunden gewinnen und die Kundenwünsche besser erfüllen. Allerdings plädiert die Monopolkommission auch dafür, Wettbewerbsverzerrungen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten zu beseitigen.

Aus Sicht der Monopolkommission sind zudem eine Reihe von **Maßnahmen erforderlich**, um den Wettbewerb im Bahnbereich zu forcieren und so die Attraktivität der Schiene zu erhöhen. Für eine möglichst strikte eigentumsrechtliche Trennung von Netz und Betrieb als beste Lösung für den Eisenbahnsektor in Deutschland hatte die Monopolkommission schon im September letzten Jahres plädiert. Die Monopolkommission bekräftigt ihre Empfehlung nochmals nachdrücklich. Sollte die Politik sich dazu nicht durchringen können, müsste das Regulierungsregime geändert werden. Die **Kompetenzen der Bundesnetzagentur** müssten gestärkt werden, damit sie eine Diskriminierung bei der Trassenvergabe und in anderen Bereichen wirksam verfolgen und unterbinden kann. Die Monopolkommission ist der Ansicht, dass weder die jetzigen Befugnisse der

Bundesnetzagentur weit genug gefasst sind noch dass ihre Personalausstattung ausreicht, um diese Aufgabe adäquat erfüllen zu können, sollte die Deutsche Bahn AG als vertikal integriertes Unternehmen mitsamt Netz teilprivatisiert werden.

In diesem Zusammenhang sollte der Gesetzgeber noch einmal intensiv über die **Kompetenzaufteilung zwischen Eisenbahnbundesamt und Bundesnetzagentur** nachdenken. „Die bisherige Zuständigkeit der Bundesnetzagentur für die wirtschaftlichen Diskriminierungstatbestände ist nicht ausreichend“, mahnte der Vorsitzende Jürgen Basedow, „da auch technische Vorschriften oder Einschränkungen neue Bahnunternehmen in ihrem Betriebsablauf erheblich stören können.“ So wirkt sich beispielsweise die Einrichtung von Langsamfahrstellen oder gar die Stilllegung von Strecken ganz unmittelbar die Konkurrenz aus. Dies zeigt, dass einige Funktionen des Eisenbahnbundesamtes nicht nur rein technischer Natur sind, sondern Formen nichtpreislicher Diskriminierung betreffen. In diesen Punkten sollte eine Überschneidung der Kompetenzen zweier Bundesbehörden vermieden werden, um die Effizienz der Regulierung zu erhöhen. Zudem besteht nach Auffassung der Monopolkommission grundsätzlich die Notwendigkeit, dass der Gesetzgeber durch die grundlegende **Überarbeitung der Systematik des Eisenbahnrechts** für mehr Klarheit im Regulierungsrahmen sorgt.

Auch im **Personennahverkehr auf der Schiene** sieht die Monopolkommission Diskriminierungspotentiale der DB AG gegenüber neuen Wettbewerbern. Zugleich sind die Marktzutrittschranken trotz eines formal-juristisch freien Marktzugangs als hoch einzuschätzen. Noch immer wird nur ein relativ kleiner Teil des Regionalverkehrs in den Ländern wettbewerblich ausgeschrieben. Ohne eine grundlegende Neuausrichtung zumindest der Vergabepolitik der Länder wird nach Ansicht der Monopolkommission die quasimonopolistische Struktur des deutschen SPNV-Markts kaum zu überwinden sein.

Die Monopolkommission spricht sich in ihrem Gutachten auch für eine **Deregulierung des Buslinienfernverkehrs** aus. „Der Schutz der Eisenbahn und der wenigen privaten Busunternehmen vor Wettbewerb zieht erhebliche volkswirtschaftliche Verluste nach sich“, erklärte Basedow. Eine Aufhebung dieser wettbewerbsfeindlichen Regelungen würde im Fernverkehr zu sinkenden Kosten und Preisen führen sowie den Markteintritt effizienter Anbieter ermöglichen.

Die Forderung der DB AG nach einer **vollständigen Marktöffnung des Schienenverkehrs in Europa** wird durch die Monopolkommission unterstützt. Allerdings darf die fehlende europäische Harmonisierung nicht als Vorwand dafür dienen, den Liberalisierungsprozess zu unterbrechen. Nur wenn der Wettbewerb auf der Schiene funktioniert, wird die Eisenbahn ihre Leistungsfähigkeit steigern können und folglich ihre Position im Wettbewerb der Verkehrsträger verbessern.