



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Damen und Herren

Mitglieder des Ausschusses für Verkehr
und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages

Berlin, 15. Mai 2020

- Per E-Mail -

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

auch wenn sich der Schienengüterverkehr in der Corona-Pandemie als belastbar und systemrelevant für die Versorgung von Industrie und Handel erwiesen hat, gefährden die starken Rückgänge des Transportvolumens in vielen Segmenten die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen.

In der jüngsten Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur wurde nach unserer Kenntnis über entsprechende Auswirkungen beim DB-Konzern gesprochen, bedauerlicherweise jedoch offenbar nicht über die andere Hälfte des Marktes - die Wettbewerbsbahnen.

Wir erlauben uns daher, Ihnen das bereits am 30. April dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gesandte Schreiben samt Vorschlag eines „3-Stufen-Programms“ zu übermitteln. Es enthält Vorschläge für einen Stabilitätsfonds, Korrekturen an den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und die Rückkehr zu geltendem Recht sowie eine Innovationskomponente.

Die Pandemie-bedingten Umsatzausfälle bei den Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr haben wir darin auf der Basis einer Expertenschätzung mit zusammen 422 Mio. Euro in den Jahren 2020 und 2021 beziffert. Realistische Einsparungen sind dabei gegengerechnet. Wir haben allerdings darauf verzichtet, die Leistungsfähigkeit der Unternehmen nachhaltig schädigende Einschnitte bei den Kapazitäten vorzusehen, denn unsere Unternehmen wollen – im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen des Bundes – so schnell als möglich auf den bisherigen Wachstumspfad zurück. Die errechnete Summe berücksichtigt zunächst keine Hilfen aus bestehenden, aber ggf. anzupassenden Hilfsinstrumenten (z.B. Trassenpreisförderung).

In der Analyse haben wir unterstellt, dass sich die verkehrliche Situation ab diesem Sommer nach und nach erholt und zu Beginn des Jahres 2022 die Vorkrisenwerte (die durch ein langjähriges Wachstum gekennzeichnet waren) wieder erreicht werden können. Ob diese Annahme so eintritt, entscheiden allerdings nicht die Verkehrsunternehmen, sondern vor allem die Entwicklung im produzierenden Ge-

Vorstandsvorsitzender:	Ludolf Kerkeling
Vorstand:	Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister), Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Thomas Knechtel
Geschäftsführer:	Peter Westenberger
Vereinsitz:	Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

werbe – und das nicht alleine in Deutschland, denn mehr als die Hälfte des deutschen Schienengüterverkehrs ist bereits grenzüberschreitend. Die von uns getroffenen Annahmen und die Ergebnisse der Befragungen unserer Mitglieder teilen wir gerne für eine öffentliche Diskussion.

Schadenmindernd würde sich vor allem auswirken, wenn die vor der Krise geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen etwa zu den Lenk- und Ruhezeiten wiederhergestellt und in der Praxis auch kontrolliert würden. Deren Aussetzen im Straßengüterverkehr trägt angesichts der unauffälligen Entwicklung der Krankenstände weniger zur Versorgungssicherheit, sondern in Kombination mit dem Ladungsrückgang zum massiven Preisverfall und damit zu Rückverlagerungen von der Straße auf die Schiene bei. Eine temporär eingerichtete Preisbeobachtungsstelle würde u.E. helfen, vor allem inter-, aber auch intramodale Dumpingstrategien zu verhindern.

Gerade jetzt mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, würde die Pandemie-Schäden vermutlich am wirksamsten vermindern. Ansätze für das innerhalb der Bundesregierung beratene Investitionsprogramm, mit dem die Schiene gestärkt aus der Krise hervorgehen könnte, finden Sie in unserem Papier, z.B. für den kurzfristigen Ersatz älterer Fahrzeuge und die Modernisierung der Infrastruktur-IT.

Wir möchten Sie zugleich bitten, über eine Unterstützung des Schienengüterverkehrs durch staatliche Mittel für den gesamten Sektor zielgerichtet weiter zu beraten und Hilfen regel- und antragsbasiert, diskriminierungsfrei, dumpingvermeidend und unabhängig von der Eigentümerschaft zu gestalten. Wir haben für den Bereich des Schienengüterverkehrs die Einhaltung einer 1:1-Regel vorgeschlagen, wonach für jeden Euro an die DB Cargo wiederum ein Euro zur Deckung von Umsatzausfällen oder Investitionen bei den Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr aufgewandt werden soll.

Lassen Sie uns zuvor noch einen Blick auf die Option werfen, die Schäden durch Anpassung vorhandener Abgaben und Unterstützungsinstrumente zu minimieren:

An erster Stelle sind hier die bereits 2017 im Masterplan Schienengüterverkehr genannten Entlastungen bei den Energie- und Klimaschutz-Abgaben sowie der Verzicht auf neue Gebühren und Abgaben zu nennen.

Auch auf die Problematik der Netznutzungsentgelte im Bahnstrom, die zuletzt einen größeren Anteil als die vorgenannten am Bahnstrompreis hatten, möchten wir an dieser Stelle als mögliche „Stellschraube“ hinweisen.

Auch die von uns vorgeschlagene temporäre Erhöhung der Trassenpreisförderung auf 100 Prozent ist ähnlich gelagert. Leider ist der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur dieser Idee bisher nicht näher getreten, obwohl die EU-Kommission diesen Weg ausdrücklich empfohlen hatte und beim derzeitigen Fördersatz von 47 Prozent die vom Bund bereitgestellten Haushaltsmittel von 350 Mio. Euro für das TraföG nicht ausgeschöpft werden.

Erlauben Sie uns unter dem Gesichtspunkt der wettbewerbsneutralen Gestaltung von Hilfen nun noch einige Bemerkungen und Fragen zu dem öffentlich diskutierten Papier, das sich mit der Situation der DB befasst.

Sowohl die Dauer der Schadenswirkung (fast fünf Jahre) als auch die vermutlich aus Umsatzrückgängen errechnete Schadenshöhe von bis zu 13,5 Milliarden Euro ist nicht ohne Weiteres nachvollziehbar und sollte in der weiteren Diskussion auf einzelne Geschäftsfelder heruntergebrochen veröffentlicht und geprüft werden. Dies gilt auch für die Frage, auf welche Basis (Ist zum Vorjahr oder Plan) sich die Berechnungen beziehen.

Etwaige Hilfen sollten sich auf Schieneninfrastruktur und -verkehre in Deutschland konzentrieren. Ausländische unternehmerische Engagements und Verkehre sollten auf etwaige Doppelförderungen überprüft werden.

Ungeachtet der deutlichen Umsatzrückgänge seit Beginn der Pandemie ist dennoch auf den ersten Blick nicht plausibel, warum angesichts der konkret seit zwei Monaten spürbaren Ausfälle bereits in den „nächsten Wochen eine erste Tranche in Höhe von 4,5 Mrd. Euro“ bereitgestellt werden soll?

Aus unserer Perspektive sollten die infrastrukturbezogenen Schäden und jene bei im Wettbewerb stehenden Verkehrsunternehmen unterschiedlich behandelt (und korrekt zugeordnet) werden. Im „Systemverbund Bahn“ hat die DB AG einen anderen Blick auf die Infrastrukturkosten ihrer Verkehrsunternehmen, die Einnahmen bei ihren Infrastrukturunternehmen generieren als externe Verkehrsunternehmen.

Eine vorrangige und unternehmensunabhängige staatliche Verantwortung sehen wir bei den Schäden der Infrastrukturunternehmen, die auch in der Krise für alle Verkehrsarten und -unternehmen in einem weitgehenden Umfang weiter betrieben werden sollten. Es würde bei entsprechenden staatlichen Hilfen an diese Infrastrukturunternehmen allerdings niemandem einleuchten, wenn gleichzeitig wie bisher die drei Infrastrukturbetreiber (Netz, Station & Service, Energie) erhebliche Überschüsse zur Bildung der Dividende des Konzerns abführen würden (vgl. Diskussion bei anderen Aktiengesellschaften).

Bei der etwaigen Berücksichtigung von Umsatzausfällen der DB Energie GmbH aus dem Stromgeschäft wäre zu berücksichtigen, dass vermutlich auch externe Bahnstromanbieter mit dem gleichen Problem zu kämpfen haben.

Die Idee, das Eigenkapital der DB AG zu erhöhen, hat uns verwundert, denn die Situation erfordert bei allen geschädigten Unternehmen u.E. zuvorderst konkrete Liquiditätshilfen. Aus den noch nicht abgeschlossenen Diskussionen um die vom „Klimakabinett“ beschlossene mehrjährige DB-Eigenkapitalerhöhung, die der Modernisierung der Infrastruktur dienen soll, kann im Übrigen als ein Zwischenergebnis abgeleitet werden, dass ein zielgerichteter, diskriminierungsfreier Einsatz durch den Haushaltsgesetzgeber nicht gewährleistet werden kann. In diesem Zusammenhang bitten wir Sie, sicherzustellen, dass die oben genannten elf Milliarden Euro für Modernisierung und Ausbau der Schieneninfrastruktur – unabhängig von der Art der Zuwendung – ungeschmälert diesem Zweck zugeführt werden.

Neben den vom Bundesrechnungshof angemerkten Liquiditätsproblemen des DB-Konzerns war vor allem die wirtschaftliche Situation der DB-Güterbahngesellschaften bereits vor der Krise durch hohe, anhaltende und auch zuletzt steigende Defizite gekennzeichnet, deren Abbau zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs dringend erforderlich ist. Eine Vermischung mit der Hilfe für pandemiebedingte Ausfälle ist auf jeden Fall und nachweislich zu vermeiden, um eine dauerhafte Marktverzerrung auszuschließen.

In diesem Kontext sehen wir das Abgrenzungsproblem, welche Verkehrsleistungen zu einer – bisher im eigenwirtschaftlich zu betreibenden Schienengüterverkehr nicht konkret definierten – „Grundversorgung“ im Sinne einer Art Daseinsvorsorge für die verladende Wirtschaft gehören könnten. Besonders im Kombinierten und im Einzelwagenverkehr arbeiten die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit regelmäßigen Zugleistungen, deren Wirtschaftlichkeit in der Pandemie durch eine sinkende Auslastung (leere Stellplätze, kürzere Züge) beschädigt bzw. bedroht wird. Eine – zunächst naheliegende - Kürzung der Zugangebote senkt prinzipiell Kosten und Schäden, beschädigt aber auch das Kundenvertrauen bzw. kann zu ungewollten Verlagerungseffekten der verbliebenen Ladung auf die Straße führen. Um diesen Effekt zu vermeiden, könnten die Unternehmen den Umfang der Schäden zur Aufrechterhaltung eines über die Krise hinausweisenden Angebots darlegen.

Wir erlauben uns, dieses Schreiben auch den Mitgliedern des Haushaltsausschusses, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG zu übersenden.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer