

## Stellungnahme für den Verkehrsausschuss des Bundestages, 19.10.2011

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordneten,

ich möchte mich für die Einladung sehr herzlich bedanken, den Standpunkt der Kommission zu den bei dieser Anhörung angesprochenen Themen deutlich zu machen. Die Kommission hat eine Reihe von Vertragsverletzungsverfahren zur Umsetzung des sogenannten ersten Eisenbahnpakets gegen Mitgliedsstaaten eingeleitet. Diese betreffen vor allem die Themen Unabhängigkeit des Netzbetreibers bei den wesentlichen Funktionen Trassenzugang und Trassenpreise, die Stellung der Eisenbahnregulierungsbehörde und die Gestaltung der Trassenpreise. Das gegen die Bundesrepublik Deutschland eröffnete Verfahren befindet sich inzwischen beim Europäischen Gerichtshof. Das schriftliche Verfahren dort ist nunmehr abgeschlossen, so dass in Kürze mit einer mündlichen Anhörung zu rechnen ist. Daraufhin folgen dann der Schlussantrag des Generalanwalts und die Entscheidung selbst. Das Verfahren betrifft vier Themen: die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers, die nach Auffassung der Kommission fehlende Anreizregulierung, den Verstoss gegen die Entgeltgrundsätze, insbesondere das Prinzip der Berechnung der Trassenentgelte nach den direkten Kosten bzw. Grenzkosten, und die Auskunftsrechte des Eisenbahnregulierers.

Zum ersten Thema der Unabhängigkeit bei den wesentlichen Funktionen bestimmen die Eisenbahnrichtlinien, dass diese Funktionen nur von Unternehmen wahrgenommen werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Es muss sich dabei um Stellen handeln, die nicht nur rechtlich und organisatorisch, sondern auch in ihrer Entscheidungsfindung von Eisenbahnunternehmen unabhängig sind. Die Kommission ist der Auffassung, dass diese Voraussetzungen in Deutschland nicht erfüllt sind. Zwar gibt es eine rechtliche Unabhängigkeit des Netzbetreibers DB Netz AG von der DB Holding und ihren Verkehrstöchtern. Jedoch kann von einer Unabhängigkeit bei der Entscheidungsfindung nicht gesprochen werden, vor allem angesichts der Tatsache, dass der DB Vorstand über den Aufsichtsrat der DB Netz AG deren Vorstand ernennt und entlässt, auf der Management-Ebene ein häufiger Personalwechsel zwischen Holding und Töchtern stattfindet und die Holding zahlreiche andere Möglichkeiten zur Beeinflussung der Entscheidungen der Infrastrukturgesellschaft besitzt. Ein Vorstandsmitglied, das von der Holding ernannt und entlassen wird, wird bei den Entscheidungen zum Infrastrukturzugang deren Geschäftsziele berücksichtigen, auch ohne dass er dafür spezifische Instruktionen der Holding benötigt.

Der Ausschuss hat mich gebeten, auch zu dem Gutachten der Monopolkommission Stellung zu nehmen. Dieses Gutachten kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass die Anforderungen des deutschen Eisenbahngesetzes an die Unabhängigkeit der Netz- und Transportunternehmen nicht ausreichend sind. Es wird dort gesagt, dass eine Vielzahl der Wettbewerbsprobleme auf die integrierte Struktur der Deutschen Bahn AG zurückzuführen ist, die im gemeinsamen Konzern zahlreiche preisliche und nichtpreisliche Diskriminierungsmöglichkeiten hat. Die Deutsche Bahn hat durch ihre aktuelle Gesellschaftsstruktur Anreize, den Konzerngewinn zu maximieren, indem über die Zugangspolitik die Wettbewerber auf den Transportmärkten diskriminiert und effizienter Wettbewerb behindert wird. Die Diskriminierungspotentiale betreffen danach beispielsweise Trassenvergabe, Baustellenplanung, Trassenpreisgestaltung, Bahnstrom, Zugang zu Bahnhöfen, Zugbildungsanlagen und Werkstätten, und Ausbau und Stilllegung von Strecken.

Die Europäische Kommission hat angekündigt, Ende 2012 einen Vorschlag für eine über die wesentlichen Funktionen Trassenzuweisung und Trassenbepreisung und damit über die derzeitige Rechtslage hinausgehende Trennung von Netz und Betrieb vorzulegen.

Nun zu dem anderen Komplex, der in diesem Zusammenhang diskutiert wird, nämlich der Trennung der Rechnungsführung zwischen Infrastruktur und Betrieb. Die Europäischen Richtlinien verbieten, dass öffentliche Gelder zugunsten eines dieser Bereiche auf den anderen übertragen werden. Auch die Trassenentgelte dürfen nur für die Kosten der Infrastruktur verwendet werden. Diese Regeln müssen auch in der Rechnungsführung zum Ausdruck kommen. Die Richtlinie will, dass für die Infrastruktur vorgesehene Mittel nicht entfremdet werden, um die Infrastruktur in einem guten Zustand zu halten. Eine klare Trennung der Rechnungsführung ist aber auch aus Wettbewerbsgründen erforderlich. Für die Wettbewerber ist es unzumutbar, dass ihre Trassenentgelte etwa zur Förderung von mit ihnen konkurrierenden Konzerntöchtern verwendet werden.

Die Kommission hat zu diesem Komplex eine Studie in Auftrag gegeben, die 2009 zu dem Ergebnis kam, dass diese Regeln in Deutschland im Falle der DB Holding, aber auch in anderen Mitgliedsstaaten nicht vollständig beachtet werden. Wir haben in diesem Zusammenhang damit begonnen, Auskunftsverlangen an die betreffenden Mitgliedsstaaten zu richten, deren Ergebnisse später zur Eröffnung von weiteren Vertragsverletzungsverfahren führen könnten. Ich möchte aber betonen, dass der Komplex getrennte Rechnungsführung bzw. Gewinnabführung in den bereits vor dem Gerichtshof anhängigen Verfahren nicht behandelt wird. Diese betreffen lediglich die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers bei den wesentlichen Funktionen Trassenzuweisung und Trassenbepreisung.

Dr. Thomas Kaufmann,  
Europäische Kommission,  
Generaldirektion Mobilität und Verkehr  
Abteilung Einheitlicher Europäischer  
Eisenbahnraum