

Pressemitteilung

Monopolkommission stellt 7. Sektorgutachten Bahn „Mehr Qualität und Wettbewerb auf die Schiene“ vor

- Der Schienenverkehr weist Qualitätsprobleme bei der Pünktlichkeit und der Infrastruktur auf.
- Die Monopolkommission empfiehlt verursachergerechte Haftung für Verspätungen sowie Anpassungen des Regulierungsrahmens zur Verbesserung der Pünktlichkeit und zur qualitätsorientierten Erneuerung der Schieneninfrastruktur.
- Funktionsfähiger Wettbewerb ist essenziell für Qualitätsverbesserungen. Zur Stärkung des Wettbewerbs sollten die Preise für Bahntrassen effektiv gesenkt werden.

Der Schienenverkehr weist Qualitätsprobleme auf, welche sich insbesondere an den Pünktlichkeitsdefiziten ausmachen lassen. Im vergangenen Jahr hatten beispielsweise über ein Viertel aller Fernverkehrszüge mehr als 5 Minuten Verspätung. Der schlechte Zustand der Infrastruktur und die damit verbundene steigende Anzahl an Baustellen werden das Problem künftig noch verschärfen. Das politische Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, rückt damit in weite Ferne. „Um den Schienenverkehr zu stärken, sind nicht nur Investitionen in die Infrastruktur notwendig, sondern auch Änderungen am institutionellen Rahmen. Verursachergerechte Haftung, Qualitätsanreize in der Regulierung und mehr Wettbewerb im Schienenverkehr würden zu einer wesentlichen **Verbesserung der Infrastrukturqualität und der Pünktlichkeit** der Züge führen“, so der Vorsitzende der Monopolkommission, Prof. Achim Wambach.

In dem heute veröffentlichten 7. Sektorgutachten im Eisenbahnbereich mit dem Titel **„Mehr Qualität und Wettbewerb auf die Schiene“** macht die Monopolkommission Vorschläge, wie die Qualität des Schienenverkehrs verbessert werden kann. Regulierungsmaßnahmen können Verspätungsursachen und Fehlanreize der DB Netz AG beim Schieneninfrastrukturerhalt abstellen. Insbesondere empfiehlt die Monopolkommission:

Verursachergerechte Haftung für Verspätungen einführen. Verantwortliche sollten für die von ihnen verursachten Verspätungen selbst aufkommen. Das betrifft insbesondere den Infrastrukturbetreiber DB Netz AG, welcher derzeit nicht für die von ihm hervorgerufenen Schäden haften muss. Mit Ausgleichszahlungen zwischen der DB Netz AG und den Eisenbahnverkehrsunternehmen können alle Marktakteure dazu bewegt werden, zu besserer Pünktlichkeit beizutragen.

Stärkere Qualitätsanreize zum Erhalt der Schieneninfrastruktur setzen. Die zweite Folgevereinbarung über die Finanzierung der bestehenden Schieneninfrastruktur zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG, über die derzeit verhandelt wird, sollte dafür sorgen, dass der Einsatz der Finanzierungsmittel unter stärkeren Anreizen zur Qualitätsverbesserung erfolgt. Aktuell werden zum Beispiel Zuschüsse des Bundes in die Schieneninfrastruktur pauschal an die DB Netz AG vergeben. Die Erfolgskontrolle erfolgt dabei anhand von vertraglich vereinbarten Qualitätskennzahlen. Diese bilden den qualitativen Zustand der Schieneninfrastruktur jedoch nur unzureichend ab. Damit besteht die Gefahr, dass Finanzierungsmittel durch die DB Netz AG nicht nach Kriterien eines nachhaltigen und

Monopolkommission

Kurt-Schumacher-Str. 8 · 53113 Bonn · Tel +49 . 228 . 338882 -30 · vorsitzender@monopolkommission.bund.de
www.monopolkommission.de

wirtschaftlichen Infrastrukturerhalts eingesetzt werden. Aus diesem Grund sollten ergänzende Qualitätskennzahlen vereinbart werden, die den qualitativen Zustand der Schieneninfrastruktur präzise abbilden.

Wettbewerb stärken. Neben regulatorischen Maßnahmen zur Steigerung von Qualitätsanreizen setzt ein funktionierender Wettbewerb den Eisenbahnverkehrsunternehmen eigene Anreize, die Qualität zu verbessern. Der deutsche Schienenverkehrsmarkt weist weiterhin eine Vielzahl von Wettbewerbsproblemen auf. Besonders im Schienenpersonenfernverkehr beläuft sich der Marktanteil der Wettbewerber weiterhin auf unter ein Prozent. Ein Grund dafür sind unter anderem hohe Trassenpreise für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zwar wurde mit dem neuen Eisenbahnregulierungsgesetz eine Regulierung eingeführt, die dem Infrastrukturbetreiber DB Netz AG Anreize zur Senkung ihrer Kosten und damit den Trassenpreisen setzen soll. Jedoch schöpft die Regulierung ihr Potenzial nicht aus, sodass zu hohe Trassenpreise auch weiterhin nicht ausgeschlossen werden. Künftig sollten sich etwa die kalkulatorisch ermittelten Kapitalkosten der DB Netz AG an ihrem tatsächlichen Risiko orientieren. Dadurch würden die Kosten und damit auch die Trassenpreise effektiv gesenkt.

Infrastruktur und Betrieb trennen. Ein funktionsfähiger Wettbewerb erfordert die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers. Daher sollte die Trennung der Transportunternehmen von den Infrastrukturbetreibern der DB-Gruppe weiter vorangetrieben werden.

Das vollständige Sondergutachten der Monopolkommission steht ab sofort unter www.monopolkommission.de zum Download bereit.

Die Monopolkommission ist ein ständiges, unabhängiges Expertengremium, das die Bundesregierung und die gesetzgebenden Körperschaften auf den Gebieten der Wettbewerbspolitik, des Wettbewerbsrechts und der Regulierung berät. Zu ihren gesetzlich festgelegten Aufgaben zählt unter anderem die Erstellung eines Sektorgutachtens, das die Wettbewerbsentwicklung auf den Eisenbahnmärkten untersucht. Die Monopolkommission besteht aus fünf Mitgliedern, die auf Vorschlag der Bundesregierung durch den Bundespräsidenten berufen werden. Vorsitzender der Monopolkommission ist Prof. Achim Wambach.