

17.12.20**Mitteilung
der Monopolkommission**

**Policy Brief zur geplanten Eigenkapitalerhöhung der Deutschen
Bahn AG**Monopolkommission
Vorsitzender

Bonn, 17. Dezember 2020

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Reiner Haseloff

Sehr geehrter Herr Dr. Haseloff,

die Monopolkommission legt heute ihren sechsten Policy Brief vor. Darin befasst sie sich mit der im Rahmen der Covid-19-Pandemie geplanten Eigenkapitalerhöhung der Deutschen Bahn AG durch den Bund.

Die Monopolkommission ist der Auffassung, dass eine zusätzliche Eigenkapitalerhöhung der Deutschen Bahn AG in Höhe von fünf Milliarden Euro zu einer Schädigung des Wettbewerbs auf dem Bahnmarkt führen kann. Vor diesem Hintergrund sollte die Eigenkapitalerhöhung mit wettbewerbsfördernden Maßnahmen flankiert werden. Der Policy Brief verdeutlicht, welche Maßnahmen im Einzelnen zur Reduzierung der mit einer Eigenkapitalerhöhung einhergehenden Wettbewerbsverzerrungen ergriffen werden sollten.

Ich würde mich freuen, wenn die Ausführungen der Monopolkommission auf Ihr Interesse stoßen und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Prof. Jürgen Kühling

POLICY BRIEF

AUF EINEN BLICK

Die geplante Eigenkapitalerhöhung der DB AG durch den Bund kann zu einer Schädigung des Wettbewerbs führen. Die Monopolkommission empfiehlt, die Eigenkapitalerhöhung mit wettbewerbsfördernden Maßnahmen zu flankieren. Diese können als Auflagen auch die Genehmigungsfähigkeit innerhalb des europäischen Beihilfeverfahrens gewährleisten und auf Folgendes zielen:

- Eine Senkung der Trassenpreise für die Zeit der Covid-19-Pandemie kann die wirtschaftlichen Probleme der Wettbewerbsbahnen mildern.
- Die finanzielle Transparenz zwischen den Infrastrukturgesellschaften der DB AG und der Muttergesellschaft der DB AG sollte erhöht werden.
- Die Stärkung des Online-Vertriebsmarktes durch die Veröffentlichung von Echtzeitdaten durch die DB AG löst Probleme beim Markteintritt für nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- Die DB Netz AG sollte stärker für die von ihr verursachten Verspätungen haften.

Wettbewerb im Bahnmarkt nicht gefährden!

Die politischen Entscheidungsträger stehen vor der schwierigen Aufgabe, Lösungen für die wirtschaftlich schweren Folgen der Covid-19-Pandemie zu finden und gleichzeitig zur Umsetzung der Klimaschutzziele den zukünftigen Bahnmarkt zu stärken. Die in diesem Zusam-

menhang geplante Eigenkapitalerhöhung der DB AG hilft zwar dem Unternehmen, hat jedoch das Potenzial, den Wettbewerb in allen Bahnsegmenten zu schädigen. Die Monopolkommission empfiehlt, die finanziellen und regulatorischen Maßnahmen wettbewerbsneu-

tral auszugestalten, um langfristig die Weichen für einen leistungsfähigen Bahnmarkt zu setzen.

Die Covid-19-Pandemie stellt den Wettbewerb auf dem deutschen Bahnmarkt vor neue Herausforderungen. Die Ausbreitung des Virus und der darauffolgende Lockdown im Frühjahr 2020 führten zu einem starken Rückgang der Nachfrage in allen Bahnsegmenten. Das Verkehrsaufkommen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sank im ersten Halbjahr 2020 um durchschnittlich 43,2 Prozent und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) um durchschnittlich 36,5 Prozent gegenüber den Vorjahreswerten. Auch der Schienengüterverkehr (SGV) wies einen deutlichen Rückgang der Beförderungsmengen insbesondere im April und Mai 2020 von 17,4 Prozent bzw. 19,4 Prozent auf.¹ Der Umsatzrückgang führte vor allem in den eigenwirtschaftlich betriebenen Marktsegmenten des SPFV und des SGV zu Liquiditätsschwierigkeiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese Probleme können sich mit der zweiten Welle der Covid-19-Pandemie im vierten Quartal 2020 nochmals verschärfen.

Als Reaktion auf die Covid-19-Pandemie hat der Bund zusammen mit den Ländern im Sommer 2020 beschlossen, allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV – damit auch den im SPNV tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen – finanzielle Hilfen in einem Gesamtumfang von sechs Milliarden Euro bereitzustellen. Diese Hilfen wurden von der EU-Kommission bereits genehmigt.² Außerdem wurde u. a. beschlossen, das Eigenkapital der DB AG um fünf Milliarden Euro zu erhöhen. Damit wird das Ziel verfolgt, dass trotz der Covid-19-bedingten Belastungen die im Jahr 2019 beschlossenen Klimaschutzziele realisiert werden können.³ Auch eine Eigenkapitalerhöhung muss grundsätzlich notifiziert und von der EU-Kommission auf ihre Vereinbarkeit mit den beihilferechtlichen Vorgaben des Art. 107 AEUV geprüft werden.⁴ Derzeit (Stand 04.12.2020) steht die Notifizierung noch aus.

Die Eigenkapitalerhöhung der DB AG durch den Bund kann zu einer Verzerrung des Wettbewerbs führen

Während die staatliche Unterstützung für den SPNV wettbewerbsneutral an alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtet ist, gilt die Maßnahme der Eigenkapitalerhöhung des Bundes nur für die DB AG und ist mit potenziellen Wettbewerbsverzerrungen verbunden.

Zunächst entstehen Wettbewerbsverzerrungen dadurch, dass das zusätzliche Eigenkapital auch denjenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG zugutekommen kann, die im Wettbewerb mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen stehen. Der Grund dafür ist die vertikal integrierte Organisationsstruktur der DB AG.⁵ Demzufolge kann die DB AG die öffentlichen Mittel aus der Eigenkapitalerhöhung beispielsweise dafür nutzen, um Verluste der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu decken oder besonders niedrige Angebotspreise anzubieten.

Zusätzlich könnte die Eigenkapitalerhöhung zu einer Erhöhung der Trassenentgelte für die Eisenbahnverkehrsunternehmen führen.⁶ Die Trassenentgelte berechnen sich u. a. auf Basis des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten. Diese Gesamtkosten beinhalten alle Kosten der DB Netz AG, die zur Erbringung des Mindestzugangspakets erforderlich sind. Diese Gesamtkosten setzen sich u. a. aus den aufwandsgleichen Kosten, den Abschreibungen und den Kapitalkosten zusammen.⁷ Infolge der Eigenkapitalerhöhung der DB Netz AG steigen – sobald diese finanziellen Mittel investiert und aktiviert wurden – nicht nur die Abschreibungsbeträge, sondern auch die Kapitalkosten. Dies ergibt sich zum einen, indem die Kapitalbasis steigt und zum anderen, indem die Kapitalbasis mit einem höheren Zinssatz gewichtet werden könnte. Grundsätzlich wird der Zinssatz auf Basis der tatsächlichen Kapitalstruktur festgelegt. Im Fall einer Eigenkapitalerhöhung steigt die Eigenkapitalquote. Da für das Eigenkapital bei der Berechnung der Kapitalkosten ein höherer Zins angesetzt wird als beim Fremdkapital, könnte sich der Gesamtkapitalzins erhöhen.⁸ Die Wettbewerbsunternehmen könnten sich damit in einer Situation wiederfinden, in der sie zum einen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG um geringere Angebotspreise konkurrieren und gleichzeitig höhere Trassenentgelte zahlen müssten.⁹ Dies könnte dazu führen, dass ihre Margen

sinken und sie gegebenenfalls aus dem Markt gedrängt werden würden.



WETTBEWERB IM BAHNMARKT

Bis zum Ausbruch der Covid-19-Pandemie konnten die Wettbewerber der DB AG in den letzten Jahren immer mehr Marktanteile im Schienenverkehrsmarkt gewinnen. So stieg der Marktanteil im Schienenpersonennahverkehr von 19 Prozent im Jahr 2014 auf 26 Prozent im Jahr 2018. Im gleichen Zeitraum konnten die Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr ihren Marktanteil von 36 Prozent auf 51 Prozent steigern. Lediglich im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) lag der Marktanteil im Jahr 2018 weiterhin bei einem Prozent.¹⁰

Ein wirksamer Wettbewerb zwischen der DB AG und privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen kann vielfältige Vorteile insbesondere für Fahrgäste haben, indem beispielsweise Qualität und Preise von Zugfahrten verbessert werden. Wettbewerbsdruck kann dabei Anreize zur Effizienzsteigerung, zur Kundenorientierung und für Innovationen setzen. Empirische Studien belegen einen solchen positiven Zusammenhang zwischen Wettbewerb und Qualität.¹¹ Diese grundsätzlich positiven Wettbewerbsentwicklungen werden jedoch von den aktuellen Covid-19 Hilfsmaßnahmen gefährdet.

Darüber hinaus könnte bereits die Ankündigung der Bundesregierung, die DB AG mit einer Eigenkapitalerhöhung finanziell zu unterstützen, potenziell zu Wettbewerbsverzerrungen führen. Eine Ankündigung kann bewirken, dass das finanzielle Rating der DB AG besser gestellt wird im Vergleich zu der Situation ohne diese Unterstützung.¹² Außerdem signalisiert eine Ausweitung des finanziellen Engagements des Bundes bei der DB AG, dass der Bund zukünftig noch stärker Eigentümerinteressen vertreten wird und nicht zuvorderst für gleiche Wettbewerbsbedingungen im Bahnmarkt sorgen wird. Damit kann sich das wirtschaftliche Unternehmensrisiko für aktive und potenzielle Wettbewerbsunternehmen auf dem deutschen Bahnmarkt erhö-

hen. Es besteht die Gefahr, dass dieses erhöhte Risiko mit höheren Kosten und damit mit einer geringeren Renditeerwartung verbunden ist. Investoren sind dann möglicherweise noch weniger bereit, in den Markt einzutreten oder auf diesem zu verbleiben.

Die Monopolkommission sieht die geplante Eigenkapitalerhöhung der DB AG wegen ihrer potenziellen wettbewerbsverzerrenden Wirkungen kritisch. Sie empfiehlt, diese im Rahmen des Beihilfekontrollverfahrens – ähnlich wie im Fall der Deutschen Lufthansa AG – mit wettbewerbsfördernden Maßnahmen zu flankieren. Diese können zugleich als Auflagen die Genehmigungsfähigkeit durch die EU-Kommission herstellen. Folgende Maßnahmen bzw. Auflagen sind aus Sicht der Monopolkommission geeignet.

Maßnahme 1: Trassenpreise fördern und Stornierungsentgelte aussetzen

Kurzfristig könnte die Eigenkapitalerhöhung mit der Maßnahme verbunden werden, die Trassenentgelte aller Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu fördern. Eine Trassenpreisförderung zielt während der Covid-19-Pandemie auf die Liquiditätserhaltung der Eisenbahnverkehrsunternehmen ab, damit der Wettbewerb auch nach der Pandemie fortgeführt werden kann. Die rechtliche Grundlage für eine solche Trassenpreisförderung bildet in Zeiten der Covid-19-Pandemie die kürzlich beschlossene EU-Verordnung 2020/1429. Hiermit können die Mitgliedsstaaten den Infrastrukturbetreibern gestatten, die Entgeltzahlungen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur für den Zeitraum vom 01.03.2020 bis zum 31.12.2020 zu erlassen.¹³ Je nach Marktsegment entsprechen die Trassenentgelte 13 Prozent (SGV), 22 Prozent (SPFV) oder 31 Prozent (SPNV) der Gesamtkosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen.¹⁴ Im Gegenzug müssen die Mitgliedstaaten den Infrastrukturbetreibern einen Ausgleich für die entgangenen Entgelte zahlen.¹⁵ In Deutschland wurde eine allgemeine Trassenpreisförderung bisher nicht eingeführt.

Zusätzlich zu der bereits genannten Trassenpreisförderung können die Mitgliedsstaaten gemäß der EU-Verordnung 2020/1429 den Eisenbahninfrastrukturbetreibern gestatten, auch die Stornierungsentgelte zu erlassen.¹⁶ Stornierungsentgelte werden normalerweise von den Eisenbahnver-

kehrsunternehmen an die DB Netz AG gezahlt, wenn sie von den vertraglichen Vereinbarungen abweichen. Ein Aussetzen dieser Stornierungsentgelte würde die Liquidität der Eisenbahnverkehrsunternehmen zusätzlich verbessern. Bisher wurden die Stornierungsentgelte lediglich in dem Zeitraum vom 17.03.2020 bis zum 10.05.2020 aufgrund der in den Schienenbenutzungsverordnung festgelegten Ausnahme höherer Gewalt von der DB Netz AG aufgehoben.¹⁷ Die Aufhebung der Stornierungsentgelte für die Zeit eines Lockdowns ist zu begrüßen, da der eigentliche Anreizmechanismus dieser Entgelte – eine effiziente Kapazitätsnutzung zu fördern – in dieser Zeit aufgrund der geringeren Auslastung des Netzes nicht greift.

Die Monopolkommission schlägt vor, die Eigenkapitalerhöhung daran zu knüpfen, dass die DB Netz AG sowohl Trassenentgelte als auch Stornierungsentgelte, die sie im Bezugszeitraum der EU-Verordnung 2020/1429, d. h. vom 01.03.2020 bis 31.12.2020, erhoben hat, an die Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückzahlt. Der Bund müsste der DB Netz AG im Gegenzug – entsprechend Art. 2 Abs. 4 der EU-Verordnung 2020/1429 – einen finanziellen Ausgleich leisten.¹⁸

Die empfohlene Trassenpreisförderung sowie das Aussetzen der Stornierungsentgelte sollten sich dabei zum einen auf die Marktsegmente des SPFV und SGV beschränken. Der Grund dafür ist, dass der SPNV bereits durch wettbewerbsneutrale Maßnahmen von der Bundesregierung finanziell unterstützt wird. Darüber hinaus wäre je nach Höhe der Eigenkapitalerhöhung zu überlegen, die Trassenpreisförderung ausschließlich den Wettbewerbsunternehmen als Kompensationsmaßnahme zugutekommen zu lassen.

Maßnahme 2: Finanzielle Transparenz erhöhen

Darüber hinaus sind Maßnahmen zu empfehlen, die die finanzielle Transparenz des DB Konzerns erhöhen. Hierbei wäre zu überlegen, beispielsweise den Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag der Eisenbahninfrastrukturgesellschaften der DB AG mit der Muttergesellschaft der DB AG zu kündigen. Dies könnte ein erster Schritt sein, das Risiko für wettbewerbsbehindernde Quersubventionierungen auf der Ebene der Muttergesellschaft der DB AG zu

verringern und würde damit allen Marktsegmenten des Bahnmarktes zugutekommen.

Maßnahme 3: Online-Vertriebsmarkt stärken

Der Wettbewerb im Bereich der schienengebundenen Personenbeförderung würde zudem von Maßnahmen hinsichtlich des Online-Vertriebs der DB AG profitieren. Online-Vertriebsplattformen nehmen beim Fahrkartenverkauf einen immer höheren Stellenwert ein, da bereits rund 40 Prozent aller Bahnfahrkarten – im Fernverkehr bereits rund 80 Prozent – online gebucht werden.¹⁹ Obwohl es mehrere Online-Vertriebsplattformen für Zugtickets von Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Dritten gibt, wird der Großteil an Online-Tickets über die Angebote bahn.de und DB Navigator App der DB AG verkauft. Diese bieten im Vergleich zu weiteren Angeboten umfangreiche zusätzliche Informationen beispielsweise zum Fahrplan, zur Pünktlichkeit und der Auslastung von Zügen an. **Fehlen Online-Vertriebsmöglichkeiten für die Wettbewerbsbahnen und eine umfassende Darstellung von Zugfahrten, stellt dies eine Markteintrittsbarriere für Eisenbahnverkehrsunternehmen dar.**

Die Monopolkommission hat in ihrem Sektorgutachten Bahn 2019 bereits auf das potenziell wettbewerbswidrige Verhalten der DB AG im Online-Vertriebsmarkt hingewiesen, welches trotz Weiterentwicklungen in diesem Markt fortbesteht. Eine Verbesserung der Wettbewerbssituation ist weiterhin nicht zu erkennen.²⁰ **Die Eigenkapitalerhöhung sollte daher mit der Verpflichtung der DB AG verbunden werden, Echtzeitdaten, wie bspw. Verspätungen, Zugreihenfolge wie auch Zugauslastung, Dritten für ihre Online-Vertriebswege zeitnah zur Verfügung zu stellen.²¹** Hierdurch wird die Entwicklung des Online-Vertriebsmarktes gefördert, wodurch die Angebote der Eisenbahnverkehrsunternehmen besser dargestellt und die Markteintrittsmöglichkeiten vereinfacht werden könnten.

Maßnahme 4: Verursachergerechte Haftung von Verspätungspönalen

Zudem könnte eine stärker verursachergerechte Haftung der DB AG für Verspätungen als eine weitere Maßnahme zur Eigenkapitalerhöhung vorgesehen werden. Der gegenwärtige Regulierungsrahmen sieht ein von der DB Netz AG als Be-

standteil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) eingeführtes Anreizsystem zur Verringerung von Störungen im Netz vor, bei dem die DB Netz AG und die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gegenseitigen Pönalzahlungen für jeweils verursachte Verspätungen angehalten werden.

Zwar ist das Anreizsystem grundsätzlich zu begrüßen, da hiermit erstmals auch der Infrastrukturbetreiber für die von ihm hervorgerufenen Verspätungsschäden haften muss. Problematisch ist aber, dass eine Abstimmung mit im Markt bereits bestehenden Anzelelementen bisher fehlt. Im SPNV werden etwa in den Verkehrsverträgen zwischen Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen regelmäßig Verspätungspönale vereinbart, die Abzüge von der Vergütung oder andere Vertragsstrafen für nicht vertragsgemäße Pünktlichkeitswerte vorsehen. Ähnliche Vereinbarungen werden auch im SGV geschlossen. Zudem sorgen im SPNV und SPFV Fahrgastrechte für Fahrpreiserstattungen im Fall größerer Verspätungen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die von den Verkehrsunternehmen zu leistenden Zahlungen über die selbst verschuldeten Anteile hinausgehen. Denn mehr als ein Drittel aller Verspätungen sind auf Störungen an der Infrastruktur zurückzuführen.²² Da die Verspätungspönale aus Verkehrsverträgen und Fahrpreiserstattungen derzeit jedoch nicht an die Ausgleichszahlungen mit der DB Netz AG gekoppelt sind, können etwaige infrastrukturbedingte Verspätungsschäden nicht gegenüber dieser geltend gemacht werden. Das Risiko von Verspätungen, die durch die Infrastruktur verschuldet sind, liegt dementsprechend bei den Verkehrsunternehmen. Angesichts stetig zunehmender infrastrukturbedingter Störungen beklagen immer mehr Verkehrsunternehmen einen erheblichen Anstieg externer Verspätungskosten. Im Einzelfall könnten sie dadurch sogar gezwungen sein, ihren Betrieb einzustellen, was zu einer weiteren Verschlechterung der Wettbewerbssituation führen würde.

Vor diesem Hintergrund sollten die Anreizmechanismen im Schienenverkehr besser aufeinander abgestimmt werden, damit diese eine effiziente Anreizwirkung für eine höhere Pünktlichkeit bewirken können. **Die Monopolkommission schlägt als begleitende Maßnahme zur Eigenkapitalerhöhung vor, die DB Netz AG stärker in die Haftung infrastrukturbedingter Verspätungsschäden zu nehmen. Hierzu könnte das Anreizsystem der DB Netz AG dahingehend modifiziert werden, dass die DB Netz AG für sämtliche von ihr verursachten Verspätungsschäden aufkommen muss. Dazu zählen auch Pönalen**

der Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber den Aufgabenträgern, welche durch von dem Infrastrukturunternehmen verursachte Verspätungen entstehen.

Insgesamt begrüßt die Monopolkommission die wettbewerbsneutrale staatliche Förderung des SPNV während der Covid-19-Pandemie. Die geplante Eigenkapitalerhöhung der DB AG durch den Bund sieht die Monopolkommission aus den oben genannten Gründen hingegen kritisch. Auch die aufgezeigten Maßnahmen bzw. beihilferechtlichen Auflagen können die eingangs dargestellten Wettbewerbsprobleme nicht vollumfänglich lösen. Allerdings könnten derartige Maßnahmen wesentlich dazu beitragen, die mit einer Eigenkapitalerhöhung einhergehenden Wettbewerbsverzerrungen auf dem Bahnmarkt zu reduzieren.

¹ Statistisches Bundesamt, Verkehr aktuell 10/2020, Wiesbaden, 30. Oktober 2020; Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt - Wochenbericht KW 41/2020, Köln, 12. Oktober 2020, S. 15.

² Europäische Kommission, Pressemitteilung vom 7. August 2020 - State aid: Commission approves €6 billion German scheme to compensate public transport companies for damages suffered due to coronavirus outbreak.

³ Bundesregierung, Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken, 2020.

⁴ Vgl. Art. 108 Abs. 3 S. 1 AEUV.

⁵ Die Monopolkommission empfiehlt seit Jahren eine strikte eigentumsrechtliche Trennung der Infrastrukturbetreiber von den Transportunternehmen der DB-Gruppe, vgl. Monopolkommission, 7. Sektorgutachten Bahn (2019), Mehr Qualität und Wettbewerb auf die Schiene, Baden-Baden 2019, Tz. 18.

⁶ Hier ist zu beachten, dass die Trassenentgelte im SPNV bereits auf Basis des §37 Abs. 2 ERegG auf eine Steigerungsrate von 1,8 Prozent gesetzlich gedeckelt sind. Eine Steigerung der Trassenentgelte über diese 1,8 Prozent hinaus geht daher voraussichtlich vor allem zulasten des SPFV und des SGV.

⁷ Anlage 4 zu den §§ 25 bis 27, Punkt 1.1 ERegG.

⁸ Eine Erhöhung des Kapitalzinssatzes gilt unter der Annahme, dass sowohl der Eigenkapital- als auch der Fremdkapitalzins mit zunehmendem Eigenkapital konstant bleiben.

⁹ Neben höheren Trassenentgelten der DB Netz könnten im Zuge einer Eigenkapitalerhöhung der DB Station&Service AG aus denselben Gründen höhere Stationsentgelte folgen.

¹⁰ Bundesnetzagentur, Jahresbericht 2019: Netze für die digitale Welt, Bonn, 30. April 2020, S. 118 f.

¹¹ Lalive, R./ Schmutzler, A., Exploring the Effects of Competition for Railway Markets, International Journal of Industrial Organisation, Vol. 26 (4), 2008, S. 443-458; Vigren, A., Competition in Swedish passenger railway: Entry in an open access market and its effects on prices, Economics of Transportation Vol. 11-12, 2017, S. 49-59.

¹² Monopolkommission, 7. Sektorgutachten Bahn (2019), a. a. O., Tz. 351 ff.

¹³ Vgl. Verordnung (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Oktober 2020 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs, ABl. L 333 vom 12. Oktober 2020, S. 1.

¹⁴ Basierend auf Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2019, Bonn, Dezember 2019, S. 78 f. und eigenen Berechnungen.

¹⁵ EU Verordnung 2020/1429, Art. 2 Abs. 2-4. Außerhalb der Covid-19-Pandemie gelten für die Trassenpreisförderung die Vorgaben der EU-Richtlinie 2012/34/EU. Danach dürfen die Entgelte eines Mindestzugangspakets nicht geringer sein als die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs, vgl. Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, L 343/32 vom 15. Dezember 2012, Art. 31 Abs. 3. Ein Mindestzugangspaket stellt einen von dem Infrastrukturunternehmen zu erbringenden Leistungskatalog dar, vgl. Anlage 2 Punkt 1 ERegG.

¹⁶ Vgl. EU-Verordnung 2020/1429 Art. 2 Abs. 3.

¹⁷ DB Netz AG, Pressemitteilung vom 7. Mai 2020, Stornierungen und Änderungen von Zugtrassen in Folge der Corona-Pandemie.

¹⁸ Sollte der Bezugszeitraum der VO 2020/1429 gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung über den 31.12.2020 hinaus verlängert werden, wäre zu überlegen, die Verpflichtung der DB Netz AG entsprechend zu verlängern.

¹⁹ Vgl. Monopolkommission, 7. Sektorgutachten Bahn (2019), a. a. O., Abbildung 4.1. Dieser Trend setzt sich bisher fort: Fockenbrock, D., Buchungsplattform Trainline wirft der Deutschen Bahn Blockade des Wettbewerbs vor, Handelsblatt vom 15. September 2020.

²⁰ Monopolkommission, 7. Sektorgutachten Bahn (2019), a. a. O., Tz. 248.

²¹ In einem Verfahren gegen die DB AG untersucht das Bundeskartellamt derzeit den Online-Vertriebsmarkt für Zugfahrkarten. Vgl. https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/DE/Pressemitteilung/2019/28_11_2019_DB_Mobilitaet.html, Abruf am 24. November 2020.

²² Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/2605 – Entwicklung der Zugverspätungen in Deutschland, BT-Drs. 19/3247 vom 5. Juli 2018.

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. Die Monopolkommission besteht aus fünf Mitgliedern, die auf Vorschlag der Bundesregierung durch den Bundespräsidenten berufen werden. Vorsitzender der Monopolkommission ist Prof. Jürgen Kühling.

KONTAKT

Monopolkommission
Kurt-Schumacher-Straße 8 53113 Bonn
vorsitzender@monopolkommission.de
www.monopolkommission.de

➔ Abonnieren Sie den Policy Brief bequem über unseren Mail-Newsletter:
www.monopolkommission.de/newsletter