

- A. Schwerpunkte
- B. Highlights
- C. Mitgliederentwicklung

A. Schwerpunkte

1. Privatisierung DB AG

Nachdem 2007 das unsägliche EigentumsSicherungsModell (Beteiligung Dritter am *integrierten* Bahnkonzern) auf der Zielgeraden abgefangen werden konnte, ging es 2008 um das von Mehdorn aus dem Hut gezauberte sog. „Holdingmodell“. Netzwerk Privatbahnen hat diese Privatisierungsvariante nicht aktiv bekämpft, weil dieses Konzept die Infrastruktur außen vor lies und weil es vollkommen offen für Verbesserungen/Veränderungen war. Abgefangen wurde diese Privatisierungsvariante ebenfalls auf der Zielgeraden durch die globale Wirtschafts- und Finanzkrise. Netzwerk Privatbahnen hat auf vielfältige Weise dafür gesorgt, die Diskussion um den richtigen Weg bei der Privatisierung zu bereichern. Immer wieder haben wir deutlich gemacht, dass die Dispositionsbefugnis der DB AG über die deutsche Eisenbahninfrastruktur von der Konzernführung für die „Schönrechnung“ der DB ML missbraucht wird. Auch die ungezügelte Expansion der DB AG ist nur möglich, weil ihr die staatliche Infrastruktur ein „governmental rating“, also Staatsbonität, verschafft.

2. Infrastruktur

Hebel für die politische Diskussion ist die für uns nicht akzeptable Instrumentalisierung der Infrastruktur für Zwecke der DB. Ein weiterer Schwerpunkt unserer Arbeit lag deshalb auf der Diskussion über

- ◆ Zustand der Infrastruktur
- ◆ Vernachlässigung ihrer Instandhaltung
- ◆ Rückbau und Stilllegung, auch anhand von Einzelfällen

Wir haben uns beispielsweise in die Diskussion um das Neubauprojekt der Hochgeschwindigkeitsstrecke „Wendlingen – Ulm“ eingebracht. Hier haben wir uns bemüht, der Öffentlichkeit, den Genehmigungsbehörden und der EU Kommission (Subventionen) klar zu machen, dass dieses Vorhaben zwar stets mit Vorteilen für den Güterverkehr begründet wird, dass es jedoch in Wirklichkeit keinerlei Vorteile für den SGV bringt.

Punktuell kümmern wir uns auch um Stilllegungs- und Rückbauvorhaben der DB Netz AG. Wir haben beispielsweise erreichen können, dass im Genehmigungsbeschluss für eine massive Spurplanänderung im Rbf Würzburg zumindest die Verpflichtung für die Herrichtung von Abstellgleisen in hinreichender Länge eingebaut wird. Wir bleiben bei diesen Themen am Ball, weil die Politik der DB AG mit Unterstützung durch Aufsichtsrat und Bundesregierung auf gnadenlose

Kostenreduzierung durch Rückbau gerichtet ist und weil die Wettbewerbsbahnen dies als eine der größten Bedrohungen der Eisenbahnzukunft betrachten.

Wir setzten im Berichtsjahr die systematische Erfassung der Langsamfahrstellen fort, nun schon im dritten Jahr. Dieses Projekt ist umso wichtiger, als der Infrastrukturbetreiber DB neuerdings kommuniziert, es gäbe gar keine Langsamfahrstellen mehr. Erstmals haben wir die LaEntwicklung auch in Form von Grafiken visualisiert. In 2008 wurde die LaStellen Auswertung auf einige wichtige Strecken ausgedehnt („LaMonitor“). Der zweite LaMonitor ist unlängst veröffentlicht worden.

Als erfreulich kann festgehalten werden, dass sich Netzwerk Privatbahnen in einem konstruktiven und fruchtbaren Dialog mit der Spitze der DB Netz AG befindet.

3. Investitionspolitik

Die von Netzwerk Privatbahnen in Auftrag gegebene Studie „Netz 21- Die Netzstrategie der DB AG“ erschien im Herbst 2008 in einer Auflage von 1000 Stück. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat die Studie in Ihrer Zeitschrift in einer Auflage 7000 komplett abgedruckt. Der Wert der Studie liegt in der Einzigartigkeit der dort zusammengetragenen Fakten und Zusammenhänge. Ohne eine derartige Basis ist die Diskussion über eine bessere Eisenbahnpolitik nicht zu führen. Nach wie vor erkennen wir in der Politik einen bisher ungebrochenen Hang zu Megaprojekten für den Personenfernverkehr mit äußerst zweifelhaftem volkswirtschaftlichem Wert.

4. Vertretung im Netzbeirat

Der 1. Vorsitzende von Netzwerk Privatbahn, Hartmut Gasser, wurde für die Periode 2009-2012 erneut in den „unabhängigen Netzbeirat der DB Netz AG“ berufen. Er wurde von den Mitgliedern des Netzbeirats zum Sprecher gewählt. Die Hauptaufgabe des Netzbeirats besteht in der Beratung der DB Netz bei Entwicklung, Ausbau und Erhalt der Schienenwege. Der Netzbeirat hatte sich bereits in der letzten Periode für eine Lenkung der Investitionen in die überlasteten Fahrwege (besonders im Zusammenhang mit Seehafenhinterlandverkehren) eingesetzt. Er konnte nunmehr den Erfolg durch das Sofortprogramm registrieren, mit dem durch verschiedene schnell wirkende Maßnahmen (u. a. durch Ausbau der Parallelverbindung Hamburg – Leipzig- Regensburg) Entlastung für den Güterverkehr erreicht wird. Das Kosten-/Nutzenverhältnis ist dabei exzellent. Netzwerk Privatbahnen ist durch seine Vertretung im Netzbeirat gut aufgestellt, um eine sinnvolle Investitionspolitik unter Berücksichtigung des Güterverkehrs weiterhin zu fördern.

5. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

Die LuFV hat uns auch das ganze Jahr 2008 beschäftigt. Unsere Analyse der Langsamfahrstellen auf dem bundesweiten DB-Netz und unser LaMonitoring ausgewählter Strecken sind ein Teil der Diskussion über den Zustand der Infrastruktur. Dies ist umso wichtiger, als Regierung und DB AG

bedauerlicherweise kein eigenes Interesse an Transparenz und aussagekräftiger Berichterstattung über Zustand, Kapazität und Flüssigkeit des Schienenverkehrs haben. Die

LuFV ist für 5 Jahre in Kraft getreten. Die von der Regierung gesetzten Leistungsziele für den Betreiber der Infrastruktur sind von Experten als „unverfehlbar“ bezeichnet worden. Netzwerk Privatbahnen bemüht sich weiterhin darum, dass die LuFV in entscheidenden Punkten verbessert wird.

6. Diskriminierungen

Schließlich hat Netzwerk Privatbahnen sich auf vielfältige Weise mit der Abwehr von Diskriminierungen und/oder Schlechtleistung des BdS befasst. Zum Teil durch Intervention in Einzelfällen, vielfach mit Unterstützung durch die BNetzA und das EBA. Es würde den Rahmen dieses Berichts sprengen, alle diese Aktionen aufzuführen. In zahlreichen Problemstellungen besteht eine breite Interessenidentität mit den benachbarten Eisenbahnbranchen, die zu Synergieeffekten führt: Gemeinsam mit der BAG SPNV und mit mofair (Verband der Wettbewerbsbahnen im SPNV) wurden unter anderem, wie in jedem Jahr, die Schienennetznutzungsbedingungen kommentiert.

In Sachen Performance Regime (Anreizsystem) hatten wir die Notbremse betätigt (erfolgreiche Verbandsklage zum Erlass einer einstweiligen Verfügung). Die einstweilige Verfügung wurde allerdings im Laufe des Berichtsjahres nur (!) aus formalen Gründen vom OLG Ff/M kassiert. Das strategische Ziel, nämlich die Aufhebung eines ungerechten, unverhältnismäßigen und vor allen Dingen *nicht* zielführenden Performance Regimes, hatte Netzwerk Privatbahnen allerdings auf ganzer Linie erreicht, zum Vorteil der Mitgliedsunternehmen und aller übrigen EVU einschließlich der EVU der DB AG. Ein Novum: Zusammen mit den Transporttöchtern der DB AG und der DB Netz AG bemühen wir uns um ein alternatives Performance Regime, das nach dem Willen der BNetzA bereits im Dezember 2009 in Kraft treten soll, eine Herausforderung für alle Beteiligten.

7. Kommunikation

Unserem obersten Ziel – mehr und fairen Wettbewerb auf den deutschen und europäischen Schienen – kommen wir nur näher, wenn wir die Komplexität des Themas „Eisenbahn“ und „Ordnungsrahmen der deutschen und Europäischen Eisenbahnpolitik“

- ◆ reduzieren und so verstehbar machen und
- ◆ unsere politischen Ziele und Lösungen nachvollziehbar begründen.

Eine der Hauptaufgaben von Netzwerk Privatbahnen ist deshalb die Kommunikation. Adressaten unserer Kommunikation sind stets

- ◆ die Entscheider in Politik und Verwaltung und
- ◆ als Mittel zum Zweck: die Medien.

2008 hat Netzwerk Privatbahnen

- ◆ 2 Infobriefe auf Deutsch und Englisch herausgegeben
- ◆ Positionspapiere verfasst und kommuniziert, u.a.
 - Netz 21-Investitionsstrategie der DB AG (auch gedruckt und gebunden)
 - Langsamfahrstellenstatistik 2005 bis 2007
 - Kommentierung Halbjahreszahlen 2008 der DB AG
 - Kommentierung Bilanz 2007 der DB AG
 - Stellungnahme Holdingmodell für Bundestag
- ◆ Presseerklärungen zu aktuellen Themen kommuniziert
- ◆ Zahlreiche Beiträge in allen Medien gebracht
- ◆ Ungezählte Handreichungen für Medien geleistet

B. Highlights

Mehrere bedeutende Einzelprojekte wurden von Netzwerk Privatbahnen initiiert, koordiniert, finanziert und/oder federführend durchgeführt. In diesem Zusammenhang sind zu nennen

- ◆ Anhörung durch den BT Verkehrsausschuss (Holdingmodell)
- ◆ Klage gegen DB Netz AG wg. StornoEntgeltErhöhung um 150 %: geprüft, initiiert und teilfinanziert
- ◆ NBS Wendlingen-Ulm: Fortsetzung unserer Interventionen („Kein Nutzen für SGV“)
- ◆ Event in Rolandseck (zusammen mit VDV), nun schon zum 2. mal.
- ◆ Juristische Voruntersuchungen zum Thema Trassenentgelterhöhungen eingeleitet
- ◆ Persönliche (erfolglose) Intervention beim Vorstand DB Netz AG in dieser Sache
- ◆ Kritische Begleitung des neuen Trassenpreissystems im Hamburger Hafen
- ◆ Problematisierung/Skandalisierung der Vollsperrung Hamburg Berlin
- ◆ Initiierung/Bestellung/Finanzierung eines Wettbewerber-Reports als Gegenstück zum Wettbewerbsbericht der DB*
- ◆ Bestellung/Finanzierung eines Konzepts für eine effiziente Regulierung**
- ◆ Bestellung /Finanzierung eines Konzepts „Eisenbahn 2025“**
- ◆ Rückbau Grenzbahnhof Bad Schandau: Intervention beim EBA, Beauftragung einer Studie über die Transit-Situation für Eisenbahnen Deutschland /Tschechische Republik

*zusammen mit mofair und mit Unterstützung der BAG SPNV, erschienen am 18.5.2009, auch als Broschüre verfügbar

** zusammen mit mofair und der BAG SPNV

C. Mitgliederentwicklung

Die Anzahl der Mitgliedsunternehmen hat sich im Berichtsjahr von 22 auf 24 erhöht.

Liste der Mitgliedsunternehmen per 31.12.2008

	1AERS	AERS Rail Services Deutschland GmbH	D
	2BXX	boxXpress.de GmbH	D
	3CaRL	CaRL Entwicklungsgesellschaft mbH	D
	4CTL	CTL Logistics GMBH	D
	5CRB	Crossrail Benelux N.V.	B
	6DPR	duisport rail GmbH	D
	7DUD	D&D Eisenbahngesellschaft mbH	D
	8EKO	EKO Transportgesellschaft mbH	D
	9EMN	Eisenbahnbetriebe Mittlerer Neckar GmbH	D
	10ERS	ERS Railways B.V.	NL
	11FLY	FLOYD ZRT.	H
	12HLR	Hellenic Logistic Railway Transport AG	GR
	13HVL	Havelländische Eisenbahn AG	D
	14ILI	InfraLeuna Infrastruktur und Service GmbH	D
	15LTE	LTE Logistik und Transport GmbH	A
	16MWB	Mittelweserbahn GmbH	D
	17NBE	Nordbayerische Eisenbahn GmbH	D
	18PTB	Eisenb. Bau- u. BetrGes. Pressnitztalbahn mbH	D
	19R4C	Rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH	D
	20RCG	Regental Bahnbetriebs-GmbH (regental cargo)	D
	21RSE	Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	D
	22RAR	Rent a Rail AG	D
	23TXL	TX Logistik AG	D
	24WAB	Westfälische Almetalbahn GmbH	D
Neu (2009):	25MAR	Mosolf Automotive Railway	D