

Dr. Otto Wiesheu
Mitglied des Vorstandes
DB AG



Monticello House
45 Russell Square
London WC1B 4JP

T +44 (0)20 7907 4646
F +44 (0)20 7907 4684
W www.rfg.org.uk

17. Juni 2008

Offener Brief – Warum kritisiert die DB AG immer wieder die Eisenbahnstruktur in UK?

(Übersetzung von Netzwerk Privatbahnen)

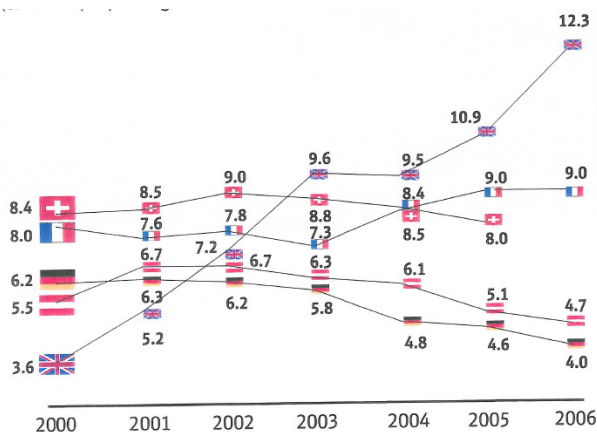
Sehr geehrter Herr Dr. Wiesheu,

nachdem die DB AG heute EWS Railway und Chiltern Railways in UK besitzt, glauben wir, dass es an der Zeit ist, dass die DB AG ihre Vorstellungen über die Eisenbahnstruktur in UK und deren Leistung korrigiert.

Zum dritten Mal in drei Jahren kritisiert die DB AG die Eisenbahnstruktur in UK, dieses Mal anlässlich der Vorstellung ihres jährlichen Wettbewerbsberichtes in Brüssel im Juni 2008:

Belastung des Haushaltes pro Einheit der Schienenverkehrsleistung

(Eurocent pro Personentonnenkilometer auf der Basis der Preise im Jahr 2000)



- Seit der erneuten Verstaatlichung der Eisenbahninfrastruktur in Großbritannien sind die Kosten pro Einheit der Verkehrsleistung hier deutlich gestiegen.
- In Frankreich steht das staatliche Infrastrukturunternehmen RFF vor der Herausforderung, die hohen Investitionen, die im Hochgeschwindigkeitsverkehr getätigt wurden, wieder hereinzuholen und den Rückstand bei der Instandhaltung seiner konventionellen Infrastruktur zu beseitigen.
- Die Steuerzahler in der Schweiz müssen erhebliche Summen für den Schienenverkehr zahlen, obwohl diese Belastung dank der guten Leistung der Bahn in den vergangenen Jahren verringert wurde.
- Die Entwicklungen in Österreich weisen Parallelen zur Situation in Deutschland auf, liegen aber auf einem etwas höheren Niveau.

Folie der DB AG

Delivering choice for business

Die DB definiert nicht, was sie unter „Belastung des Haushaltes“ versteht, aber in den Kommentaren wird anscheinend Folgendes behauptet: „Die Kosten in UK sind kräftig gestiegen; wegen hoher Investitionen und Rückständen bei der Instandhaltung liegen die Kosten in Frankreich auf hohem Niveau; die Schweiz hat ein gutes Eisenbahnsystem; Österreich ist mit Deutschland vergleichbar, wenn auch ein wenig teurer, und damit ist Deutschland am besten, die Bahnstruktur in UK ist deutlich die schlechteste, und die wollen wir in Deutschland nicht!“

Aus diesem Grunde würden wir es begrüßen, wenn Sie im Detail die Methode erläutern könnten, die bei der Erstellung dieser Folie verwendet wurde, und nähere Einzelheiten zu den tatsächlichen Quellen angeben, die benutzt wurden.

Die DB AG hat auf dieser Folie nicht angegeben,:

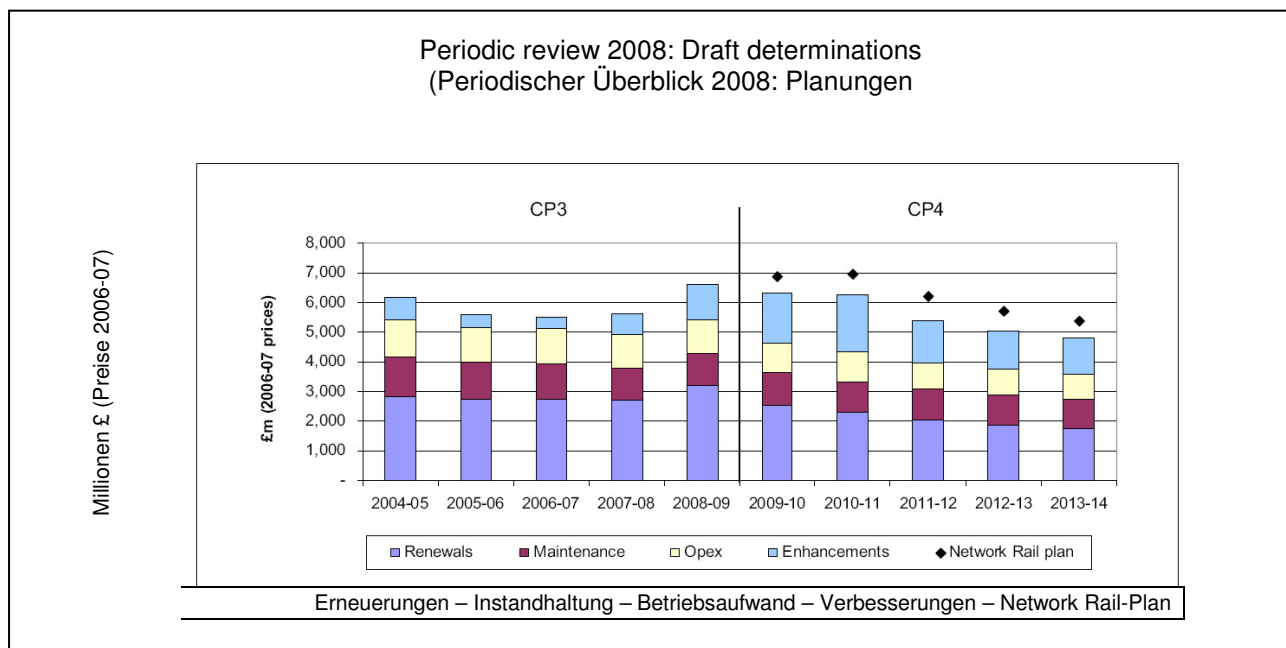
- ob sich diese Einheiten nur auf die Infrastruktur beziehen, und wenn ja, ob darin der Betrieb, die Instandhaltung, Erneuerungen und Investitionen in Verbesserungen enthalten sind oder nicht;
- ob die Einheiten die Finanzmittel von lokalen, regionalen wie auch nationalen Regierungen und Zuschüsse für den Personenverkehr beinhalten;
- ob sie die Kosten für den Bau neuer Trassen, z.B. für den TGV, den ICE und die Hochgeschwindigkeitsstrecken in UK, beinhalten;
- ob staatliche Kredite oder Kredite des Privatsektors an die Infrastrukturbetreiber darin enthalten sind, und wenn ja, auf welcher Basis;
- welche Effizienzsteigerungen die Infrastrukturbetreiber im Laufe der Zeit realisiert haben.

Aus den oben angeführten Gründen glauben wir, dass ein sachlicher Vergleich der Leistung der Infrastrukturbetreiber nur auf der Basis der Kosten für den Betrieb, die Instandhaltung und die Erneuerung der Infrastruktur angestellt werden kann. Die Summen, die in Verbesserungen, neue Trassen oder Anlagen, usw. investiert werden, und die Art ihrer Finanzierung sind unterschiedlich in den Mitgliedstaaten und lassen sich in Wirklichkeit nicht vergleichen.

Für UK macht die oben erwähnte Folie in der vorliegenden Form keinen Sinn. Mit großer Wahrscheinlichkeit basiert sie auf einer Veröffentlichung auf der Website der Eisenbahnregulierungsbehörde (Office of Rail Regulation) <http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/343.pdf>, die entsprechend angepasst wurde.

Nach dem Verlauf der Kurve für UK auf der Folie zu urteilen, wurden Investitionen in neue Trassen, wie z.B. die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen London und dem Eurotunnel (CTRL), die Anschaffungskosten von Crossrail, sonstige Investitionen, aufgeschobene Zahlungen seitens der Regierung und Zuschüsse für den Personenverkehr sowie Finanzmittel berücksichtigt, die für die Beseitigung des Rückstandes bei Instandhaltung und Erneuerungen bestimmt sind. Trifft dies auch auf die anderen auf der Folie genannten Länder zu?

Eine Folie, die aussagekräftiger wäre und für einen Vergleich mit anderen Mitgliedstaaten benutzt werden könnte, falls die Informationen verfügbar sind, wäre die folgende Folie:



Quelle – Office of Rail Regulation – Periodic Review (Eisenbahnregulierungsbehörde – Periodischer Überblick) Juni 2008

D.h. die DB AG hat die Situation in UK falsch dargestellt – wieder einmal!

- In der Kontrollperiode 3 (CP3, 2004-2009) sind die Haushaltsausgaben in UK für Infrastruktur, Instandhaltung und Erneuerungen nahezu konstant geblieben, während eine Effizienzsteigerung um 31% erreicht wurde, d.h. am Ende der Periode bekommen wir effektiv 31% mehr für unser Geld als am Anfang.
- In der Kontrollperiode 4 (2009-2014) sollen die genannten Ausgaben sinken, während gleichzeitig eine weitere Effizienzsteigerung von 21% erzielt wird.
- Außerdem sollen in dieser Periode von zehn Jahren rund 10 Milliarden £ für Verbesserungen ausgegeben werden.
- Wegen der gesunkenen Kosten werden nicht zuletzt die Zugangsentgelte zum Güterverkehr im Kontrollzeitraum 4 um 35% sinken!

Woher wissen wir das alles? Weil...

- alle diese Informationen in den Planungen der Eisenbahnregulierungsbehörde (ORR Draft Determination) für die Zugangsentgelte und den Finanzbedarf von Network Rail enthalten sind, die am 05. Juni 2008 und auf www.orr.gov.uk veröffentlicht wurden; diese Planungen werden ihrerseits durch umfangreiches Beweismaterial sowohl aus UK als auch aus anderen Teilen der Welt gestützt;
- alle Kosten der Infrastrukturbetreiber, ihre Entgelte und ihr Finanzbedarf transparent sind und getrennt von allen anderen Bereichen des Bahngeschäftes ermittelt werden.

Anstatt irreführende und bedeutungslose Statistiken über UK zu erstellen, fordern wir die DB AG auf, anhand von *unabhängigen* Beweisen nachzuweisen, dass sie für DB Netz und alle ihre Kunden das erreichen kann, was in UK erreicht wurde und weiterhin erreicht wird, und zwar:

- eine 50%-ige Steigerung der Betriebseffizienz in zehn Jahren, verbunden mit einer Verbesserung der Qualität des Anlagevermögens und der Leistungen,
- eine konsequente Senkung der Zugangsentgelte zum Güterverkehr in Höhe von 35% in fünf Jahren,
- sinkende Zuschüsse der öffentlichen Hand für den Betrieb, die Instandhaltung und die Erneuerung der Infrastruktur bei gleichbleibender Qualität.

UK ist dazu in der Lage und stützt sich dabei auf eine starke, unabhängige Regulierungsbehörde, die absolute Transparenz zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen, was wiederum das Fundament für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene ist.

Das alles ist in den Planungen (Draft Determination) der Eisenbahnregulierungsbehörde (ORR) vom 05. Juni 2008 auf der Website www.orr.gov.uk zu finden.

Ich würde mich über Ihre Stellungnahme freuen.

Mit besten Grüßen

Tony

Tony Berkeley
Chairman, Rail Freight Group