

NP InfoBrief 1/08

18. Februar 2008

- | | |
|--|---|
| 1. Die Lage | gut für Überraschungen |
| 2. Profiteure des Streiks | private Güterbahnen in aller Munde |
| 3. Das Holdingmodell | die falschen Anreize werden verstärkt |
| 4. Mindestlohn für den Bahnsektor | DHL macht es vor |
| 5. Unbundling | Initiativen von Netzwerk Privatbahnen |
| 6. Netzwerk Privatbahn zieht die Notbremse | Schildbürgersteich der Bahn gestoppt |
| 7. Trassenentgelte erneut erhöht | ein Subventionsschwamm wird zur Cash Cow |
| 8. Netzwerk Privatbahnen | in eigener Sache |
| 9. Das Letzte | DB expandiert in Asien und in Süd Niedersachsen |

1. Die Lage

gut für Überraschungen

Die letzten Monate des abgelaufenen Jahres haben der Bahnpolitik viel Hektik und Ablenkung beschert: Das „Eigentumssicherungsmodell“ für die **Teilprivatisierung** des integrierten Bahnkonzerns kann als gescheitert betrachtet werden. Nun dürfen sich die Beteiligten mit dem neuen „Holdingmodell“ befassen (s. unten Ziffer 3).

Erst nach der Hamburg-Wahl wird wieder Bewegung in die Privatisierungsdiskussion kommen, wenn überhaupt: Möglicherweise überfordert das Bahnthema die fragile große Koalition für den Rest der Legislaturperiode. **Vielleicht geht aber alles auch sehr schnell:** Als größter gemeinsamer Nenner könnte sich die Regierungskoalition am Ende darauf verständigen, die DB AG auf die Eisenbahn zu reduzieren, also die globale Logistik komplett zu veräußern. Das erfordert weder ein Gesetz, noch muss über Trennung von Netz und Transport entschieden werden. Die Koalition würde Handlungsfähigkeit demonstrieren. Mehr Geld, als gerade jetzt, wird es für Logistik wohl nie geben. Mit dem Veräußerungserlös für die bahnferne Logistik würde die DB AG mit einem Schlag ihr Eigenkapital- und Verschuldungsproblem lösen. Damit würde das Problem „Bahnprivatisierung“ zwar nicht gelöst, sondern vertagt. Die Komplexität des Themas wäre aber deutlich reduziert und der Finanzminister braucht sich nicht fragen zu lassen, was er beispielsweise mit 12.000 DB-Mitarbeitern in Indien (und in Cloppenburg, siehe „Das Letzte“) zu tun hat

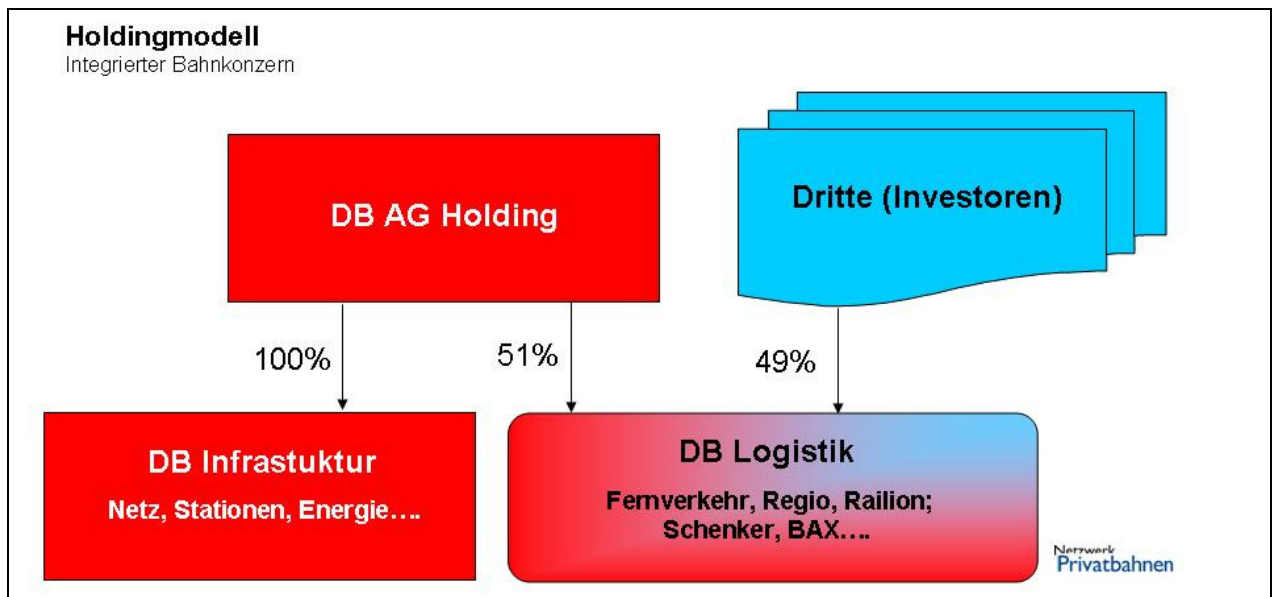
2. Profiteure des Streiks

private Güterbahnen in aller Munde

Der **Streik der Lokführer** hat keinem gedient. Netzwerk Privatbahnen wurde von vielen Medien gefragt, ob nicht die Privatbahnen die **Profiteure des Streiks** seien. Dem wurde widersprochen, a) weil der Streik die ganze Branche beschädigt hat, und b) weil die kapitalintensiven Loks und Waggons bei privaten Bahnen tendenziell ausgelastet sind bzw. sein müssen, es also kaum freie Kapazitäten gibt. Nur in Einzelfällen konnten private Bahnen einspringen, zum Teil auf Zuruf der Railion Deutschland AG. Positiv ist die Tatsache zu bewerten, dass viele Verloader sich nun überlegen, ihre Abhängigkeit von einer einzigen großen Gütereisenbahn zu reduzieren. Es wurde jedenfalls noch nie so viel über private Güterbahnen gesprochen und berichtet, wie während des Streiks. Lokführer der privaten Gütereisenbahnen haben nicht gestreikt.

3. Das Holdingmodell

negative Anreize werden verstärkt



Glaubt man dem SPIEGEL, so stammt dieses Strukturmodell aus dem Bahntower und wurde von langer Hand vorbereitet, als Rückfallebene. Auf den ersten Blick erhält dieses Privatisierungsmodell das geschmacksneutrale Prädikat „charmant“: Netz und Transport sind – zumindest unter dem Dach der DB AG – getrennt. Positiv ist zu bewerten, dass aus diesem Modell heraus alles möglich ist, speziell – eines Tages - die Totalprivatisierung der Transport- und Logistiksparte des Bahnkonzerns und die damit einhergehende Reduzierung der DB AG auf die Infrastruktur.

Herrn Mehdorn geschieht Unrecht, wenn von Kritikern behauptet wird, der Bahnchef sei „umgefallen“, weil im Holdingmodell Infrastruktur und Transport getrennt würden. Der Bahnchef ist nicht umgefallen. Vielmehr werden im Holdingmodell die Diskriminierungsanreize noch verstärkt: Bisher wurde als treibende Kraft für die Instrumentalisierung der Infrastruktur allein das Management des Konzerns identifiziert. Im Holding Modell hat der Bahnchef nun neue und starke Verbündete: die privaten Anteilseigner, die ihre Investitionen jedes Jahr gut verzinst sehen wollen. Das sind die neuen Treiber, wenn es darum geht, das Netz schlank zu sparen, der lästigen Konkurrenz auf der Schiene das Leben schwer zu machen und die Länder zu „veranlassen“, die großen Verkehrsverträge im SPNV ohne Ausschreibung zu vergeben.

Es besteht aber kein Anlass, das Holdingmodell kaputt zu schreiben. Es ist im Vergleich zu allen Vorläufern ein offenes Modell. Die echte Trennung, die Neutralität der Infrastruktur, ist „programmierbar“. Das ist im Hinblick auf die Vollendung der Bahnreform kein Durchbruch, aber ein bescheidener Fortschritt.

4. Mindestlohn für den Bahnsektor

DHL macht es vor

Die Einführung von Mindestlohn ist ein probates Mittel, um Wettbewerber los zu werden. DHL macht es vor¹. Der Mindestlohn hat innerhalb von Wochen zahlreiche Wettbewerber in die Insolvenz und tausende Arbeitnehmern in die Arbeitslosigkeit getrieben. Die Bahn, ebenfalls ein Monopolist, denkt über die Einführung eines Mindestlohnes nach, die Bahngewerkschaften applaudieren.

Es ist kein Zufall, dass sich ausgerechnet Staatsunternehmen um dieses Thema bemühen. Da sie als Monopolisten quasi in einem Naturschutzpark leben bzw. lebten, haben sie so viel Speck angesetzt, dass Wettbewerber preiswerter produzieren. Wenn nun der Staat in die Tarifautonomie eingreift, ist dies ein weiterer, ganz großer Schritt in Richtung Planwirtschaft. Man braucht gar nicht auf den aus wirtschaftlichen Gründen zusammengebrochenen Kommunismus zu verweisen, um zu belegen, dass planwirtschaftlich organisierte Wirtschaften nicht funktionieren. Es genügt ein Blick auf das deutsche Gesundheitswesen, die Sozialrente und die EU-Landwirtschaft.

Was treibt (außer dem Totschlagargument „Gerechtigkeitslücke“) die Regierung und auch viele Parlamentarier? Das National Champion Syndrom: Der Staat reicht dem Unternehmen den kleinen Finger und der National Champion wird diesen Arm nie wieder loslassen. Auf sich gestellt ist er langfristig nicht überlebensfähig. Denn der scharfe Wind des Wettbewerbs entfaltet seine selektive Wirkung nicht. Auch wird der National Champion so groß und so dominierend, dass man ihn gar nicht mehr pleite gehen lassen kann. Für mehr Verkehr auf der Schiene, für mehr private Investitionen in den Eisenbahnbereich, ist Planwirtschaft das falsche Signal.

5. Unbundling

Initiativen von Netzwerk Privatbahnen

Deutschland hat das 1. EU-Eisenbahnpaket sehr eigenwillig in nationales Recht umgesetzt. Anders als vorgesehen werden die diskriminierungsrelevanten Funktionen der **Trassenvergabe** und der **Entgelterhebung** nicht von einer neutralen Stelle außerhalb des integrierten Konzerns wahrgenommen. Diese Funktionen hat der deutsche Gesetzgeber ausgerechnet der DB AG (DB Netz AG) zugewiesen. Freilich sollen sie von den übrigen Aktivitäten der Bahn sorgfältig abgeschirmt werden, quasi als Insel wettbewerblicher Neutralität innerhalb des Konzerns. Netzwerk Privatbahnen hat den deutschen Sonderweg für das Unbundling bei der Kommission gerügt². Dem Vernehmen nach werden in Brüssel nun die Vorbereitungen für die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens getroffen.

Parallel zu der vorerwähnten EU Beschwerde hat Netzwerk Privatbahnen frühzeitig damit begonnen, einzelne Fälle von mangelnder interner Trennung überprüfen zu lassen. Es wurde festgestellt, dass der „neutrale“, deutsche Infrastrukturmanager (DB

¹ Laut Website der DHL: 8,00 € bis 9,80 € pro Stunde

http://investors.dpwn.de/de/investoren/publikationen/archiv/2008/presentationen/dpwn_institutionalinvestors_2008_en.pdf

² http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Update_EU-Beschwerde.pdf

Netz AG) in diskriminierungsrelevanten Angelegenheiten von Juristen der Holding vertreten wird³. Die Holding wiederum vertritt auch die Interessen aller DB Transportgesellschaften des Konzerns, zu denen privaten Bahnen in hartem Wettbewerb stehen. Das für Unbundling zuständige EBA (§§ 9 und 9a AEG) hat diese Praxis untersagt. Dagegen ist die Bahn gerichtlich vorgegangen. Alle Instanzen der Verwaltungsgerichtsbarkeit haben die Rechtsauffassung von Netzwerk Privatbahnen und des EBA bestätigt. So zufrieden man mit dem Ausgang dieses Pilotverfahrens sein kann, so bedauerlich ist es, dass die Bahn keinen Millimeter zurückweicht, wenn es darum geht, monopolistische Machtpositionen aufzugeben. DB-Netz ist Staat (daran ändert auch der Aufkleber „AG“ nichts) und EBA ist Staat. Die Bundesregierung (der Staat) als Alleineigentümerin lässt es zu, dass sich die Staatsbahn gerichtlich gegen den Staat (EBA) zur Wehr setzt. – Trennung von Infrastruktur und Transport tut Not.

6. Netzwerk Privatbahn zieht die Notbremse **Schildbürgersteich der Bahn gestoppt**

Damit die DB Netz AG im Dezember 2006 (Fahrplanwechsel) überhaupt Schienennutzungsbedingungen in Kraft setzen konnte, wurden die „SNB 2007“ in den ersten Monaten des Jahres 2006 in einem Kraftakt von Regulierungsbehörde (BNetzA) und DB-Netz genehmigungsfähig „gemacht“. Genehmigt wurde auch das sog. Performance Regime (Anreizsystem): Ein Bonus- und Malussystem sollte für die Eisenbahnen und die Infrastruktur Anreize schaffen, damit Störungen reduziert werden und die Leistungsfähigkeit des Netzes erhöht wird. Als fatal hat sich bei der Anwendung dieses sog. Performance Regimes allerdings herausgestellt, dass DB-Netz für eklatante Qualitätsmängel (Langsamfahrstellen, Baustellen) nicht pönalisiert wurde. Man fragt sich, wie denn die Leistungsfähigkeit des Netzes erhöht werden soll, wenn Qualitätsmängel der Infrastruktur nicht sanktioniert werden. Zudem wurden die EVU mit bis zu 20-mal höheren Pönalen belegt. Daraus könnte man den Schluss ziehen, dass die Leistungsfähigkeit der deutschen Schieneninfrastruktur primär unter den Nutzern zu leiden hätte, nicht aber unter Fehlleistungen des Infrastrukturmanagers DB Netz AG. Bemerkenswert auch, dass im Performance Regime ausschließlich DB Personal als Schiedsrichter fungierte und dass die EVU die Beweislast trugen, wenn sie eine Sanktion für ungerechtfertigt hielten.

Da BNetzA hat sich dieser „Asymmetrie“ nicht angenommen. Daraufhin hat Netzwerk Privatbahnen eine sog. Verbandsklage erhoben. Im Wege der einstweiligen Verfügung wurde dafür gesorgt, dass das völlig ungeeignete und ungerechte Performance Regime der DB Netz AG im Ergebnis kassiert wurde.⁴ Dem Vernehmen nach breitete sich klammheimliche Freude auch bei jenen EVU aus, die den Aktionen der Wettbewerbsbahnen gewöhnlich nicht applaudieren. Alle Beteiligten sind nun bemüht, so schnell wie möglich ein neues Performance-Regime zu installieren. – Wie reagiert DB Netz AG? Sie fichtt das Urteil an. Ein rational entscheidendes, marktwirtschaftlich orientiertes Unternehmen würde das nicht tun, weil es seine Ressourcen sinnvoll einsetzt und weil ihm die Kunden weglaufen könnten. Einem natürlichen Monopol können die Kunden nicht entkommen. DB Netz kann sogar gefahrlos alle 12 Monate die Preise erhöhen.

³ http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Abschrift_DBNetzAG.pdf

⁴ http://www.privatbahnen.com/pdf/PM07_13.pdf

7. Trassenentgelte erneut erhöht

ein Subventionsschwamm wird zur Cash Cow

Zum Fahrplanwechsel im Dezember hat die DB Netz AG ihre Trassenentgelte zum zweiten mal innerhalb eines Jahres erhöht. 2006 waren es durchschnittlich 4,6 %, im Dezember 2007 2,2 %. Jedermann hätte dafür Verständnis, wenn nicht die Bahn die Infrastruktur vernachlässigen würde, wenn sie keine Gleise und Bahnhöfe stilllegen würde und wenn die Bahnhöfen sauber wären. Allein im regionalen Personenverkehr des Verkehrsverbundes Berlin/ Brandenburg (VBB) führte die Preiserhöhung 2006/07 zu Mehraufwand von 7,5 Mio. € bzw. 3,6 Mio. € pro Jahr. Und das bei einer Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes für den VBB von 78 Mio. € (2008)⁵. Wohin das führt braucht hier nicht erklärt zu werden. Jedenfalls nicht zu mehr Verkehr auf der Schiene.

In diesem Zusammenhang fehlt dem Bürger, den Steuerzahlern und der gesamten Eisenbahnbranche jedes Verständnis, wenn der Vorstandsvorsitzende der DB AG öffentlich verkündet, dass im ersten Halbjahr 2007 allein das Geschäftsfeld Netz das operative Ergebnis um 100 % auf 294 Mio. € gesteigert hat⁶. Die Betriebsleistung auf dem Netz stieg im 1. Halbjahr nur um 4 %. Das EBIT von Netz, Personenbahnhöfen und Energie stieg jedoch im gleichen Zeitraum von 299 Mio. € auf 479 Mio.€, das sind plus 60 % (a.a.O.). Nach den internen Planungen des Konzerns soll sich das EBIT der heutigen Infrastruktursparte von 120 Mio. € (2006) **um 862 %** auf 1.035 Mio. € (2012) erhöhen⁷. Damit wird die nationale Eisenbahninfrastruktur zur Cash Cow des Konzerns. Da die Infrastruktur extrem hoch subventioniert ist, sind jegliche Überschüsse der Infrastrukturgesellschaft vom Steuerzahler und von den Kunden der DB AG finanziert worden.

Schauen wir nach UK, wo das Netz unter der Aufsicht einer mächtigen Regulierungsbehörde gemanagt wird: Jeder Überschuss ist von Network Rail zu reinvestieren. Auf diese Weise wird der Zuschussbedarf des Staates reduziert. Während man in UK ausschließlich über den Output von Network Rail diskutiert⁸, reduziert sich in Deutschland die Diskussion ausschließlich auf Input (Haushaltsmittel und Preiserhöhungen). Ob die vielen Milliarden € an Haushaltsmitteln die deutsche Eisenbahninfrastruktur verbessert haben, ob sich die Kapazität und die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes erhöht oder die Flüssigkeit des Verkehrs verbessert hat, wird vom Subventionsempfänger als Geschäftsgeheimnis gepflegt. Network Rail hingegen hat in der jetzt ablaufenden 5-jährigen Regulierungsperiode planmäßig einen Effizienzfortschritt von 31% realisiert.

8. Netzwerk Privatbahnen

in eigener Sache

Netzwerk Privatbahnen konnten im Januar folgende EVU als neue Mitgliedsunternehmen begrüßen: CaRL, Berlin, und AERS, Lörrach.

Seit wenigen Tagen können Sie auf unserer Website sehen, auf welchen Strecken die Mitgliedsunternehmen des Netzwerks Privatbahnen regelmäßig verkehren. Das

⁵ http://www.mofair.de/db/news/meldung_2242_druckansicht.html

⁶ http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/investor__relations/finanzberichte/halbjahresbericht/halbjahresbericht__2007.html

⁷ Capital 1/2008 S. 110 ff. Diese Zahlen beziehen sich dort auf Fahrweg, Personenbahnhöfe, Energie, Dienstleistungen und Projektbau.

⁸ <http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/330-rev3.pdf>

Ergebnis ist beeindruckend. Die Streckenkarte ist interaktiv: Sie können Strecken einzelner EVU separat anklicken.⁹

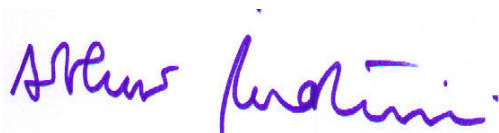
9. Das Letzte

DB expandiert in Asien und in Süd Niedersachsen

Shocking News:

„DB Rent übernimmt Cloppenburger Opel-Vertagshändler“¹⁰

Bis zum nächsten Infobrief



(Arthur-Iren Martini)

The English version of this Infoletter ==> http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Newsletter1_08.pdf

Sie können den Infobrief übrigens auch auf unserer Website bestellen. Wir würden das aus rechtlichen Gründen sehr begrüßen → http://www.privatbahnen.com/index.php?option=com_content&task=view&id=51&Itemid=99

⁹ http://www.privatbahnen.com/Streckennetz/NP_Karte.html

¹⁰ Presseerklärung der DB AG vom 31.8.2007

<http://www.dbfuhrparkservice.de/site/dbfuhrpark/de/unternehmen/presseinfos/dbrent/nsb20070831a.html>