

NP InfoBrief 2/08

17. September 2008

1. Die Lage	das 2. Fahrpreis-Desaster hat unerwünschte Folgen
2. Bewertung Holdingmodell	über Dialektik zum Quantensprung?
3. EU-Beihilfeverbot	offene Flanke für den Börsengang
4. Trennung von Netz und Transport	Chefsache
5. Halbjahreszahlen der DB AG	trotz positiven Umfeldes: kaum Zuwachs
6. LuFV	der Bund macht schwere strategische Fehler
7. Anreizsystem / Performance Regime	OLG kassiert einstweilige Verfügung
8. Eisenbahnbundesamt (EBA)	es weht ein neuer Wind
9. Vollsperrung Berlin - Hamburg	ein systemimmanenter Skandal
10. Zu guter Letzt	der Zweck heiligt die Mittel

1. Die Lage

das 2. Fahrpreis-Desaster hat unerwünschte Folgen

DER SPIEGEL hat es auf den Punkt gebracht¹: Das von der DB AG erneut angerichtete Fahrpreis-Desaster hat vor allen Dingen strategische Dimensionen: a) Der Konzern hat eben nicht die Hoheit über die Preise (pricing power) und b) die DB AG mit ihrer neuen Transportholding (DB ML) ist eben kein „normales“ Unternehmen, sondern unterliegt starken politischem Einfluss. Der Kapitalmarkt denkt nun noch dezidierter über Bewertungsabschläge nach. Der CEO und sein CFO müssen ihr Drehbuch für die Road Shows in wichtigen Passagen umschreiben.

Was die DB AG sicher auch nicht beabsichtigt hat: Die skandalösen Vorgänge stellen die Frage in den Vordergrund, wer denn das Preisgebaren der DB AG überhaupt kontrolliert? Die Regulierungsbehörde ist in Sachen Preisaufsicht zahnlos, denn für eine effiziente Kontrolle der Trassenpreise fehlt ihr die gesetzliche Grundlage. Das ist allen Beteiligten seit Jahren bekannt. Niemand kann zudem behaupten, dass die Bundesregierung daran interessiert sei, diesen Diskriminierungshebel Nr. 1 zu entschärfen. Die Vorschläge der BNetzA zur Trassenpreiskontrolle² ruhen jedenfalls seit Ende Juni in den Schubladen des Verkehrsministeriums.

¹ DER SPIEGEL: Nr. 38 vom 15.9.2008, S. 36

² „Abschlussbericht der Bundesnetzagentur zur Einführung einer Anreizregulierung im Eisenbahnsektor“ vom 26.5.2008

2. Bewertung Holdingmodell

über Dialektik zum Quantensprung?

Keineswegs wird mit dem Holdingmodell die Bahnreform von 1995 vollendet, wie es in der Präambel des Beteiligungsvertrages beschönigend heißt. Von einer Umsetzung des 1. EU-Eisenbahnpakets (Trennung von Infrastruktur und Transport) kann ebenfalls keine Rede sein, insbesondere insofern nicht, als die Spitzenpositionen bei „ML“ von Managern übernommen werden sollen, die in Personalunion die Infrastrukturgesellschaften führen bzw. kontrollieren. ABER: Man darf nicht außer Acht lassen, dass auf Seiten der ML erstmalig die Chance besteht, dass keine automatische Gleichschaltung der Interessen stattfindet: Es ist beispielsweise schwer vorstellbar, dass die neuen Aktionäre zuschauen, wie der DB Konzern regelmäßig und unkontrolliert die Trassenentgelte erhöht. Die neuen Aktionäre werden fragen, wann, wo und wie viel Geld für die Instandhaltung des Netzes ausgegeben wird und weshalb der Schienengüterverkehr keine konkrete Perspektive für *mehr* Schienenwegkapazitäten besitzt. Das sind jene Fragen, die auch die Wettbewerbsbahnen stellen, deren Interessen von Netzwerk Privatbahnen artikuliert werden. Deshalb erwarten die Privaten Gütereisenbahnen von dem „Holdingmodell“ und den neuen Aktionären eine deutliche Erhöhung des Drucks auf die Entscheidungsträger in Berlin und in den Landeshauptstädten.

3. EU-Beihilfeverbot

offene Flanke für den Börsengang

In der Diskussion über die Privatisierung sind einige handfeste Probleme sorgfältig unter dem Teppich abgelegt worden:

Das EU-Vertragsverletzungsverfahren wegen Verstoßes gegen das Beihilfeverbot. Hier geht es um die Pfründe der deutschen Staatsbahn, namentlich um die ungewöhnlichen Gewinne der DB Regio aus dem Regionalverkehr.³ Die bisherige Praxis der Ausschaltung des Wettbewerbs bei der Vergabe von milliardenschweren Verkehrsverträgen verstößt neuerdings (!) zwar nicht mehr gegen das EU-Vergaberecht. Jede freihändige Vergabe setzt aber die Beteiligten (Bundesland und DB AG) regelmäßig dem Verdacht aus, dass die vereinbarte Vergütung rechtswidrige Beihilfekomponenten enthält. Die ersten Bundesländer haben bereits reagiert und Vergütungskomponenten aus laufenden Verkehrsverträgen, die freihändig vergeben wurden, einbehalten⁴. Zudem hat die EU-Kommission unlängst ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen Verstoßes gegen das Beihilfeverbot eingeleitet⁵. DB-Regio AG wird also mittelfristig ihre Position als Cash Cow des Konzerns verlieren. Auch können es sich die Länder finanziell nicht mehr erlauben, auf das Einsparpotential, das fairer Wettbewerb hervorbringt, zu verzichten.

4. Trennung von Netz und Transport

Chefsache

Auch über dieses Thema möchte man im Vorfeld des Börsengangs nicht reden: Netzwerk Privatbahnen hat bereits 2006 eine Beschwerde bei der EU-Kommission erhoben, weil das (damals neue) Allgemeine Eisenbahn Gesetz die Funktion *Trassenvergabe* und *Entgelterhebung* innerhalb des integrierten deutschen Bahnkonzern belässt. Nach EU-Recht sind diese Funktionen auf eine neutrale Stelle

³ Signifikantes Beispiel: In einem Bayrischen Vergabeverfahren stürzte der vereinbarte DB- Preis pro Km von 8,50 € auf 85 Cent ab.

⁴ VRR - Verkehrsverbund Rhein - Ruhr

⁵ Fall VBB – Verkehrsverbund Berlin - Brandenburg

außerhalb des Konzerns auszugliedern. Diese EU-Beschwerde befindet sich nun im Stadium der Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens u.a. gegen die Bundesrepublik Deutschland.

Ebenfalls um Unbundling geht es im Verwaltungsgerichtsverfahren DB Netz AG gegen die Regulierungsbehörde, die Bundesnetzagentur (BNetzA). Diese hatte die DB Netz AG aufgefordert, auch die Konzernjuristen zu „entflechten“.⁶ In der ersten Instanz hat das Verwaltungsgericht dem Regulierer Recht gegeben. Auf das Berufungsurteil des OVG darf man gespannt sein. Für wie brisant die Konzernsspitze dieses Verfahren hält, kann man daran erkennen, dass der CEO das Thema *Konzernjuristen* zur Chefsache erklärt hat.

5. Halbjahreszahlen der DB AG

trotz positiven Umfeldes: kaum Zuwachs

Die Halbjahreszahlen der DB AG, die Mitte August vorgelegt wurden, führen weiter zu Diskussionen. Erstmals wurden auch Zahlen für die zur Teilprivatisierung anstehenden Gesellschaft DB ML veröffentlicht. Für den Gesamtkonzern lagen die meisten Werte leicht über dem Vorjahr. Ohne Berücksichtigung der Zukäufe ist die Verkehrsleistung im Eisenbahnverkehr allerdings kaum gestiegen, wohl aber das wirtschaftliche Ergebnis. Die DB ML erzielt einen Umsatz von 16,2 Mrd. € und einen Gewinn vor Steuern von 0,9 Mrd. €. Das Unternehmen übernimmt 7,2 Mrd. der rund 16 Mrd. Finanzschulden des Konzerns. Am Kapitalmarkt wurden die Zahlen verhalten aufgenommen (Wirtschaftswoche, 25.8.08). Netzwerk Privatbahnen hat die Halbjahresergebnisse analysieren lassen und das Ergebnis veröffentlicht⁷.

6. LuFV

der Bund macht schwere strategische Fehler

Es ist richtig, dass der Bund die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur langfristig sichern will. Jeder Infrastrukturbetreiber benötigt Planungssicherheit. Es waren allerdings die britischen Kollegen, die auf einem Workshop der EU Kommission die ketzerische Frage stellten, *wie denn der Staat den staatlichen Infrastrukturmanager (IM) bei Schlechterfüllung sanktionieren will? Jede finanzielle Sanktion entziehe der Infrastruktur doch Mittel, die letztlich vom Staat wieder aufgefüllt werden müssten!*- Dem ist nicht hinzu zu fügen. Effektiver wäre eine Trennung von Netz und Transport, eine starke Regulierung und ein signifikanter Eingriff in die Tantieme der Vorstände von DB Netz und DB AG, wenn die vereinbarten Ziele nicht erreicht werden. Die Vorstandstantiemen belaufen sich in etwa auf die Hälfte der Gesamtbezüge. Ein Eingriff in die Tantiemen wäre somit nicht ganz unerheblich.

Fundamental falsch ist auch die Tatsache, dass die Regierung als Subventionsgeber mit der DB Netz als Subventionsempfänger auf gleicher Augenhöhe verhandelt. Der Bund steht kurz davor, sich auf die Vorschläge der DB einzulassen, die Qualität der Infrastruktur anhand von theoretischen Werten (Fahrzeit von Normzügen) zu messen. Dabei fällt unter den Tisch, wie lange beispielsweise Güterzüge irgendwo in der Republik auf Freigabe der Weiterfahrt warten müssen, welche Umwege sie wegen Kapazitätsengpässen oder Baustellen zu fahren gezwungen sind und welchen Beschränkungen hinsichtlich Gewicht oder Öffnungszeiten von Stellwerken die Eisenbahnen auf einer konkreten Strecke unterliegen. Viele Parameter sind

⁶ <http://www.privatbahnen.com/content/view/40/70/>

⁷ Stellungnahme sowie Presseerklärung Netzwerk Privatbahnen zu den Halbjahreszahlen DB AG:
<http://www.privatbahnen.com/pdf/080819+NP+Stellungnahme+Halbjahreszahlen+DB+AG+2008.pdf>
http://www.privatbahnen.com/pdf/PM08_3.pdf

unzureichend definiert, z.B. „Langsamfahrstellen“. Offen ist u.a., ob die LuFV an Praxiserfahrungen angepasst werden kann (Kündigungsrecht/Kündigungsfolgen) und welche neutrale Stelle die Angaben der DB AG kontrolliert und welche Rechte der Kontrolleur besitzt.

7. Anreizsystem / Performance Regime

OLG kassiert einstweilige Verfügung

Der deutschen Regulierungsbehörde war es 2007 nicht gelungen, das völlig ineffiziente Performance Regime der DB Netz AG im *Schnellverfahren* zu stoppen. Der Regulierer wurde auf Antrag der DB vom OVG *zunächst* ausgebremst. Netzwerk Privatbahnen zog deshalb im Frühjahr 2007 die Notbremse und erwirkte auf dem Zivilrechtsweg eine einstweilige Verfügung gegen die DB Netz AG. Im Berufungsverfahren hat das OLG Frankfurt jedoch das Urteil des Landgerichts aufgehoben. Begründung: Es lag zum Zeitpunkt der Klageerhebung kein Fall von Dringlichkeit vor. Zum Unterlassungsanspruch von Netzwerk Privatbahnen hat das Berufungsgericht *nicht* Stellung genommen. Das Nahziel der Wettbewerbsbahnen war jedoch erreicht: Das Performance Regime wurde von der DB Netz AG ausgesetzt. Im Dialog mit der DB Netz AG, den DB-eigenen Bahnen und der BNetzA wirkt Netzwerk Privatbahnen seit Monaten an einem neuen Performance Regime mit. - Weshalb das gegenwärtige Anreizsystem für private Bahnen so gefährlich ist, wurde unlängst vom Bahn-Report veröffentlicht⁸.

8. Eisenbahnbundesamt (EBA)

es weht ein neuer Wind

Ein Einzelfall auf 34.000 km Netz?- DB Netz AG beantragte in Karlstadt den Rückbau von Abstellgleisen. Als Ausgleich wurde auf bestehende Abstellgleise im Rangierbahnhof Würzburg verwiesen. Netzwerk Privatbahnen hat eher zufällig aufgedeckt, dass DB Netz parallel die Stilllegung eben dieser Gleise in Würzburg beantragt hatte. Das EBA hat hart reagiert. - In einem anderen Fall, als DB Netz die Genehmigungsbehörde mit der Herausgabe von Informationen zu lange hingehalten hatte, stellte das EBA die Bearbeitung des Vorgangs kurzerhand ein. Seitdem funktioniert der Informationsfluss seitens des Infrastrukturbetreibers. Das Eisenbahnaufsicht lässt sich offenbar auch nicht mehr durch die normative Kraft des Faktischen beeindrucken: Unlängst versagte die Behörde die Genehmigung eines bereits fertig gestellten elektronischen Stellwerks. Die Zeiten scheinen vorbei zu sein, als die DB AG sich auf das EBA „verlassen“ konnte.

9. Vollsperrung Berlin - Hamburg

ein systemimmanenter Skandal

Seit vielen Jahren ist bekannt, dass alle Betonschwellen dieser relativ neuen, zweigleisigen Ausbaustrecke ausgetauscht werden müssen. Im kommenden Frühjahr nun soll es so weit sein. Verhängnisvoll ist allerdings die dadurch sichtbar werdende verheerende Investitionspolitik der DB AG. Um Unterhaltungskosten zu sparen, hat die DB bei Ausbau dieser Strecke in den 90iger Jahren alle nicht für den aktuellen Verkehr erforderlichen Gleise abgebaut, insbesondere fast alle Abstellgleise. Über diese strategische Kurzsichtigkeit raufen sich Bahnexperten innerhalb und außerhalb der DB seit Jahren die Haare, denn mangels Abstellgleisen muss fast jede größere Baustelle über das zweite Gleis versorgt werden. Deshalb keine halbseitige Sperrung (Interventionsminimum), sondern die monatelange Vollsperrung einer der

⁸ Bahn-Report 4/08: <http://www.privatbahnen.com/content/view/39/69/>

verkehrsreichsten Magistralen Deutschlands! Diese Managementfehler fallen nun nicht etwa dem DB-Management „auf die Füße“, sondern den Kunden: Der Güterverkehr und der ICE Verkehr werden über Stendal auf die schon heute völlig überlastete Strecke Hannover-Hamburg umgeleitet. Die Ostseehäfen Wismar und Rostock sind für den Güterverkehr quasi unerreichbar. Auch der Regionalverkehr auf der Schiene kommt völlig zum Erliegen, ebenso der SPNV auf der Umleitungsstrecke, weil dort ja die umgeleiteten Züge fahren sollen. Netzwerk Privatbahnen hat sich dieses einmaligen Vorgangs angenommen und seine Bedenken gegenüber der DB Netz AG artikuliert⁹, allerdings bis jetzt ohne greifbares Ergebnis. Weitere Hintergründe und Ursachen wurden – von der DB Netz unwidersprochen - im Bahn-Report veröffentlicht¹⁰.

10. Zu guter Letzt

DB AG – EWS - ERFA

Die European Railway Freight Association (ERFA) vertritt die Interessen der europäischen Wettbewerbsbahnen in Brüssel und setzt sich für fairen Wettbewerb auf der Schiene ein. Netzwerk Privatbahnen ist eine der aktivsten Mitgliedsvereinigungen der ERFA. Übrigens ist auch die DB über die britische EWS indirekt Mitglied der ERFA und verstärkt dort sogar den Vorstand. Positiv ist, dass sich EWS weiterhin für die komplette Liberalisierung einsetzt, darunter auch für die Abschaffung aller Subventionen für Staatsbahnen und sogar für die Trennung von Netz und Transport (Unbundling). Und das nützt nicht nur der EWS in Großbritannien, sondern auch ihrer Tochter EuroCargoRail in Frankreich.

Bis zum nächsten Infobrief

Mit freundlichen Grüßen



The English version of this Infoletter →

http://www.privatbahnen.com/pdf/Newsletter2_08.pdf

Sie können den Infobrief übrigens auch auf unserer Website abonnieren →

<http://www.privatbahnen.com/content/view/51/99/>

⁹ <http://www.privatbahnen.com/content/view/74/280/>

¹⁰ <http://www.privatbahnen.com/content/view/74/280/>