

---

## NP Infobrief 1/06

13.September 2006

---

1. Börsengang der DB AG, neuester Stand
2. Das UK Rail System in der Britischen Botschaft, Berlin
3. EU Beschwerde
4. Bundesnetzagentur/Regulierungsbehörde
5. Eisenbahnbundesamt
6. Dossier La/Netzzustand

### 1. Börsengang der DB AG

Im Mai/Juni lud der Verkehrsausschuss des Bundestages zu Anhörungen zum Thema *Kapitalprivatisierung der DB AG* ein. Matthias Raith (GF Rail4chem, Essen) war zur Expertenanhörung gebeten worden, Netzwerk Privatbahnen (NP) zur Verbändeanhörung. Das Statement unseres Verbandes finden Sie unter

[http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Stellungn\\_BundestagsVerkAusschuss.pdf](http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Stellungn_BundestagsVerkAusschuss.pdf).

Fast einhellige Meinung aller Befragten: ein „integrierter“ Börsengang scheidet aus. Pro integrierten Börsengang plädierten lediglich die DB AG und Transnet.

Mitglieder des Verkehrs- und Haushaltsausschusses des Bundestages erklärten bereits öffentlich, dass der integrierter Börsengang „vom Tisch sei. Es mehren sich nun aber wieder Stimmen speziell aus dem BMinVerkehr und aus der DB, die durch Hilfskonstruktionen die Folgen einer Ausgliederung des Eigentums neutralisieren wollen

a) Einräumung eines langfristigen Nießbrauchsrechts der DB AG am Netz und

b) Netz verbleibt bei der DB, dafür wird dem Bund aber ein sog. Rückholrecht am Eigentum eingeräumt. In beiden Varianten soll der integrierte Konzern an die Börse gehen.

Die Entscheidung über die Strukturmodelle soll im Oktober vom Kabinett getroffen werden und muss vom Bundestag beschlossen werden. NP arbeitet daran, die Bundesregierung und die Parlamentarier von unseren Argumenten zu überzeugen. Es wird erwartet, a) dass der integrierte Börsengang offiziell verworfen wird und b) dass über die Ausgestaltung eines Eigentumsmodells nachgedacht werden muss. Das ist aber keinesfalls sicher. Entscheiden sich Regierung und Bundestag für ein Eigentumsmodell, so kommt es entscheidend darauf an, die Beziehungen zwischen Infrastruktureigentümer und Infrastrukturmanager sinnvoll zu *gestalten*. Daran arbeitet NP bereits.

## 2. UK Rail System in der britischen Botschaft, Berlin

Am 15.5.2006 veranstaltete Netzwerk Privatbahnen in der Britischen Botschaft mit den Spitzen der britischen Eisenbahnindustrie eine sehr gut besuchte Informationsveranstaltung zum *britischen Eisenbahnsystem*. Vor 10 Jahren musste die britische Regierung das nationale Schienennetz von den privaten Investoren (!) zurückkaufen. Network Rail wurde einem harten Regime von Kontrolle und Regulierung unterworfen. In Großbritannien weiß die Regierung genau, ob und wie sich die staatlichen Zuwendungen in einer Verbesserung des Eisenbahnwesens niederschlagen. Die Ergebnisse der letzten 10 Jahre: Personenverkehr plus 40 %, Güterverkehr plus 60 %, seit 2003 gehen die staatlichen Zuschüsse planmäßig zurück, die großen Neubauprojekte werden *in time & under budget* fertig gestellt, die britischen Gewerkschafter loben die Eisenbahnpolitik ihres Landes, denn es gab infolge der neuen Eisenbahnpolitik, bezogen auf die gesamte Branche, keinen Arbeitsplatzabbau.

Staatssekretär Jörg Hennerkes (BMVerkehr) hat sehr aufmerksam zugehört und sich dem Vernehmen nach bei seinen britischen Kollegen informiert.

## 3. EU Beschwerde

NP hat im Mai durch ihre Anwälte eine Beschwerde bei der EU-Kommission eingeleitet. Beanstandet wird, dass die EU Richtlinien (1. EU-Eisenbahnpaket) mit dem neuen AEG nicht korrekt umgesetzt worden sind. Im Zentrum der Argumentation steht: *Trassenvergabe* und *Trassenentgelt* müssen von einer Stelle *außerhalb* des integrierten Konzerns verwaltet werden. Gem. AEG werden diese beiden Funktionen jedoch von der DB Netz AG selbst wahrgenommen. Wettbewerbsrechtlich hat der deutsche Gesetzgeber damit den Bock zum Gärtner gemacht. Es ist nun Aufgabe des Netzwerks Privatbahnen, dafür zu sorgen, dass die Beschwerde in Brüssel vorangetrieben wird. NP und die Schwesterorganisation des Netzwerks in Brüssel, ERFA, stehen mit der zuständigen EU Direktion in engem Kontakt und gehen davon aus, dass die Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland einleitet. Diese und andere EU Beschwerden kreisen übrigens wie ein Damoklesschwert über der

geplanten Privatisierung der DB AG als integrierter Konzern. Das wird gern außer Acht gelassen, stellt aber ein signifikantes Risiko dar.

#### 4. Bundesnetzagentur

Seit Anfang des Jahres hat die Bundesnetzagentur (BNA) in Bonn die Eisenbahnregulierung übernommen. Die BNA ist z.Zt. mit 27 (statt 45) Mitarbeitern ausgestattet, davon 5 Juristen und *kein* Ökonom. Mit der so wichtigen Entgeltregulierung sieht es also schlecht aus. Für die Wettbewerbsbahnen ist es nun leichter, Missständen entgegen zu wirken. Sofern die BNA von Amts wegen tätig wird, tragen die Beschwerdeführer kein Prozessrisiko.

Folgende Sachverhalte hat NP bei der BNA beanstandet:

- Der Hamburger Hafen führt eine Zoll-Software ein (HABIS ZOLL). NP hat in Frage gestellt, ob alle Hafennutzer *gezwungen* werden können, diese Software zu benutzen. NP hat auch Zweifel angemeldet, ob es richtig ist, dass Railion Deutschland AG das Hafen-EDV-System (HABIS) bedient und dabei möglicherweise nicht ganz unbefangen ist. Schließlich hat NP darauf hingewiesen, dass zusammen mit der Einführung von HABIS Zoll auch die Schienennutzungsbedingungen (SNB) des Hafens angepasst werden müssen, um Diskriminierungspotential zu minimieren. Die Hafen-SNB müssen von der Regulierungsbehörde genehmigt werden.
- NP hat kürzlich ein internes Brainstorming zum Thema Entgeltgrundsätze/TPS 07 (= Kap. 6 SNB) organisiert und dazu Vertreter der Bundesnetzagentur eingeladen. Nun wird NP mit Unterstützung von Experten die Entgeltgrundsätze (Kap. 6 SNB) kommentieren und der DB Netz AG konstruktive Vorschläge für die Revision der SNB unterbreiten. Gerade das neu ins AEG/EIBV eingeführte Anreizsystem führt möglicherweise zu enormen Abwicklungsstörungen. Dem wollen wir (u.a.) konstruktiv entgegenwirken.

#### 5. Eisenbahnbundesamt

Nach wie vor tritt die Rechtsabteilung der DB AG Holding in wettbewerbsrelevanten Angelegenheiten für die Tochtergesellschaft DB Netz AG auf. Das ist nach Auffassung von NP eine Verletzung des Trennungsgebots zwischen den DB-Sparten Netz und Transport. Aufgrund eines substantiierten Sachverhaltsvortrags nebst rechtlicher Würdigung des Netzwerks Privatbahnen hat das EBA daraufhin eine Untersuchung gegen die DB AG eingeleitet. Dem Vernehmen nach ergeht in absehbarer Zeit ein Bescheid des EBA in dieser Sache.

Zum Trennungsgebot gehören u.a. getrennte Jahresabschlüsse, Trennung/Transparenz der Konzernfinanzierung, Informationskapselung zwischen Netz und Transport, Anpassung der Unternehmensorganisation u.v.m.. Verantwortlich für die *Erfüllung* der Trennungskriterien innerhalb des (vollintegrierten) Bahnkonzerns ist das EBA. Hierfür steht dem EBA nach unserem Kenntnisstand nur eine halbe Personalstelle zur

Verfügung!

Im Rahmen des Projekts „Langsamfahrstellen“ hat NP herausgearbeitet, dass das EBA für die Kontrolle des *generellen* Zustands der Infrastruktur nach dem Gesetz **nicht** zuständig ist. Das EBA ist nur für den *sicheren Zustand* der Infrastruktur verantwortlich.

Das Amt verfügt *nicht* über präzise Kenntnisse bezüglich einer Verbesserung oder Verschlechterung der Netzverfügbarkeit, der Netzkapazität, über Anzahl/Länge/Alter der Langsamfahrstellen, Kapazitätsengpässe etc.. Daraus folgt:

***Nur der DB AG ist der Zustand der Eisenbahninfrastruktur bekannt.***

Im Rahmen der Diskussion über den Börsengang hat sie DB AG noch nie berichtet, wie groß der Instandhaltungsstau der gesamten Eisenbahninfrastruktur in Wirklichkeit ist, wie viele Jahre und wie viele Mrd. Euro erforderlich sind, um diesen Stau abzubauen. Warum sollte sie das auch tun: Das wäre schädlich für die Erlangung der Kapitalmarktreife<sup>1</sup>. Wieder einmal „gibt“ der Bock den Gärtner. Alle Versuche, einen neutralen (= schonungslosen) Infrastrukturzustandsbericht zu erhalten, werden nur halbherzig, unter größter Rücksichtnahme auf die Gefühlswelt der DB Spitze unternommen.

Was die Informationslage des Staates und der Öffentlichkeit angeht, ist Frankreich weiter<sup>2</sup>. In UK könnte die Regulierungsbehörde ORR im Zweifel anordnen, dass der Infrastrukturmanager einen Infrastrukturbericht abliefern nebst Vorgaben für Gliederung, Erfassungstiefe, Berichtsintervallen und Abgabetermin. Im Nachgang zu unserer UK Veranstaltung hat NP den Chairman von ORR gebeten, NP einen Katalog der Berichtspflichten des Infrastrukturmanagers (Network Rail) zukommen zu lassen: Man glaubt nicht, was alles möglich ist! Diese Reporting Obligations sind auf der Website des Netzwerks Privatbahnen in Englisch und Deutsch nebst Erklärung aller Abkürzungen und Fremdworte eingestellt:

<http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/ORRReporting.pdf>

Überwucherung von Gleisen und Signalen: Auch hier hat das EBA Untersuchungen gegen „ein EIU“ eingeleitet. NP hat das durch präzise Informationen über sog. „hot spots“<sup>3</sup> initiiert. In diesem Zusammenhang erhebt sich die Frage: wie steht es mit der Entwässerung von Gräben an Bahndämmen, mit der Standfestigkeit von Bäumen neben den Gleisen, mit Rost an Signalen und Masten, mit der Wartung von Transformatoren? mit der Dichtigkeit von Tanks in Tanklagern?

---

1. Kapitalmarktreif ist die DB schon seit ihrer Gründung. Kein Wettbewerber kann sich so einfach am Kapitalmarkt mit Kapital versorgen, wie die DB AG. Als Staatsunternehmen verfügt sie über AAA-Bonität der Bundesrepublik Deutschland. An ihr verdienen die Investmentbanks glänzend und deshalb äußert sich derzeit auch kein Investmentbanker kritisch zu den Börsenplänen der DB AG. Das ist jedenfalls auffällig.

2. DVZ 12.1.2006: Frankreichs Schienennetz auf der Kippe:

[http://www.netzwerk-](http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/060112%20DVZ%20Frankreichs%20Bahnnetz%20auf%20der%20Kippe.pdf)

[privatbahnen.de/pdf/060112%20DVZ%20Frankreichs%20Bahnnetz%20auf%20der%20Kippe.pdf](http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/060112%20DVZ%20Frankreichs%20Bahnnetz%20auf%20der%20Kippe.pdf)

3. Fälle überwuchernder Vegetation, Sichtbehinderung auf Signale, Kontakt mit dem Zugprofil, Beschädigungen der Loks. Wir benötigen wir von unseren Mitgliedern die Mitteilung von einschlägigen Stellen („hot spots“) möglichst fotografisch dokumentiert, mit Ortsbezeichnung und Himmelsrichtung des Blickes

## 6. Zustand des Schienennetzes

Die Reaktion der DB Spitze, der Bundesregierung und des Eisenbahnbundesamtes auf die seitens NP erhobenen Vorwürfe (Vernachlässigung der Infrastruktur) hat NP analysiert und in einem Dossier zusammengefasst.

[http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Zustand\\_Schiene\\_ohne\\_Anlagen.pdf](http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Zustand_Schiene_ohne_Anlagen.pdf)

Das Ergebnis der Analyse nebst Handlungsempfehlungen seitens NP wurde dem Bundesverkehrsminister zugeleitet

<http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Tiefensee.pdf>

In dem vorgenannten Dossier können Sie u.a. nachlesen, dass der Vorstandsvorsitzende der DB AG lädt den Geschäftsführer des Netzwerks Privatbahnen zwar zu einem klärenden Gespräch über die Langsamfahrstellen eingeladen hat, aber nicht bereit war, zuvor seine massive Kritik an unseren Feststellungen zu substantiieren. Herr Garber (Holdingleitung Infrastruktur) teilt NP stattdessen schriftlich mit, *es sei ja eine Fleißarbeit, die NP fordere, die nicht einmal das Verkehrsministerium von der DB verlange: sic! –Man glaubt es nicht.*

Es ist erschreckend: jährlich fließen Steuermittel in Höhe von vielen Mrd. € in die DB Netz AG bzw. in den DB Konzern. Der Zuwendungsgeber hat jedoch keine Erfolgskontrolle! Er kennt den Erhaltungszustand der Infrastruktur nicht. - Über einen Netzzustandsbericht der DB AG wird dem Vernehmen nach schon länger als vier Jahren mit der DB AG verhandelt. Man fragt sich, was es dort zu verhandeln gibt. Nicht einmal der vom EBA ernannte Netzbeirat für die DB Netz AG hat bisher einen Entwurf zu Gesicht bekommen.

**Bis zum nächsten NP-Infobrief, er wird kürzer, versprochen.**

13. September 2006

Arthur-Iren Martini

**Nicht vergessen:**

**wer soll diesen Infobrief außer Ihnen noch erhalten? Bitte „Stammdatensatz“ möglichst outlook, , auf jeden Fall aber mit e-mail Adresse**