
NP Infobrief 1/07

26. März 2007

Inhalt dieser Ausgabe

1. **Die Quadratur des Kreises** – Gesetzentwurf verschlimmbessert..... 1
 2. **Wie geht es weiter?** – Wer ist Herr und wer ist Hund in der Eisenbahnpolitik?..... 1
 3. **Die Rolle des Bahnchefs** – Gebraucht wird ein verantwortungsbewusster Moderator. 2
 4. **Unbundling/Konzernjuristen** – Showdown: Staatsbahn gegen Staat..... 3
 5. **Bahnstrom** – Gesetzgeberischer Nachbesserungsbedarf..... 3
 6. **Instandhaltungsstau** – DB: in Mitteldeutschland gibt es nur 13 LaStellen..... 4
 7. **Kapazität der Infrastruktur** – Mit mehr Verkehr hat bei der DB niemand gerechnet..... 4
 8. **Das Letzte** – Ohne Worte, Herr Minister (Stolpe). 5
-

1. Die Quadratur des Kreises

Das Bundesverkehrsministerium hat am 13. März 2007 einen nachgebesserten Gesetzentwurf für die Privatisierung der DB AG vorgelegt. Um den Anforderungen des EU-Rechts (Trennung) zu entsprechen, soll das Eigentum an den DB-Infrastrukturgesellschaften von der DB AG auf den Bund übertragen werden. Gleichwohl soll die DB weiterhin diese Gesellschaften bilanzieren und kontrollieren können. Dafür (Bilanzierung) ist es aber erforderlich, dass die DB, wenn schon nicht rechtlicher Eigentümer, dann aber zumindest wirtschaftlicher Eigentümer der Infrastrukturgesellschaften ist. Aus der jahrzehntelangen Diskussion über den Leasing-Erlass wissen wir aber, dass die Fiktion des wirtschaftlichen Eigentums (DB) nur funktioniert, wenn sich der rechtliche Eigentümer (Bund) jeden Einflusses auf das Eigentum enthält. Würde der Bund sich freiwillig auf die Funktion als Zahlmeister reduzieren, verletzte er Artikel 87e des Grundgesetzes.

Die sauberste Lösung liegt nach wie vor in einer klaren rechtlichen Trennung von Infrastruktur und Transport: Darin allein liegt die Chance, mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen und den Verkehrsinfarkt auf der Straße zu verhindern.

2. Wie geht es weiter?

Die „gesetzgeberische Unmöglichkeit“ ist bereits im Beschluss des Bundestages vom 24. November 2006 angelegt. Er ist Ausdruck der Tatsache, dass man sich nicht geeinigt hat. Da im Jahr 2009 Bundestagswahlen anstehen, endet das Zeitfenster für

schwierige gesetzgeberische Vorhaben im Laufe des Jahres 2008. Wenn nicht noch ein Wunder geschieht, wird im Laufe dieser Legislaturperiode kein Privatisierungsgesetz verabschiedet. Einerseits wird das seitens der Wettbewerbsbahnen bedauert. Andererseits wird es begrüßt, denn die vom Verkehrsministerium vorgelegten Vorschläge stärken das Monopol der Staatsbahn trotz Beteiligung Dritter und schwächen den Staat als Garant für die Vorhaltung einer bedarfsgerechten und finanzierbaren Eisenbahninfrastruktur.

Wozu sich aus unserer Sicht die Abgeordneten des Bundestages nicht hinreißen lassen dürfen: Auf Biegen und Brechen einem unausgereiften Kompromiss zuzustimmen. Dieser Appell richtet sich auch und insbesondere an die Länder: Nur durch die – möglicherweise stufenweise – Desintegration der Eisenbahninfrastruktur aus dem Bahnkonzern heraus können sich die Länder aus dem Würgegriff der DB AG befreien, Zuschüsse reduzieren und dennoch mehr Verkehr auf die Schiene bringen.

Für alle Beteiligten gilt, was Prof. Eisenkopf¹ unlängst vortrug: Die Politik muss sich entscheiden, wer Herr und wer Hund ist.

3. Die Rolle des Bahnchefs

Der Chef der Staatsbahn besitzt in der deutschen Verkehrspolitik eine überragende Rolle, deren Gewicht von der Komplexität des Themas bestimmt wird: Außer der Bahn selbst „blickt keiner mehr durch“. Der Bahnchef verfügt über vergleichsweise große Ressourcen und ist imstande, die Politik der EU, des Bundes, der Länder, bis hin zur stark drittmittelabhängigen Verkehrswissenschaft und damit auch der Fachpresse mehr oder weniger offen zu beeinflussen. Sein Informationsvorsprung, hier auch als Herrschaftswissen bezeichnet, rundet das Bild ab. Diese Rolle ist in keinem Gesetz vorgesehen und war von den Vätern der Bahnreform weder geplant noch vorhergesehen. Ebenfalls nicht geplant oder vorhergesehen war die Tatsache, dass die Staatsbahn – im Negligé einer Aktiengesellschaft – sich plötzlich als Träger eigener Rechte geriert: Jeder andeutungsweise belastenden Weisung der Aufsichtsbehörden, also des Eigentümers, wird erbitterter Widerstand entgegengesetzt – und zwar mit Ansage. Nassforscher geht es nimmer.

Gerade im Überleitungsprozess von einer Staats- in eine Privatbahn bedarf es jedoch eines Bahnchefs, der mit diesem ihm gesetzlich nicht zugewiesenen Potential mit größter Verantwortung für das Gemeinwesen und Respekt vor Parlament, Regierung und Öffentlichkeit umgeht. Vieles würde einfacher und staatsrechtlich klarer, wenn das enorme Können des Bahnchefs konstruktiv und ohne die Durchsetzung eigener Ambitionen eingesetzt würde. Ob die Bundesregierung gut beraten wäre, den Vertrag des gegenwärtigen Bahnchefs, der noch in diesem Jahr das Rentenalter erreicht, zu verlängern, wird von nicht wenigen bezweifelt, um es diplomatisch auszudrücken. Das Argument der Kontinuität entfällt, weil nach realistischer Lagebeurteilung eine politische Lösung des Problems (Bahnprivatisierung) allenfalls nach Auslaufen der Vertragsverlängerung umgesetzt werden kann.

¹ Er sprach etwas vornehmer von: „Principal“ und „Agent“: Prof. Dr. Christoph Eisenkopf, Zeppelin University Friedrichshafen, am 28.2.2007 im Rahmen eines Referats auf dem Parlamentarischen Abend von mofair (Interessensverband der Wettbewerbsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland): http://mofair.de/content/070307_vortrag_eisenkopf.pdf

4. Unbundling/Konzernjuristen

Netzwerk Privatbahnen hat im letzten Jahr dazu beigetragen, dass die interne Trennung wettbewerbssensibler Bereiche (Trassenzuweisung und Entgelterhebung) innerhalb des DB-Konzerns umgesetzt wird². Das EBA reagierte mit einem sehr umfassend begründeten und sofort vollziehbaren Bescheid, in dem der DB AG untersagt wurde, die DB Netz AG in wettbewerbssensiblen Bereichen von Juristen der Konzernholding vertreten zu lassen³. Die Staatsbahn lässt sich unbequeme Weisungen des Staates natürlich nicht gefallen: Gegen den Bescheid des EBA geht nicht nur die DB Netz AG gerichtlich vor, sondern auch die DB Holding selbst sowie die in ihren Rechten offenbar persönlich „betroffenen“, abhängig beschäftigten juristischen Mitarbeiter in den Rechtsabteilungen der DB. Auf Seiten der DB sind gleich zwei Großkanzleien mandatiert worden, die sich jeweils mit enorm umfangreichen, in weiten Teilen allerdings übereinstimmenden Schriftsätzen zu Wort gemeldet haben. Nur am Rande sei vermerkt, dass es die Kunden der DB sind, die über Fahrkartenpreise und Trassenentgelte die Anwalts- und Gerichtskosten zahlen werden. Und zwar für einen völlig überflüssigen Konflikt Staat gegen Staatsbahn.

5. Bahnstrom

Im Infobrief 3/2006 wurden die „bemerkenswerten“ Bahnstromurteile des Oberlandesgerichtes Frankfurt/Main kommentiert. Das Gericht hatte entschieden, dass die deutsche Staatsbahn als integrierter Konzern bei der Preisgestaltung für Bahnstrom frei sei. Inzwischen hat das betroffene private Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen die Urteile des OLG Frankfurt Revision beim Bundesgerichtshof eingelegt. Auch und insbesondere nach dem Studium der bewundernswert stringenten und fast asketischen Revisionsbegründung wird seitens der Wettbewerbsbahnen nicht der geringste Zweifel am Erfolg des Rechtsmittels gehegt. Es wird in Fachkreisen fest damit gerechnet, dass die Urteile des OLG aufgehoben werden. Damit würde bestätigt, dass die preisliche Privilegierung der DB-Transporttöchter zu Lasten ihrer privaten Wettbewerber missbräuchlich ist.

Die Diskussion hat deutlich gemacht, dass nach der gegenwärtigen Rechtslage nicht klar ist, ob die Durchleitung von Bahnstrom durch das DB-Fernleitungsnetz der Regulierung des Energiewirtschaftsgesetzes oder des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unterliegt. Ebenso ist unklar, inwiefern die reine Lieferung von Bahnstrom selbst einer Regulierung unterliegt. Zwar können die Nutzer des Schienennetzes Bahnstrom theoretisch auch von anderen Versorgungsunternehmen beziehen. Die von der DB Energie GmbH beanspruchten Durchleitungskosten sind jedoch so hoch, dass für private Eisenbahnen ein Bezug von externen Stromversorgern derzeit wirtschaftlich nicht darstellbar ist, insbesondere in Anbetracht der von der DB Energie gewährten Mengenrabatte für die DB-Schwestergesellschaften. Daraus lässt sich der Schluss ziehen, dass bei den üblichen All-inclusive-Preisen auch das Durchleitungsentgelt der Rabattstaffel unterliegt, was wohl dem Gebot des diskriminierungsfreien Zugangs auch zur Strominfrastruktur widerspricht – unabhängig davon, ob die Bahnstrominfrastruktur dem Eisenbahnrecht oder dem Energiewirtschaftsgesetz unterliegt.

² Beschwerde NP vom 21.10.2005:
http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Abschrift_DBNetzAG.pdf

³ http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/061127_EBA_Presseerklaerung_Konzernjuristen.pdf

6. Instandhaltungsstau

Netzwerk Privatbahnen befasst sich seit Mitte 2005 mit der systematischen Erhebung von Anzahl, Länge und Alter der Langsamfahrstellen (LaStellen) auf dem deutschen Schienennetz⁴. Nun hat sich der Bundesrechnungshof (BRH) dieser Sache angenommen⁵. Der BRH betrachtet die LaStellen als anerkannten Indikator für die Qualität des Schienennetzes. Peinlich daran ist nur, dass sich DB und Bundesverkehrsministerium gemeinsam darauf konzentriert hatten, diesen geradezu trivialen Zusammenhang auf das Heftigste zu bestreiten. Prompt zauberte der Holdingvorstand (nicht: DB Netz AG!) ein Instandhaltungskonzept aus dem Zylinder. Mit einer PR-Kampagne auf Bundes- und Länderebene versucht die DB nun, mit ihrer Initiative „Pro Netz“ positive Nachrichten zu verbreiten – frei nach dem Motto: „Wir haben alles im Griff“. In Leipzig verkündete man in diesen Tagen, dass es in den drei mitteldeutschen Ländern gerade einmal 13 Langsamfahrstellen gäbe. Nach Feststellungen von Netzwerk Privatbahnen gab es dort im Sommer 2006 insgesamt 253 Stellen mit Geschwindigkeitsabsenkung, von denen 55 Prozent älter als 12 Monate waren⁶.

Der Verkehrsausschuss im Deutschen Bundestag hatte Anfang März zu einem Expertengespräch zum Thema Instandhaltung geladen. Alle befragten Experten bestätigten die Feststellungen des BRH mit z. T. drastischen Berichten aus der Praxis. Der Vertreter des Netzwerks Privatbahnen erklärte auf Befragen, dass nach seiner Einschätzung hier ein Fall von vorsätzlicher Schädigung der Eisenbahninfrastruktur vorliege, der in den kommenden Jahren zu überproportionalen Verkehrsbeeinträchtigungen durch Reparaturen führen werde. Derartige Strategiefehler würden in der Privatwirtschaft regelmäßig zu relativ drastischen personelle Konsequenzen führen.

Wäre die Privatisierung planmäßig 2006 erfolgt, dann wäre die Vernachlässigung der Infrastruktur allenfalls nachträglich ans Licht gekommen – also nach Börsengang und nach Pensionierung des Bahnchefs. Im Jahre 2007 ließ sich die Vertuschung des Zustands des Schienennetzes nicht länger durchhalten: ein Fall von Fehlspekulation über den Zeitplan der Privatisierung. Die Frage ist, ob dies allein dem Management der DB anzulasten ist. Wer immer Anteile an der DB AG erwerben will, wird bemüht sein, den Instandhaltungsstau genau zu evaluieren.

7. Kapazität der Infrastruktur

2006 war ein erfreuliches Jahr für den Schienengüterverkehr. Die Verkehrsleistung ist signifikant gestiegen, ebenso der Anteil der Schiene am gesamten Transportvolumen (Modal Split). Man kann davon ausgehen, dass die privaten Anbieter an diesem Zuwachs wieder einmal überproportional beteiligt waren. Es wird geschätzt, dass sie ihren Anteil von 15 überproportional auf 17 bis 18 Prozent erhöht haben. Aber: prompt gelangt die Schieneninfrastruktur an ihre Grenzen. Jetzt stellte sich heraus, dass zahlreiche Strecken bis zu 135 Prozent belegt sind. Die Ursache ist in dem rein betriebswirtschaftlich (Börsengang!) begründeten Rückbau von Weichen, Kreuzungs- und

⁴ Link zum Dossier „Langsamfahrstellen und Zustand der Schieneninfrastruktur“ vom 14.8.2006: http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Zustand_Schiene_mit_Anlagen.pdf

⁵ http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/070110_BRH2007_Bericht_nach_88_2_BHO_Instandhaltung_Schienenwege.pdf

⁶ Untersuchung LaStellen Südost (Sa/Thü/SAnh/Brandbg) in 26.Kw 2006 im Vergleich zur 26. KW 2005: http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/070312_BerichtLa-StellenSUEDOST0506.pdf
Untersuchung Süd II, Vergleich 30.Kw 2004/05/06: http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/061222_La-StellenkurzBerichtSued.pdf

Ausweichgleisen zu sehen. Das hat gravierende Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des gesamten Schienennetzes. Der bedauernswerte Unfall in Tornesch, nördlich von Hamburg, hat gezeigt, wohin diese Geschäftspolitik führt: In der Vergangenheit wurden dort alle noch vorhandenen Umgehungsstrecken bis auf den aktuellen Bedarf zurückgebaut. Das hatte zur Folge, dass die Betriebsstörung bei Tornesch den Güterverkehr zwischen den skandinavischen Ländern und Mittel- und Südeuropa tagelang blockiert hat⁷. Es gab keine Umleitungsstrecken mehr, die nicht durch den vertakteten SPNV vollständig belegt waren.

Ein anderes Beispiel: der Rückbau der Strecke Arnsdorf (östlich von Dresden) nach Dürrröhrsdorf (südlich davon, auf der Strecke nach Pirna/Elbe). Es handelt sich um eine Umleitung für die einzige belastbare Strecke über Dresden – Pirna – Bad Schandau nach Tschechien. Sie wurde noch im vergangenen Jahr bei Elbe-Hochwasser als Umleitung benutzt. Nun wurde die Stilllegung beantragt, weil zwischenzeitlich der Personenverkehr eingestellt wurde. Vertretbar wäre diese Stilllegung aber nur, wenn die DB beim EBA gleichzeitig auch die Abschaffung des Elbe-Hochwassers beantragt und die bereits angekündigten Baumaßnahmen auf der Hauptstrecke storniert hätte.

Wer sich dafür interessiert, wie es stellenweise auf dem deutschen Schienennetz zugeht, möge den folgenden Artikel aufrufen: „Güterchaos, der Abend kommt und das Chaos im Güterfernverkehr nimmt seinen Lauf“⁸.

8. Das Letzte

*„Reine NE-Verkehre sind für die Zwecke der Infrastrukturplanung des Bundes **bedeutungslos**, da solche Verkehre nahezu ausschließlich Transporte über sehr kurze Entfernungen darstellen. So betrug die durchschnittliche Transportweite der NE-Bahnen im Basisjahr 1997 lediglich 6,5 km“.*⁹

Bis zum nächsten NP-Infobrief

P.S. Den Infobrief 3/06 vom 5.12.2006 finden Sie unter:
http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Infobrief3_06.pdf

The english version of our last Newsletter dd. Dec. 5th, 2006:
http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Newsletter3_06.pdf

⁷ Presseerklärung NP 2/07 vom 25.1.2007:
http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/PM07_2.pdf

⁸ Mit freundlicher Genehmigung der Redaktion von *Der Fahrgast* (4/06), dem Magazin von *PRO Bahn*:
http://www.der-fahrgast.de/Archiv/2006/2006-4-31_38.pdf

⁹ BVU-Gutachten zum BVWP (Bundesverkehrswegeplan) 2003, Kapitel 4 - Güterverkehr, S. 191, Fußnote 1.
Anmerkung: 2006 betrug der Anteil der NE-Bahnen (der Nicht-DB-Bahnen) am schienengebundenen Gütertransport 17-18 % oder 17.000.000.000 tkm (in Worten: 17 von 105 Milliarden Tonnenkilometer). Der BVWP ist die gesetzliche Basis für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur aus Haushaltsmitteln.