

## NP Infobrief 3/2006

5. Dezember 2006

|  |   |
|--|---|
| 1. <b>Börsengang vom Tisch?</b> - Die Koalition fällt Zwischenentscheidung.....                | 1 |
| 2. <b>Bahnstromurteile OLG Fft. a. M.</b> - Todesstoß für den Wettbewerb auf der Schiene ..... | 2 |
| 3. <b>Unbundling</b> - DB-Konzernjuristen dürfen DB Netz AG nicht vertreten.....               | 2 |
| 4. <b>Wissen ist Macht</b> - EBA will die Kapazität des Netzes überwachen.....                 | 3 |
| 5. <b>Anreizsystem DB Netz AG</b> - Guter Ansatz, miserable Umsetzung.....                     | 3 |
| 6. <b>Private bündeln die Kräfte</b> - Einigkeit macht stark.....                              | 4 |
| 7. <b>Joint Forces auch in Brüssel</b> - Gegengewicht zur CER .....                            | 4 |
| 8. <b>Das Letzte</b> .....   | 5 |

### 1. Börsengang vom Tisch?

Nach unserem Eindruck: Ja.- Die Regierungskoalition hat sich Anfang November darauf verständigt, die DB AG ohne Netz zu privatisieren. Von einem Börsengang ist nicht mehr die Rede. Der Teufel liegt aber wie immer im Detail: Nach dem Wortlaut des Entschließungsantrags<sup>1</sup> soll das Eigentum an der gesamten Eisenbahninfrastruktur (von der DB AG) auf den Bund übertragen werden. Das bedeutet: Trennung von Netz und Betrieb. Die DB AG als Betreiber der Infrastruktur soll allerdings wirtschaftlicher Eigentümer bleiben und die Infrastruktur bilanzieren. Das heißt wiederum: Aufhebung der Trennung und faktisches Fortbestehen des integrierten Bahnkonzerns. Nach Eindruck des Netzwerks Privatbahnen hat sich die Regierung auf den „größten“ gemeinsamen Nenner verständigt, die Probleme aber bei weitem noch nicht gelöst<sup>2</sup>. Sehr aufschlussreich ist eine taufische juristische Bewertung der Regierungsentscheidung durch die Arbeitsgruppe Verkehr der FDP-Fraktion<sup>3</sup>. Fazit: der politische Kompromiss ist nach deutschem Recht nicht umsetzbar. Dem BMVerkehr, das vom Bundestag den Auftrag erhalten hat, bis März 2007 einen abgestimmten Gesetzentwurf vorzulegen, wird die Quadratur des Kreises mit Sicherheit nicht gelingen.

<sup>1</sup> [http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/061121\\_BT\\_Entschliessungsantrag.pdf](http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/061121_BT_Entschliessungsantrag.pdf)

<sup>2</sup> Presseerklärung 8/06 des Netzwerks Privatbahnen: [http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/PM06\\_8.pdf](http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/PM06_8.pdf)

<sup>3</sup> [http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/061201\\_FDPArbGrVerk\\_Qadratur\\_des\\_Kreises.pdf](http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/061201_FDPArbGrVerk_Qadratur_des_Kreises.pdf)

## 2. Bahnstromurteile OLG Frankfurt a. M.

Das Oberlandesgericht hat in zwei Urteilen<sup>4</sup> entschieden, dass die deutsche Staatsbahn als integrierter Konzern bei der Preisgestaltung für Bahnstrom frei sei. Es verstieße nicht gegen deutsches Wettbewerbsrecht, wenn die DB Energie den konzernangehörigen DB-Transportunternehmen geringere Bahnstrompreise berechne, als den konzernfremden Eisenbahnen. DB Energie könne sogar auf die Fakturierung von Bahnstromentgelten zugunsten der Konzernschwestern ganz verzichten!

In der Kostenstruktur von Gütereisenbahnen entfallen ca. 15 Prozent auf Bahnstrom. Es erübrigt sich, zu begründen, dass private Bahnen unter der Gültigkeit einer solchen Rechtsprechung mittelfristig keine Überlebenschance haben. Dem Urteil kommt somit existentielle Bedeutung zu. Es ist zu hoffen, dass die verladende Industrie und die Politik angesichts dieser Rechtsprechung endlich aufwachen. Das Urteil ist ein Grund mehr, die Infrastruktur vom Betrieb zu trennen. Ein neutraler Bahnstromversorger würde sich bemühen, möglichst viel Strom zu verkaufen. Er würde alles tun, um viele Kunden zu versorgen, die viele Kilometer auf der Schiene fahren und viel Strom verbrauchen. Ein neutraler Bahnstromversorger ließe sich nicht zur Eliminierung der Konkurrenz auf der Schiene instrumentalisieren – und zwar aus systemimmanenten Gründen, also ohne Regulierung.

Grund für diese Rechtsprechung ist die Annahme, dass die Stromversorgung nicht dem AEG unterliege. Das EVU geht in die Revision beim BGH. Unabhängig vom Ausgang der Revision ist der Gesetzgeber aufgefordert, das hier in Rede stehende Diskriminierungspotential in der Bahnstromversorgung unverzüglich zu beseitigen.

## 3. Unbundling „Entflechtung“

Die Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in 2005 greift zwar langsam, aber immerhin beständig: Das EBA hat nun verfügt, dass die Juristen in der DB-Konzern-Rechtsabteilung in Sachen Netzzugang und Entgelte nicht mehr die Interessen der DB Netz AG vertreten dürfen. Die Maßnahme ist sofort zu vollziehen<sup>5</sup>.

Es war das Netzwerk Privatbahnen, das den Stein mit einer Beschwerde an das EBA ins Rollen brachte<sup>6</sup>. Die Entscheidung der Eisenbahnaufsicht ist von grundsätzlicher Bedeutung und wird weit reichende Auswirkungen haben. Mittelbar sind alle Entscheidungen über Ersatzinvestitionen, Neubauinvestitionen und im Bereich der strategischen Planung auch *Entscheidungen über den Netzzugang*. Alle Maßnahmen zusammen müssen sicherstellen, dass die Schiene nicht nur für die Transportunternehmen der DB AG, sondern auch für die wachsende Anzahl von Wettbewerbern benutzbar bleibt und freigehalten wird. Folglich muss als nächstes untersucht werden, wo die Voraussetzungen für diese Entscheidungen des deutschen Eisenbahninfrastrukturunternehmens erarbeitet werden. *Zentrale Funktionen von DB*

<sup>4</sup> OLG Fft.a.M. 11 U 44/05 (Kart) vom 19.9.06 – sog. kleines Bahnstromurteil und OLG Fft.a.M. 11 U 3/05 (Kart) vom 10.10.06 – sog. großes Bahnstromurteil

<sup>5</sup> Presseerklärung EBA v. 27.11.2006: [http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/061127\\_EBA\\_Presseerklaerung\\_Konzernjuristen.pdf](http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/061127_EBA_Presseerklaerung_Konzernjuristen.pdf)

<sup>6</sup> Beschwerde Netzwerk Privatbahnen vom 21.10.2005: [http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Abschrift\\_DBNetzAG.pdf](http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Abschrift_DBNetzAG.pdf)

Netz werden auf die Konzernebene verlagert, nämlich, Planung, Bau und Instandhaltung der Infrastruktur („DB ProjektBau“). Die technische Entwicklung ist an den Technikvorstand des Konzerns übergegangen.<sup>7</sup> Wenn diese Aussagen zutreffen, so wäre die 2. Stufe der Bahnreform (1.1.1999) – also die Schaffung unabhängigerer Führungsgesellschaften unterhalb einer Holding – sukzessive rückgängig gemacht worden, contra legem, unter den Augen der Bundesregierung und unter den Augen des Parlaments.

#### 4. Wissen ist Macht

Netzwerk Privatbahnen hat in den zurückliegenden Monaten systematisch herausgearbeitet, dass sich in Deutschland keine staatliche Behörde um den generellen Netzzustand kümmert<sup>8</sup>. Der Netzzustand ist eisenbahnrechtliches Herrschaftswissen der Staatsbahn. Er wird zu allem Überfluss auch noch als Betriebsgeheimnis geschützt (AktG). Seit Jahren bemüht sich das Parlament vergeblich um aussagekräftige Informationen.

Offenbar hat inzwischen auch das EBA diese Lücke erkannt. Jedenfalls hat es kürzlich ein Projekt aufgelegt, wonach die Behörde gesetzlich, organisatorisch und personell in die Lage versetzt werden soll, die Eisenbahninfrastruktur qualitativ zu erfassen, zu evaluieren und zu kontrollieren. Bisher war das EBA, beispielsweise im Rahmen von Stilllegungsverfahren und Planfeststellungsverfahren (§§11, 18 AEG), auf Angaben und Berechnungen der DB Netz angewiesen. Sollte dieses Vorhaben nun realisiert werden, so wird das EBA zukünftig in der Lage sein, zu beurteilen, ob und wie sich Netzqualität, Kapazität und Verfügbarkeit im Verhältnis zu den eingesetzten Haushaltsmitteln verbessern. Es ist schlimm genug und beinahe unfassbar, dass das heute noch nicht möglich ist.

Netzwerk Privatbahnen fragt sich in diesem Zusammenhang, wie der Bund mit der DB AG eine langfristige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuF) abschließen will, wenn nicht der Bund selbst bzw. unabhängige Dritte den Netzzustand zuvor qualitativ wie quantitativ evaluiert haben. Auf Angaben der DB AG sollte sich die Regierung besser nicht verlassen. So lautet jedenfalls die Empfehlung des Netzwerks Privatbahnen. Böse Zungen behaupten, die Pünktlichkeitsstatistik der DB sei gerade jetzt so schlecht, damit sie nach Abschluss einer LuF von niedrigem Niveau aus einen Pünktlichkeitsrekord nach dem anderen einfährt.

#### 5. Anreizsystem DB Netz AG

Die EU schreibt es seit vielen Jahren vor und die Bundesrepublik hat es erst 2005 in das AEG eingeführt: Ein Entgeltssystem, welches den Beteiligten Anreize zur *Verringerung von Störungen* und zur *Erhöhung der Leistungsfähigkeit* des Schienennetzes gewährt (§ 21 EIBV). Herausgekommen ist dabei bis jetzt ein aus Sicht des Netzwerks Privatbahnen völlig unpraktikables, erbsenzählerisches, enorm

<sup>7</sup> Gottfried Ilgmann in Bahnreport Heft 3/2003: <http://www.g-ilgmann.de/pdf/zielverfehlt.pdf>

<sup>8</sup> <http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Tiefensee.pdf>;

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

aufwändiges und ineffektives Bonus-/Malussystem<sup>9</sup>. Erwartungsgemäß sind Qualitätsmängel wie vermeidbare/“überraschende“ Baustellen, nicht beseitigte Langsamfahrstellen und Staus vor (altbekannten) Netzengpässen nicht pönalisiert: Das könnte sich ja zu Lasten des Infrastrukturbetreibers auswirken – und das ist die DB Netz AG, Verfasserin der SNB. Man fragt sich, wie eine *Verringerung von Störungen* und eine *Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes* erreicht werden soll, wenn Qualitätsmängel nicht sanktioniert werden.

Von Netzwerk Privatbahnen beauftragte Rechtsanwälte haben das Anreizsystem unter die Lupe genommen. Die Ergebnisse ihrer Untersuchungen wurden der Regulierungsbehörde und der DB Netz AG zugeleitet<sup>10</sup>. Die Bundesnetzagentur hat kürzlich einen Bescheid erlassen und der DB Netz AG bis zum 10.12.2006 (!) aufgegeben, die vorgelegten SNB und insbesondere das Anreizsystem in weiten Teilen zu überarbeiten<sup>11</sup>. Zentrale Forderungen des Netzwerks Privatbahnen sind in diesen Bescheid eingeflossen.

## 6. Private bündeln die Kräfte

Am 16. November sind die wichtigsten DB-fremden Nutzer der Eisenbahninfrastruktur erstmalig gemeinsam aufgetreten: Mofair (Verband der Personeneisenbahnen), BAG SPNV (Verband der Aufgabenträger der Länder) und Netzwerk Privatbahnen (Verband der Gütereisenbahnen). Im Rahmen einer Pressekonferenz veröffentlichten und erläuterten sie ihre gemeinsame Erklärung zur Privatisierung der DB AG<sup>12</sup>. Die drei Präsidenten der Verbände ließen keinen Zweifel daran, dass nur ein fairer Wettbewerb die Attraktivität der Schiene erhöht und mehr Verkehr auf die Schiene bringt. Im Mittelpunkt ihrer Forderungen steht die Neutralität der Eisenbahninfrastruktur, herbeigeführt durch eine saubere Trennung von Netz und Betrieb.

## 7. Joint Forces auch in Brüssel

Auch auf europäischer Ebene wurde eine gemeinsame Plattform gebildet: Die Verbände der Europäischen Gütereisenbahnen, Waggonvermieter, Verloader und der Spediteure (ERFA<sup>13</sup>, ERFCP, UIP, F&L) haben sich unlängst zum *House of Rail* zusammengeschlossen. Sie unterzeichneten ein Memorandum of Understanding<sup>14</sup>, in dem sie Einigkeit in ihrem unermüdlichen Bemühen geloben, in Europa eine volle Marktöffnung des Güterbahnbetriebs mit freiem Zugang zu allen Bahninfrastrukturen und jeglichem Service als Voraussetzung für mehr Wettbewerb zu erreichen. *House of Rail* soll ein Gegengewicht zu den seit Jahrzehnten etablierten und enorm einflussreichen Interessenvertretungen der europäischen Staatsbahnen in Brüssel darstellen, die das Wort „Wettbewerb“ grundsätzlich anders buchstabieren als die privaten Bahnen.

<sup>9</sup> nachzulesen in den von der DB Netz Ag vorgelegten (SNB), dort Kap. 7 (Website der DB AG)

<sup>10</sup> <http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/AnschreibenEntgeltgrunds2008.pdf>

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

<sup>11</sup> Presseerklärung der Bundesnetzagentur vom 23. November 2006

<http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/061123WiderspruchSNBundNBS.pdf>

<sup>12</sup> [http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/061115\\_Positionspapier\\_final.pdf](http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/061115_Positionspapier_final.pdf)

<sup>13</sup> Netzwerk Privatbahnen ist Mitglied der ERFA (European Rail Freight Association).

<sup>14</sup> <http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/PR-ERFA-ERFCP-FL-UIP-MoU-14-11-06-EN.pdf>

## 8. Das Letzte

In einem der beiden Bahnstromverfahren trug die DB Energie vor, Dieselloks und E-Loks seien austauschbar. Deshalb seien die Wettbewerber gar nicht auf die Bahnstromversorgung durch den Bahnstrom-Monopolisten angewiesen.

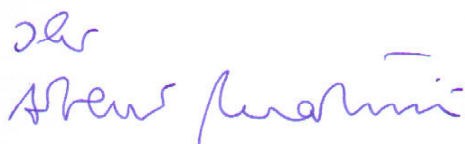
In dem anderen Bahnstromverfahren erklärte DB Energie, sie betreibe 60 Dieseltankstellen in Deutschland. Eine private Bahn könne ja für sich selbst auch Dieseltankstellen bauen.

Gute Vorschläge sind das. Also ersetzen die Wettbewerber jede einzelne Hochleistungs-E-Lok mit bis zu 4 Dieselloks(!), errichten hierfür flächendeckend Dieseltankstellen und die DB fährt weiterhin mit ggf. „kostenlosem“ Bahnstrom. In der Tat hätte DB Energie dann nur noch einen Kunden, und Wettbewerber würden die Staatsbahn überhaupt nicht mehr stören. Ein derartiger Parteivortrag wird diesseits als peinlich empfunden. Verständnis hätte man, wenn dies irgendein „Krauter“ vortragen würde, nicht aber die deutsche Staatsbahn.

THE END

*Das gesamte Personal der Geschäftsstelle des Netzwerks Privatbahnen wünscht Ihnen gesegnete Weihnachten und für das kommende Jahr ein Wiedersehen und Wiederlesen in alter Frische.*

*Bis zum nächsten NP-Infobrief im neuen Jahr.*



Handwritten signature in blue ink, appearing to read "Stew ...".

P.S.

Infobrief 1/06 vom 13. September: [http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Infobrief1\\_06.pdf](http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Infobrief1_06.pdf)  
Infobrief 2/06 vom 19. Oktober 2006: [http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Infobrief2\\_06.pdf](http://www.netzwerk-privatbahnen.de/pdf/Infobrief2_06.pdf).