

# Netzwerk Privatbahnen

Am Weidendamm 1a  
D-10117 Berlin

Geschäftsführer:  
RA Arthur-Iren Martini

+49 (0) 30 – 59 00 99-626 (Fax:-628)

[martini@netzwerk-privatbahnen.de](mailto:martini@netzwerk-privatbahnen.de)  
[www.netzwerk-privatbahnen.de](http://www.netzwerk-privatbahnen.de)

Netzwerk Privatbahnen Am Weidendamm 1a 10117 Berlin

Herrn  
Wolfgang Tiefensee  
Bundesminister für Verkehr, Bau- und  
Wohnungswesen  
Invalidenstraße 44

14.8.2006

10115 Berlin

## Zustand der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes EW13/32.30.01-01/3 n 05/417189 LMB

Unser Schreiben	vom	28. Oktober 2005	Langsamfahrstellen Süd
Ihre Antwort	vom	20. Dezember 2005	Langsamfahrstellen Süd
Unser Schreiben	vom	28. Februar 2006	Langsamfahrstellen Mitte

Sehr geehrter Herr Minister,

wie in unserem Schreiben vom 28.2. angekündigt, möchten wir nunmehr auf Ihr Antwortschreiben vom 20.12.2005 eingehen.

Netzwerk Privatbahnen hatte die an Ihr Haus gerichteten Schreiben in Kopie der DB AG und dem Eisenbahnbundesamt zugeleitet. Wir haben die Korrespondenz ausgewertet und in einem

### **Dossier Langsamfahrstellen/Zustand der Schieneninfrastruktur**

zusammengefasst (Annex 1) .

Die Reaktion der DB Spitze und des EBA deckt eine Reihe von Strukturschwächen im deutschen Eisenbahnwesen auf, die wiederum Anregungen vermitteln, was an der Organisation des deutschen Eisenbahnwesens geändert werden wüßte. Die Reaktionen förderten zudem bemerkenswerte Erkenntnisse zutage, die wir hier verkürzt wiedergeben und die wir im beigefügten Dossier ausführlich anhand der Korrespondenz belegen:

1. Das EBA ist nicht für die Überprüfung des Instandhaltungszustands (Status und Entwicklung von Netzstatus, -verfügbarkeit, -kapazität) des nationalen Schienennetzes zuständig, sondern nur für dessen Sicherheitsaspekte. Somit stellt sich die Frage, wer diese Kontroll- und Berichtsfunktion, auch gegenüber dem Parlament, wahrnimmt. Die DB AG als Betroffene scheidet dafür aus. Wir erkennen hier eine Regelungslücke.
2. Die Spitze der DB AG hat zu den Vorwürfen bezüglich des sich dynamisch verschlechternden Erhaltungszustands des Schienennetzes in der Sache nicht Stellung genommen:
  - Das Ministerium wird von der DB Spitze mit einer „Sprachregelung“ abgespeist.
  - Die DB Spitze bezweifelt die Richtigkeit der Feststellungen, weigert sich jedoch, ihre Kritik zu substantiieren. Diese Verweigerungshaltung wird damit begründet, dass eine Analyse der Langsamfahrstellen zu arbeitsaufwendig sei und nicht einmal vom Verkehrsministerium verlangt würde.
3. Ministerium und DB AG verweisen auf den Netzbeirat. Dieser ist bisher jedoch in die Diskussion über einen Netzstatusbericht nicht eingeschaltet worden. Es stellt sich die Frage nach der Funktion des Netzbeirats, wenn er in eine so eminent wichtige Diskussion nicht einbezogen wird.

Folgende Anregungen für den nächsten Schritt der Bahnreform ziehen die privaten Bahnen aus diesen Erkenntnissen:

1. Die Kompetenzen der Aufsichtsbehörden werden um die Zuständigkeit für die Prüfung des generellen (also nicht des sicherheitstechnischen) Netzstatus erweitert. Ggf. völlig neue Kompetenzverteilung zwischen BNetzA und EBA, klare Schnittstellen.
2. Hierfür bedarf es der Installation einer systematischen Berichtspflicht des Netzbetreibers an die Regulierungsbehörde über den Netzstatus. Diese Berichtspflicht gibt es im deutschen Eisenbahnrecht bisher nicht.
3. Vorbild für den Umfang der Berichtspflicht und dessen Transparenz sind die Reporting Obligations von Network Rail (UK) gegenüber der UK-Regulierungsbehörde ORR (Annex 2<sup>1</sup>).

---

<sup>1</sup> Netzwerk Privatbahnen hat den Chairman von ORR gebeten, über Umfang, Berichtstiefe und Berichtsrhythmus von NR zu informieren und erhielt mit Mail vom 21.6.2006 von ORR sog. „Reporting Obligations“ (Annex 2, Anlage 1). Netzwerk Privatbahnen hat den ORR Berichtskatalog in die deutsche Sprache übersetzt, engl. Abkürzungen wurden zusätzlich auf

4. In einem zukünftigen Bahnsystem bedarf die Unternehmenspolitik des Infrastrukturmanagers einer klaren Orientierung; Gegenwärtig besteht eine Diskrepanz zwischen einerseits den Zielen der Bundesregierung und der EU (mehr Verkehr auf die Schiene, Transparenz, Angebotsvielfalt) und andererseits

dem aktienrechtlichen Anspruch der DB AG, ertragsoptimiert wie ein rein privatwirtschaftliches Unternehmen zu handeln (Kostenreduzierung durch Rückbau der Infrastruktur, Intransparenz, Behinderung des Wettbewerbs).

Obwohl oder gerade weil wir uns erlauben, auch die eine oder andere Maßnahme, Haltung bzw. Unterlassung des Verkehrsministeriums kritisch zu würdigen, ist es unser Wunsch, mit Ihnen ins Gespräch zu kommen. Die Themen, die wir hier angesprochen haben, sind derartig komplex, dass man sie in einem Papier wie dem beigefügten nur anreißen kann. Wir sind sehr daran interessiert, Ihnen die hier angesprochenen Probleme und unsere Vorstellungen für ein attraktives Bahnwesen persönlich zu erläutern.

Für weitere Auskünfte und Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



**Hartmut Gasser**  
Vorsitzender des Vorstands



**Arthur-Iren Martin**  
Geschäftsführer

- Annex 1 Dossier Langsamfahrstellen/Zustand der Schieneninfrastruktur  
nebst 15 Anlagen
- Annex 2 Mail ORR vom 21.6.2006 (Reporting Obligations Network Rail)  
(Deutsch und Englisch)  
nebst 2 Anlagen

Kopie mit gleicher Post

Herrn Dipl.-Ing. Armin Keppel  
Präsident  
Eisenbahn-Bundesamt  
Vorgebirgsstrasse 49  
D - 53119 Bonn

Herrn Dr. Werner Müller  
Vorsitzenden des Aufsichtsrates der DB AG  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

Herrn Dr. Hartmut Mehdorn  
Vorstandsvorsitzender  
DB AG  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

An den Präsidenten des Bundesrechnungshofs  
Adenauerallee 81  
53113 Bonn

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen  
Der Vorsitzende  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

### Anlagen zu Annex 1 (Dossier)

Anlage 1	Schr. NetzwP	28.10.2005	an den BMVerkehr wg. La Süd
Anlage 2	Schr. NetzwP	28.02.2006	an den BMVerkehr wg. La Mitte
Anlage 3	PE NetzwP 05/06	12.05.2006	DB AG „beseitigt“ Langsamfahrstellen m Schreibrtsch (Ergänzungsstudie La Süd)
Anlage 4	Studie NetzwP	15.05.2005	Ergänzungsstudie La Mitte
Anlage 5	Schr. BM Tiefensee	20.12.2005	Reaktion auf Anl. 1
Anlage 6	Schr. Th. Kohl	24.04.2006	Reaktion auf Anl. 2
Anlage 7	Presscutting DVZ	12.01.2006	„Frankreichs Bahnnetz auf der Kippe“
Anlage 8	Schr. EBA	18.11.2005	Reaktion auf Anl.1
Anlage 9	Schr. NetzwP	12.12.2005	Nachfrage an EBA wg. Zuständigkeit
Anlage 10	Schr. EBA	08.03.2006	Antwort EBA auf Nachfrage (Anl. 9)
Anlage 11	Schr. Mehdorn	21.11.2005	Reaktion auf La Süd (Anl. 1)
Anlage 12	Schr. NetzwP	04.01.2006	Nachfrage an Mehdorn (wg. Anl. 11)
Anlage 13	Schr. Garber	24.02.2006	Antwort auf Nachfrage (Anl. 12)
Anlage 14	Schr. Mehdorn	15.03.2006	Reaktion auf La Mitte (Anl.2)
Anlage 15	Schr. Mehdorn	02.11.2005	Anschr. an Transnet wg. „Sprachregelg.“

### Anlagen zu Annex 2 (Reporting Obligations)

Anlage 1	ORR	21.06.2006	a) Mail ORR b) Reporting Obligations
Anlage 2	NetzwP (ORR)	06.07.2006	Übersetzung Reporting Obligations nebst Glossar