

*Dossier*

## **Langsamfahrstellen / Zustand der Schieneninfrastruktur**

### **1. Sachverhalt:**

#### **1.1. Netzwerk Privatbahnen**

Netzwerk Privatbahnen ist ein Zusammenschluss von Gütereisenbahnen, die sich für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene einsetzen. Damit befindet sich der Verband in voller Übereinstimmung mit den verkehrspolitischen Zielen aller bisheriger Bundesregierungen und der EU. Alle nicht bundeseigenen Gütereisenbahnen zusammen haben 2005 etwa 15 % (2004:10 %) der schienengebundenen Transportleistung (Güter) erbracht, circa 70 % davon haben unsere 23 Mitgliedsunternehmen geleistet. Unsere Mitgliedsunternehmen in Summe sind die größten konzernfremden Kunden der DB Netz AG. Ca. 40 % des gesamten Umsatzes der Wettbewerbsbahnen fließt in Form von Nutzungs- und Verbrauchsentgelten an den DB Konzern. Die Wettbewerbsbahnen haben deshalb ein vitales Interesse an einem qualitativ guten Zustand der gesamten Eisenbahninfrastruktur.

#### **1.2. Zustand des Schienennetzes**

Allerdings verschlechtern sich die Verfügbarkeit und somit die Kapazität des Schienennetzes rapide. Ursache hierfür ist u.a. die hohe Zahl von Langsamfahrstellen. Eine Absenkung der Geschwindigkeit (Langsamfahrstelle) wird in der Regel angeordnet, wenn aus Sicherheitsgründen der besagte Streckenabschnitt nicht mit der fahrplanmäßigen Geschwindigkeit befahren werden kann. Langsamfahrstellen behindern den Verkehrsfluss. Die statistische Erfassung ihrer Zahl und Ausdehnung erlauben gleichzeitig Rückschlüsse auf den Instandhaltungszustand des betroffenen Schienennetzes.

Am 26. Mai 2005 erklärte der Vorstandsvorsitzende der DB AG in der ARD Sendung Kontraste, es gäbe auf dem gesamten deutschen Schienennetz nur annähernd 250 sog. Langsamfahrstellen. Diese ganz offenkundig falsche Information nahm das Netzwerk Privatbahnen zum Anlass, die Anzahl der Langsamfahrstellen zu untersuchen. Wäre die DB im Mai bereits börsennotiert gewesen, hätte eine derartige Falschmeldung gravierende Folgen für das Unternehmen und den Vorstandsvorsitzenden gehabt.

### 1.3. Erhebung der Langsamfahrstellen (La)

Das Ergebnis unserer Feststellungen stellt sich wie folgt dar:

La Bereich	Erfassungszeitraum	Anzahl La	%	Länge La	%
Süd (B-W u. Bay.)	30 Kw 04 / 30.Kw 05	266 / 352	+ 32 %	261 / 287 km	+10 %
Mitte (RhPf. u. Hess)	27 Kw 04 / 30.Kw 05	246 / 219	- 11 %	138 / 159 km	+15 %

In einer später vorgenommenen Untersuchung wurde festgestellt, dass im Juli 2005 im Bereich Süd 53 % der Langsamfahrstellen älter als 6 Monate und 31 % sogar älter als ein Jahr waren. Mehr als die Hälfte der Langsamfahrstellen wurden innerhalb von 12 Monaten *nicht* beseitigt und 15 % wurden in den Fahrplan verschoben<sup>1</sup>. Letzteres ist ein Indiz dafür, dass an eine Beseitigung dieser La innerhalb eines Jahres nicht gedacht wurde

Im La Bereich Mitte führte die Nachuntersuchung zu ähnlichen Ergebnissen: 10 der 246 Langsamfahrstellen (4 %) aus der 27. Kw 2004 sind in den Buchfahrplänen der folgenden Fahrplanperiode wieder zu finden, ohne dass ihnen abgeholfen wurde. Weitere 80 der 246 Langsamfahrstellen (33 %) aus der 27. Kw 2004 sind auch in der La der 30. Kw 2005 enthalten. Insgesamt sind also 90 der 246 Langsamfahrstellen (37 %) mit einer Gesamtlänge von 40,0 km aus der 30. Kw 2004 nicht beseitigt worden.

### 1.4. Schlussfolgerung Netzwerk Privatbahnen

Anzahl, Länge und „Alter“ von Streckenabschnitten, die mit einer Geschwindigkeitsabsenkung versehen wurden, sind Indizien für den Zustand des Schienennetzes. Die von Netzwerk Privatbahnen erhobenen Tatsachen lassen den Schluss zu, dass die Instandhaltung des deutschen Schienennetzes vernachlässigt wird. Das gibt den Nutzern der Schieneninfrastruktur und dem Steuerzahler Anlass zu großer Besorgnis. Es muss davon ausgegangen werden, dass sich in den letzten Jahren ein mit planmäßigen Finanzmitteln nicht mehr abbaubarer Instandhaltungstau aufgetürmt hat. Das in 2005 nicht abgearbeitete Instandhaltungsvolumen (normal wear and tear), ausgedrückt in X von 12 Monaten, ist Netzwerk Privatbahnen bekannt, kann aber aus Gründen des Quellenschutzes nicht kommuniziert werden.

Der Bundesverkehrsminister wurde mit Schreiben vom 28.10.2005 (La Süd: Anlage 1) bzw. vom 28.2.2006 (La Mitte: Anlage 2) über die Ergebnisse der Untersuchungen unterrichtet. Am Ende des Schreibens an den Bundesverkehrsminister heißt es:

<sup>1</sup> Wird eine Geschwindigkeitsabsenkung in den Jahresfahrplan übernommen, so bedeutet dies eine Fahrzeitverlängerung. Das hat Folgen:

- Der Zug ist wieder „pünktlich“ bzw. fährt planmäßig, die Reise dauert nur etwas länger.
- Die Pünktlichkeitsstatistik verbessert sich trotz einer Langsamfahrstelle
- Es besteht keine Notwendigkeit mehr, die Ursache der Geschwindigkeitsabsenkung zu beseitigen.
- Eine Langsamfahrstelle verschwindet aus der Statistik (wöchentliche La-Hefte)

*Ich rege deshalb an, dass Ihr Haus sich des Problems der Vernachlässigung der Schieneninfrastruktur annimmt. Dafür ist es erforderlich, dass Transparenz über den Zustand der Infrastruktur hergestellt wird. Es geht dem Netzwerk Privatbahnen nicht darum, die DB Netz schlecht zu reden oder zu schreiben. Vielmehr geht es darum, den einst hervorragenden Standortvorteil Deutschlands, der maßgeblich von der Schieneninfrastruktur geprägt ist, zu erhalten. Vernachlässigung bei der Erhaltung der Infrastruktur führen zu schweren Standortnachteilen und belasten die Staatsfinanzen am Ende überproportional.*

*Wir würden es begrüßen, wenn Ihr Haus dafür sorgen würde, das jedes Jahr ein Eisenbahn Infrastrukturbericht von unabhängigen Experten erstellt wird, vergleichbar mit dem Gutachten der Monopolkommission über den Stand und die absehbare Entwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene (§ 36 AEG). In diesem Eisenbahn Infrastrukturbericht sollte periodisch untersucht werden:*

- *Betriebs- und Erhaltungszustand der Infrastruktur*
- *Leistungsfähigkeit und Kapazitätsveränderung der Infrastruktur*

Kopie der Schreiben gingen dem Aufsichtsratsvorsitzenden und dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG, dem Präsidenten des EBA und dem Vorsitzenden des BT-Verkehrsausschuss zu.

Die Untersuchungsergebnisse zum erschreckend hohen „Alter“ und zur administrativen Beseitigung von Langsamfahrstellen (durch Anpassung der fahrplanmäßigen Fahrzeit im Jahresfahrplan) in Bayern und Baden-Württemberg sind bisher nur über die Presse kommuniziert worden (PE Nr. 05/06 vom 12. Mai : DB AG „beseitigt“ Langsamfahrstellen am Schreibtisch: - Anlage 3). Die entsprechende Ergänzungsstudie für die weitere Qualifizierung der identifizierten Langsamfahrstellen im Netzbereich Mitte vom 15.5.2005 ist als Anlage 4 beigefügt. Sie wurde bisher noch nicht veröffentlicht.

## **2. Reaktion Bundesverkehrsministerium**

### **2.1. Schreiben vom 20.12.2005**

Bundesverkehrsminister Tiefensee reagierte mit Schreiben vom 20.12.2005 (Anlage 5) auf die Übermittlung der Untersuchungsergebnisse der La in Bayern und Baden-Württemberg persönlich. Der Minister übermittelte Netzwerk Privatbahnen in einer Anlage auch die undatierte, formlose und nicht unterzeichnete Stellungnahme des Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Dr. Hartmut Mehdorn (siehe Anlage 5). Auf diese Stellungnahme wird unter Ziffer 4.4. näher eingegangen.

In seinem Schreiben führt der Minister zutreffend aus, dass seit der Bahnreform 1994 die Verantwortung für die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur allein bei den Infrastrukturunternehmen liege. Er stimmt der Notwendigkeit eines periodischen Infrastrukturberichts als Basis einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu. Nach seiner Auffassung komme dem Netzbeirat in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung zu.

## 2.2. Schreiben vom 24.4.2006

Auf das Schreiben Netzwerk Privatbahnen vom 28.2.2006 (Langsamfahrstellen in Rheinland-Pfalz und Hessen- Anlage 2) antwortete der Leiter der Abteilung Eisenbahnen, Wasserstraßen im Bundesverkehrsministerium, Thomas Kohl (Anlage 6). Die Antwort umfasst 7 Zeilen und begnügt sich mit der Negation der Vorwürfe und dem Hinweis auf die Milliarden €, die jährlich für die Instandhaltung aufgewandt werden. Er weist ferner darauf hin, dass ein Netzzustandsbericht der DB vorliege und in der Abstimmung sei. Auch der Abteilungsleiter Eisenbahn im BMVerkehr lässt nicht erkennen, dass ihn die Botschaft in irgendeiner Weise beunruhigt.

## 2.3. Kommentar Netzwerk Privatbahnen

Das Bundesverkehrsministerium konnte sich offenbar nicht dazu durchringen, anzukündigen, dass es der Sache auf den Grund gehen wird. Nach den Einlassungen des DB-Vorstands Garber (s. Anlage 13) muss davon ausgegangen werden, dass das Ministerium vom DB AG Vorstandsvorsitzenden eine unverzüglich abzuliefernde substantiierte Stellungnahme zu den Vorwürfen nicht abverlangt hat. Vielmehr hat sich das Ministerium mit einer Sprachregelung „abspeisen“ lassen. Offenbar wähnt sich der DB-Chef auf gleicher Augenhöhe mit dem Bundesverkehrsminister und dem Gewerkschaftsvorsitzenden, was an der politischen und gesetzlichen Realität völlig vorbei geht. Die darin zum Ausdruck kommende Tendenz mangelnden Respekts lässt auf ein Fehlen von Distanz zwischen der DB AG und der Ministerialbürokratie schließen, was historisch bedingt sein mag.

Das Ministerium hat das EBA nicht damit beauftragt, unverzüglich entsprechende Untersuchungen einzuleiten. Vielmehr vermittelt die Reaktion des Ministeriums eine relative Gelassenheit, die allerdings durch nichts begründet ist. Im Gegenteil: Gerade in einer Periode, in der über die Kapitalmarktfähigkeit der DB als integrierter Konzern heftig diskutiert wird, muss Sachverhalten auf den Grund gegangen werden, die Zweifel am Zustand der Schieneninfrastruktur begründen.

Dass die Erhebungen des Netzwerks Privatbahnen nicht gänzlich neben der Sache liegen wird auch durch Untersuchungen des Bundesrechnungshofs (BRH) bestätigt<sup>2</sup>. Demnach hat die vom BMVerkehr eingesetzte „Unterarbeitsgruppe Instandhaltung“ einvernehmlich festgestellt, dass für das Bestandsnetz der Schienenwege ein Instandhaltungsbedarf in Höhe von 1,6 Mrd. Euro jährlich erforderlich ist. Die tatsächlichen Aufwendungen der DB Netz AG liegen demnach aber deutlich unter diesem Ansatz (2004: 840 Mio. € oder 53 %; Durchschnitt 2000-2004: 550 Mio. € oder 35 %)

Treffen die erhobenen Vorwürfe gegen die DB AG zu, so kann die mittelfristige Finanzplanung der DB AG und des Bundesfinanzministers als Makulatur bezeichnet werden. Die dem Booz Allen Hamilton Gutachten zugrunde gelegten Finanzdaten (Mittelfristplanung der DB AG, ungeprüft) wären dann falsch, die Anhörungen des BT-

---

<sup>2</sup> Schreiben BRH an das Verkehrsministerium vom 23.5.06, das der Stellungnahme des BRH an den BT-Haushaltsausschuss vom 23.6.2006 als Anlage beigelegt ist.

Verkehrsausschusses erfolgten somit auf einer falschen Basis. Wegen eines seit Jahren aufgelaufenen Instandhaltungsstaus müssten mehrere Mrd. € zusätzlicher Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, um die Versäumnisse der Vergangenheit wieder abzarbeiten. Das hätte schwere Auswirkungen auf die Bewertung der Aktie bzw. der Verkaufserlöse.

Bewahrheiten sich die Vorwürfe *nach* einem eventuellen Börsengang, so können die Aktionäre finanzielle Nachforderungen an den Bund stellen.

Die Feststellung des Netzzustands durch einen neutralen Dritten<sup>3</sup>, mindestens jedoch die Beauftragung des EBA<sup>4</sup> mit einer Untersuchung wäre eine angemessene Reaktion auf die substantiierten Behauptungen des Netzwerks Privatbahnen.

### 3. Reaktion Eisenbahnbundesamt

#### 3.1. Schreiben vom 18.11.2005

Auf die Übermittlung der Untersuchungsergebnisse über die La Stellen in Baden-Württemberg und Bayern reagierte das Präsidialbüro des EBA mit Schreiben vom 18.11.2005 (Anlage 8). Das EBA vertritt die Auffassung, DB Netz AG sei aufgrund § 4 (1) AEG gesetzlich verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur (nur) in *betriebssicherem* Zustand zu halten. Das EBA überzeuge sich in Stichproben davon, dass die Eisenbahnen ihrer so genannten Betreiberverantwortung nachkommen. Dem EBA seien einzelne Fälle von Langsamfahrstellen bekannt. - *Das EBA interessiert sich allerdings nur für die Sicherheitsaspekte* und verfügt beispielsweise weder über statistische Erhebungen von Langsamfahrstellen als Indikator für den Gesamtzustand des Schienennetzes noch über andere Angaben über den generellen Netzzustand.

Mit Schreiben vom 12.12.2005 (Anlage 9) bat Netzwerk Privatbahnen das Eisenbahnbundesamt um Klarstellung. Am Ende dieses Schreibens des Netzwerkes Privatbahnen heißt es zusammenfassend:

*Die DB AG ist beim Umgang mit der ihr von der Bundesrepublik Deutschland überlassenen Infrastruktur nicht frei und unabhängig. Sie unterliegt den öffentlich rechtlichen Zweckbindungen des Netzes. Das EBA wiederum ist die zuständige Aufsichtsbehörde, somit ein Instrument der Bundesrepublik Deutschland. Es ist gesetzlich verpflichtet, die Unterhaltung der Betriebsanlagen zu überwachen (§ 4 Abs. 2 AEG.)<sup>5</sup> Sollte das*

<sup>3</sup> Frankreich ist diesbezüglich weiter: SNCF und RFF (das staatliche frz. Infrastrukturunternehmen) hatten gemeinsam ein Team um die Professoren Robert Rivier und Yves Potallaz von der Polytechn. Hochschule Lausanne mit der Erhebung des Zustands des französischen Schienennetzes beauftragt (siehe auch DVZ v. 12.1.2006- Anlage 7). Das Ergebnis ist niederschmetternd.

<sup>4</sup> Wie später auszuführen sein wird, kennt das EBA das Phänomen der zahlreichen La im Lande, verfügt aber nicht über das entsprechende Zahlenmaterial, weil es sich für die Überprüfung der Instandhaltung gar nicht für zuständig hält.

<sup>5</sup> **AEG § 4 Sicherheitspflichten, Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes** (Abs.2): *Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen, Zulassungen, Genehmigungen und Überwachungen für Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und für Schienenfahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes auf Grund anderer Gesetze und Verordnungen obliegen ausschließlich dem Eisenbahn-Bundesamt. § 5 Abs. 5 bleibt unberührt.*

*EBA die Auffassung vertreten, es sei für die Sicherstellung des guten Erhaltungszustands der Eisenbahninfrastruktur nicht zuständig, so bitte ich um entsprechende Mitteilung.*

### **3.2. Schreiben vom 8.3.2006**

Mit Schreiben vom 8.3.2006 (Anlage 10) bestätigt das EBA ihre bereits zuvor dargelegte Auffassung, wonach sich § 4 AEG und somit die Zuständigkeit des EBA auf die Betriebssicherheit beschränkt.

### **3.3 Fazit**

Das EBA ist gem. AEG für die Überprüfung des Instandhaltungszustands der Eisenbahninfrastruktur nach amtlicher Interpretation des Gesetzes nicht zuständig. Für die Überprüfung des generellen Instandhaltungszustands (Verfügbarkeit, Kapazität, Zustand) der Eisenbahninfrastruktur ist nach diesseitigen Erkenntnissen keine staatliche Stelle zuständig.

## **4. Reaktion der DB AG**

### **4.1. Schreiben vom 21.11.2005 (Mehdorn)**

Der Vorstandsvorsitzende der DB AG wies die erhobenen Vorwürfe der Vernachlässigung pauschal zurück und negierte jeden Zusammenhang zwischen dem Zustand der Infrastruktur und dem geplanten Börsengang (Schr. vom 21.11.06, Anlage 11). Dr. Mehdorn wies darauf hin, dass die DB AG mit ihrer Eigentümerin „aus eigenem Antrieb“ seit längerer Zeit über den geforderten Infrastrukturbericht verhandele. Zu Recht führte er aus, dass es sich bei den Langsamfahrstellen teilweise um Neubaustellen handeln könne.

Netzwerk Privatbahnen bat daraufhin den Vorstandsvorsitzenden der DB mit Schreiben vom 4.1.2006 (Anlage 12), die vorgelegten Dateien korrigieren zu lassen (Herausnahme der Langsamfahrstellen, die in Verbindung mit Neubaumaßnahmen eingerichtet worden sind), mit dem Ziel, dass man zu einem beiderseits abgestimmten Papier gelangt. In dem Schreiben von Netzwerk Privatbahnen an Herrn Dr. Mehdorn heißt es zum Thema Netzzustandsbericht:

*Wie ich unlängst auf einer Veranstaltung des BAG SPNV erfahren habe, wird über den sog. Infrastrukturbericht schon seit drei bis vier Jahren diskutiert. Ich kann gar nicht nachvollziehen, warum man darüber überhaupt – wie Sie schreiben – verhandelt, zumal Ihre Stellungnahmen an den Minister mit dem Zitat überschrieben ist "Wir kennen die Verfassung unseres Netzes so gut wie nie zuvor". Die Anfertigung eines derartigen Berichts kann vom Vorstandsvorsitzenden der DB AG bzw. der DB Netz AG im eigenen Interesse (Risiko Management) in Auftrag gegeben und veröffentlicht werden. Dazu bedarf es keinerlei Abstimmungen mit Außenstehenden. Der Bericht würde als konstruktiver Beitrag zu einem Thema*

---

*betrachtet werden, über das sich nicht nur meine Mitgliedsunternehmen große Sorgen machen.*

*Ich würde es sehr begrüßen, wenn Sie diese Sorge ernst nehmen und nicht als Polemik gegen die DB AG desavouieren würden.*

#### **4.2. Schreiben vom 24.2.2006 (Garber)**

Die Bitte des Netzwerks Privatbahnen um Korrektur der Ergebnisse (Süd) wurde nicht mehr vom Vorstandsvorsitzenden beantwortet, sondern von dem für Infrastruktur und Dienstleistungen zuständigen Holdingvorstand Stefan Garber. Mit Schreiben vom 24.2.2006 (Anlage 13) teilte er mit, das Ergebnis einer von Netzwerk Privatbahnen angeregte weiteren Analyse durch die DB stehe in keinem Verhältnis mit dem damit verbundenen Arbeitsaufwand. Das sei eine Fleißarbeit, die letztlich auch nicht (!) vom Bundesverkehrsministerium gefordert würde. Auch ermöglichten Erkenntnisse über die Ursachen der vielen Langsamfahrstellen keine (!) sachliche Diskussion. „Denn der Kundenanspruch liegt primär in der Erhaltung der Verfügbarkeit von Trassen. Hier liefert die fahrbare Geschwindigkeit nur einen sehr kleinen (!) Einfluss“. – Diese Äußerungen des Holdingvorstands eines 100 % staatlichen Unternehmens zu Fragestellungen von nicht unerheblicher betriebswirtschaftlicher und volkswirtschaftlicher Bedeutung bedürfen unseres Erachtens keiner weiteren Kommentierung. Ein Vorstand, der seine größten Kunden derartig unqualifiziert abfertigt, hätte in der privaten Wirtschaft schlechte Überlebenschancen.

#### **4.3. Schreiben vom 15.3.2006 (Mehdorn)**

Auf die Studie „Langsamfahrstellen Mitte“ (Anlage 2) reagierte wieder der DB Vorstandsvorsitzende persönlich, und zwar mit Schreiben vom 15.3.2006 (Anlage 14). Auf die Untersuchungsergebnisse ging Dr. Mehdorn jedoch nicht ein, sondern stellte ausführlich die Inspektionsmethoden der DB für das Schienennetz dar. Das System zur Sicherung der Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur sei lückenlos. Im Zusammenhang mit der langfristigen Leistungs- und Finanzierungsverantwortung würden zukünftig quartalweise Qualitätskennziffern erhoben. Außerdem sei ja nun ein Netzbeirat eingerichtet worden als Diskussionsforum für die Sorgen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Alle erhobenen Daten seien dem Verkehrsminister und dem EBA zugänglich. Anlass zu der Besorgnis, der Bund sei nicht über den Zustand der Eisenbahninfrastruktur informiert, bestünde nicht.

Nachfrage beim Eisenbahnbundesamt (Besprechung Eisenbahnbundesamt/Netzwerk Privatbahnen im März 2006) ergab, dass das EBA keine Unterlagen besitzt, anhand derer sich der generelle Erhaltungszustand weder des Schienennetzes noch der gesamten Eisenbahninfrastruktur verfolgen ließe. Gleiches gilt für die Parameter *Verfügbarkeit* und *Kapazität*. Das EBA stellte seinerzeit in Aussicht, Zustand, Verfügbarkeit und Kapazität einzelner Korridore stichprobenartig näher zu untersuchen, obwohl man dazu personell kaum in der Lage sei.

#### 4.4. Anlage (undatiert)

Wie bereits erwähnt (oben Ziffer 2.) hatte der Bundesverkehrsminister seinem Antwortschreiben an Netzwerk Privatbahnen (Anlage 5) eine Stellungnahme des Vorstandsvorsitzenden der DB AG als Anlage beigelegt.

- Das Papier des DB-Vorsitzenden an den Bundesverkehrsminister (Anlage 5) hat keinen Briefkopf, trägt kein Datum und ist nicht unterzeichnet.
- Dieselbe Anlage wurde bereits am 2. November 2005 (Anlage 15), also 48 Stunden nach Zugang der Untersuchungsergebnisse bei der DB Holding, dem Vorsitzenden der Eisenbahngewerkschaft Transnet zugeleitet. Die Anlage wird im Anschreiben des Vorstandsvorsitzenden der DB AG allerdings als „Sprachregelung“ (!) bezeichnet. Bemerkenswert ist, dass der Vorstandsvorsitzende der staatlichen DB AG sich erlaubt, „seinen“ Minister mit einer „Sprachregelung“ für die Gewerkschaft abzuspeisen, anstatt die erhobenen Vorwürfe durch Tatsachen zu entkräften.
- Es ist ferner bemerkenswert, dass Netzwerk Privatbahnen eingangs der besagten Anlage als ein „so genannter“ (?) Zusammenschluss bezeichnet wird. Weiterhin spricht Dr. Mehdorn über das Netzwerk Privatbahnen, als handele es sich dabei um eine Veranstaltung eines namhaften privaten Eisenbahnunternehmens. Ist es der Konzernspitze verborgen geblieben,
  - dass sich die größten deutschen und europäischen Nicht-DB-Güterreisbahnen im Netzwerk Privatbahnen zusammengeschlossen haben,
  - dass dessen Mitgliedsunternehmen eine Transportleistung von ca. 10 Mrd. tkm auf der deutschen Schiene erbringen und
  - jedes Jahr ca. 40 % ihres gesamten Umsatzes in Form von Entgelten an den Konzern abführen und über die Konzernumlage die Holdingaktivitäten mitfinanzieren?

Diese Frage dürfte zu verneinen sein. Das aber wirft neue Fragen auf, deren Beantwortung für den Bahnchef unangenehm würden.

### **Zum Inhalt der „Sprachregelung“:**

*Zunächst wird dem Netzwerk Privatbahnen unterstellt, es würde die Qualität des Schienennetzes herunterreden, um so die DB AG zu schädigen, anstatt sich dem fairen Wettbewerb mit der DB zu stellen.*

Kommentar:  
Ohne Substanz.

*Immerhin wird vom der DB Spitze eingeräumt, dass die Verfügbarkeit des Netzes im Durchschnitt unter dem Niveau des Vorjahres liegt.*

Kommentar:  
Zahlen oder gar Zahlenverläufe zum Thema Verfügbarkeit sind also bei der DB durchaus vorhanden, sie werden jedoch geheim gehalten. Zweifelsohne ist die DB AG den verkehrspolitischen Vorgaben der jeweiligen Bundesregierung und der EU verpflichtet. Geht es jedoch um Erreichung ihrer eigenen betriebswirtschaftlichen Ziele (Kapitalmarktrefe), versteckt man sich regelmäßig hinter dem Aktiengesetz und qualifiziert qualitative Angaben, beispielsweise über den Zustand des Schienennetzes, als Betriebsgeheimnis. Das ist legal, offenbart aber einen Strukturfehler der Bahnreform (Spagat zwischen verkehrspolitischem Anspruch und privatwirtschaftlichen Gesetzmäßigkeiten einer Aktiengesellschaft)

*Die hohe Zahl der Langsamfahrstellen sei saisonbedingt: im Herbst würden viele Baustellen eingerichtet.*

Kommentar 1:  
Die von Netzwerk Privatbahn durchgeführten Untersuchungen wurden absichtlich nicht im Herbst vorgenommen. Vielmehr bezogen sich die Feststellungen auf je eine Woche im Hochsommer 2004 und 2005. Der dadurch zustande gekommene Verlauf ist repräsentativ für Anzahl und Länge von Langsamfahrstellen auf den Netzbereichen Süd und Mitte an 2 Stichtagen im Hochsommer im Abstand von 12 bzw. 13 Monaten.

Kommentar 2:  
Die DB AG weigert sich, die vermeintlich falschen Zahlen zu korrigieren, weil das eine Fleißarbeit sei, die nicht einmal vom Verkehrsministerium gefordert würde (siehe Ziffer 4.2.). Netzwerk Privatbahnen hat sich bereits mehrfach der Fleißarbeit unterzogen, alle Langsamfahrstellen auf zwei Netzen zu zwei Terminen händisch zu erfassen, zu qualifizieren und mit den Jahresfahrplänen zu vergleichen, weil qualitative Angaben über das deutsche Schienennetz beim Eisenbahnbundesamt nicht vorhanden sind (s.o. Ziffer 3.2.) und von der DB zurückgehalten werden (s.o.). In Bezug auf die politische Diskussion über das Ob und das Wie eines Börsengangs der DB AG ist dieses Verhalten bedenklich. In dieser Diskussion instrumentalisiert die DB AG ihr Herrschaftswissen bzw. das Nichtwissen von Ministerien, Aufsichtsbehörden, Parlamentariern, Unternehmensberatern, Gutachtern, Interessenvertretern und Kunden. Das kann für alle Beteiligten fatale Folgen haben ( s. Ziffer 2.3.am Ende).

*An der Anzahl der Langsamfahrstellen lässt sich die tatsächliche Qualität der Infrastruktur nicht „festmachen“.*

Kommentar:

Erübrigt sich. Diese Äußerung zeigt, auf welchem Niveau die DB argumentiert

*Der Vorwurf, die Instandhaltung würde von der DB AG vernachlässigt, sei falsch und polemisch. Im laufenden Jahr würden mehr Finanzmittel für die Instandhaltung des Schienennetzes aufgewandt, als im Vorjahr.*

Kommentar:

Die Höhe der Aufwendungen für die Instandhaltung ist nicht geeignet, den Vorwurf zu entkräften. Entscheidend ist ausschließlich der mit dem Mitteleinsatz herbeigeführte Erfolg in Bezug auf die Qualität des Schienennetzes. Dazu gibt es keine Verlautbarungen aus dem DB Konzern. Bekannt sind allenfalls Pünktlichkeitsstatistiken, deren Glaubwürdigkeit beispielsweise durch die „Legalisierung“ von Langsamfahrstellen (Aufnahme in den Jahresfahrplan, siehe Fußnote 1 auf Seite 2) stark relativiert wird.

Insgesamt vermag die Argumentation der DB AG nicht zu überzeugen. Es ist dem Vorstandsvorsitzenden nicht gelungen, die Vorwürfe zu entkräften, wonach der Sparkurs der Bahn zu Lasten der Infrastrukturqualität gehe. Diesem Vorwurf kann nur mit Fakten zur Verfügbarkeit, zur Netzkapazität und letztlich auch zu Anzahl, Länge, Ursache und Dauer der Langsamfahrstellen entgegengetreten werden. Das hat der Vorstandsvorsitzende in seiner Stellungnahme gegenüber seinem verantwortlichen Minister unterlassen, was nicht weiter verwundert, weil es sich lediglich um eine Sprachregelung handelt.

gez.

Arthur-Iren Martini

+ + +

15 Anlagen gem. Anlagenverzeichnis

### Anlagenverzeichnis (Korrespondenz)

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 am Schreibtisch (Ergänzungsstudie 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. „Sprachregelung.“