

Netzwerk Privatbahnen

Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e.V.

„Licht und Schatten im Eisenbahnsektor“

Infobrief 1/2010, 14. Juli 2010

1. **Erstes Eisenbahnpaket** — Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof
2. **Sesam Öffne Dich** — endlich Zugang zu den Betriebszentralen der DB Netz AG
3. **Das Ende des DB Konzernjuristen** — bestätigt vom Bundesverwaltungsgericht
4. **Diskriminierung durch Stornierungsentgelte** — jetzt an Verjährung denken!
5. **Entwicklungen beim Bahnstrom** — fällt bald das Monopol der DB Energie?

Es ist nun schon einige Zeit her, dass wir das letzte Mal einen Infobrief an Sie, liebe Mitglieder und Abonnenten, versandt haben. Dies lag maßgeblich an der längeren Krankheit unseres früheren Geschäftsführers sowie auch an dem Wechsel in der Geschäftsführung: Es war viel aufzuarbeiten, und das Netzwerk Privatbahnen entwickelt sich weiter.

Was wollen wir zukünftig erreichen? Neben dem Kampf für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene steht vermehrt auch die Arbeit nach innen im Fokus. Wir betreiben also nicht mehr „nur“ Lobbyarbeit, sondern wir kümmern uns vermehrt um die Belange unserer Mitglieder. Wir wollen nämlich den „Netzwerkgedanken“ leben – Netzwerk Privatbahnen bietet seinen

Mitgliedern als einziger Verband (von mofair im Personenverkehr abgesehen) einen geschützten, DB-freien Raum, in dem Platz ist für einen intensiven Erfahrungsaustausch und natürlich für die Anbahnung von Geschäften mit- und untereinander.

Daneben dürfen wir die Lobbyarbeit nicht vernachlässigen: Neben unserem permanenten Kampf für faire Wettbewerbsbedingungen werden auch wir vermehrt auf die Außendarstellung unseres Verkehrsträgers Schiene achten müssen, von dem wir leben.

Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass seitens der EU-Kommission Bestrebungen existieren, den Schienengüterverkehr zumindest mittelbar zu verteuern. Das gilt etwa für die Überlegungen, zwangswei-

Netzwerk Privatbahnen e.V. – Geschäftsführer: Alexander Kirfel
Am Weidendamm 1A – 10117 Berlin, DE
Tel.: + 49 (0) 30 - 59 00 99 - 626 / Fax: - 628
kirfel@netzwerk-privatbahnen.de / www.netzwerk-privatbahnen.de

se lärmabhängige Trassenpreise einzuführen. Das gilt für die zwangsweise Einführung von ETCS auf den EU-Vorrangkorridoren für Güterverkehr, und das gilt auch für die am Horizont dräuende Einführung von TAF-TSI. Hier sind Ausgleichsmaßnahmen finanzieller Art unabdingbar, denn alleine die Ausrüstung einer einzigen Lok mit ETCS-Steuergeräten kostet bereits 0,5 bis 0,75 Mio. €. Wir begrüßen grundsätzlich die Umrüstung von Güterwagen auf die lärmarmen K- oder LL-Sohlen, weil die Schiene als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel ihren Beitrag zur Lärmreduzierung leisten sollte, benötigen aber auch hier eine finanzielle Kompensation. Ohne finanziellen Ausgleich für die



vorgenannten Mehrbelastungen finden sehr wahrscheinlich durch die Verteuerung des Schienengüterverkehrs Verkehrsverlagerungen zur Straße statt. Hier ist es notwendig, dass alle Verbände und Bahnen mit einer Stimme sprechen, damit unsere Interessen im politischen Raum berücksichtigt werden, denn die Straßenlobby ist schier übermächtig.

Auf der anderen Seite muss die Schiene sich auf der Bundesebene im Zuge der permanenten Kürzungsdiskussionen behaupten. Mittelabflüsse von der Schiene zur Straße können nicht der richtige Weg sein, dem ständig wachsenden Güteraufkommen zu begegnen.

Im Gegenteil: Wir brauchen, nachdem es eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) DB AG und Straße bereits gibt, eine LuFV für NE-Bahnen, um technische Stilllegungen im 4.300 km langen NE-Netz zu verhindern. Die KV-Förderung muss auf hohem Ni-

veau fortgeführt werden. Dabei darf aber der konventionelle Güterverkehr nicht vergessen werden: Die größte Wertschöpfung erzielen die Eisenbahnen im Gleisanschlussverkehr. Gerade hier gibt es noch eine Menge Arbeit, denn die deutsche Förderrichtlinie muss dringend überarbeitet werden, um die von allen gewünschten Verlagerungseffekte zu erzielen und der Industrie eine attraktive Alternative zur Straße zu bieten. Wir plädieren hier für die Angleichung der deutschen an die österreichische Gleisanschlussförderrichtlinie (mit einer 100%-Förderung der Anschlussweiche sowie dem Einbezug von Rangierlok oder Spillanlage und Umschlagsgeräten in die Förderung).

Intramodaler Wettbewerb ist gut und schön, aber wenn wir im Schienengüterverkehr dauerhaft und substanziell wachsen wollen, dann müssen wir uns verstärkt dem intermodalen Wettbewerb zuwenden. Dafür benötigen wir die entsprechende Infrastruktur: Ohne Gleisanschluss und ohne Umschlagsbahnhof für den Kombinierten Verkehr in zumutbarer Entfernung bleibt vielen Betrieben nämlich keine Alternative zur Straße.

Es ist erfreulich, dass dies im Verkehrsministerium erkannt ist. Im Zuge der Überarbeitung des Masterplans Güterverkehr und Logistik ist es sogar gelungen, neben dem Kombinierten Verkehr auch den Gleisanschlussverkehr explizit zu positionieren.

In unserem Bemühen, für faire Wettbewerbsbedingungen zu sorgen, konnten wir seit Erscheinen des letzten Infobriefes einige Erfolge verzeichnen, nachdem einige gerichtliche Entscheidungen sowie Entscheidungen der Bundesnetzagentur ergangen sind, die sich teilweise auch monetär bei den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen auswirken und die zumindest partiell auf Beschwerden bzw. Klagen von Netzwerk Privatbahnen zurückgehen.

Einige dieser Entscheidungen sowie deren Folgen haben wir nachstehend für Sie aufbereitet. Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen und kündigen bereits jetzt an, dass wir bemüht sind, Ihnen zukünftig vierteljährlich einen Infobrief zukommen zu lassen!

1. Erstes Eisenbahnpaket – Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof

Eigentlich ist es keine Überraschung – die Bundesrepublik hat die Richtlinien des sog. Ersten Eisenbahnpaketes nicht ordnungsgemäß umgesetzt und muss dies nun in einem Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) erklären. Vermutlich mit dem Ergebnis, am Ende Strafgelder zahlen zu müssen, bis ordnungsgemäße Verhältnisse geschaffen sind.

Die Umsetzungsfrist lief bereits im März 2003 ab, mehrfach hatte die Kommission nachfolgend bei den Mitgliedstaaten die vereinbarte Anpassung der nationalen Rechtsordnungen angemahnt, zuletzt im Juni 2008 mit der Einleitung des förmlichen Vertragsverletzungsverfahrens, sowie im Oktober 2009 mit der Übersendung begründeter Stellungnahmen. Am 24. Juni hat die Kommission nun angekündigt, gegen die säumigen Länder vor dem EuGH zu klagen.

Inhaltlich geht es um mehrere Vorschriften (insb. die Richtlinien 91/440/EWG und 2001/14/EG), mit denen in erster Linie die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber von den Eisenbahnunternehmen gewährleistet, für eine diskriminierungsfreie Erhebung von Wegeentgelten gesorgt und eine Regulierungsstelle eingerichtet werden soll, welche Wettbewerbshindernisse beim Zugang zur Schieneninfrastruktur ausräumt. Insbesondere auf folgende Versäumnisse der deutschen Umsetzung dürfte es der Kommission ankommen:

– Trassenvergabe. Diese muss aus dem integrierten DB Konzern herausgelöst werden, um Diskriminierung der Wettbewerbsbahnen zu verhindern.

– Anreizregulierung. Derzeit gibt es für die DB Netz AG keinen ausreichenden Anreiz, die Höhe ihrer Trassenpreise oder ihre Kosten zu reduzieren.

– Preistransparenz. Die Trassenpreise der DB Netz AG basieren nicht auf den unmittelbar durch eine Zugfahrt verursachten Kosten und es ist derzeit nicht ausreichend dargelegt, dass die Höhe der Trassenpreise nicht verkehrsverhindernd wirkt.

– Aufsicht. Die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde hat keine ausreichenden Kompe-

tenzen, um die Herausgabe von Informationen von der DB Netz AG zu erzwingen.

Dass die Umsetzung verschleppt wurde, hatte in der Vergangenheit bereits schwerwiegende Folgen für den Wettbewerb auf deutschen Schienen zu Lasten deutscher und europäischer Wettbewerbsbahnen. Und die Verschleppung ist um so ärgerlicher, als sie nun wahrscheinlich auch noch zur Folge haben wird, dass deutsche Steuermittel für Strafzahlungen aufgewendet werden müssen. Dabei hat es an entsprechenden Hinweisen, neben denen der Kommission selbst auch aus den Kreisen der Betroffenen, wahrlich nicht gefehlt. Das Netzwerk Privatbahnen hat bereits vor Jahren auf die Missstände hingewiesen und die Kommission aufgefordert, ein entsprechendes Verfahren einzuleiten.

Kein Trost ist auch die Tatsache, dass neben Deutschland noch 12 weitere Mitgliedstaaten vor dem EuGH stehen. Von den ursprünglich durch die Kommission ermahnten 24 Mitgliedstaaten traf die Hälfte die erforderlichen Maßnahmen, so dass die Kommission vorerst von einem Verfahren absieht – dies wäre auch Deutschland möglich gewesen. Das Zaudern der Bundesrepublik, den Wettbewerbern der DB AG faire Bedingungen zu schaffen, scheint daher weniger Versäumnis als vielmehr Politik zu sein.

2. Sesam Öffne Dich – endlich Zugang zu den Betriebszentralen der DB Netz AG

Die DB-Tochterunternehmen haben bislang häufig erhebliche Vorteile hinsichtlich der eigenen Pünktlichkeit und Kosten dadurch, dass sie schneller und detaillierter als ihre Wettbewerber über Informationen zur Verkehrslage und eventuellen Störungen verfügen.

Diese erlangen die DB-konzernzugehörigen Eisenbahnverkehrsunternehmen insbesondere durch die Ihnen mögliche Anwesenheit in den Betriebszentralen (BZ) der DB Netz AG. Hierdurch können sie besser und schneller auf Störungen reagieren, und so etwa Mehrkosten von Personal- und Energiekosten oder Entschädigungszahlungen durch rechtzeitige Umplanung der Verkehre vermeiden. Es ermöglicht ihnen außerdem, sich dauer-

haft einen detaillierten Überblick über die Verkehrslage verschaffen, und so besser und vorausschauender zu planen.

Wegen der erheblichen Wettbewerbsverzerrung, die hierdurch entsteht, hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) mit Bescheid vom 25. Februar 2010 die DB Netz AG verpflichtet, interessierten Wettbewerbern des DB-Konzerns Zugang zu den unternehmenseigenen Betriebszentralen einzuräumen. Parallel zum Bescheid der BNetzA erging ein entsprechender Bescheid des Eisenbahnbundesamtes (EBA).

Die DB Netz AG muss nun in einem Konzept darlegen, nach welchen Kriterien andere Eisenbahnverkehrsunternehmen Dispositionsarbeitsplätze innerhalb der BZ erhalten können. Zudem wurde festgelegt, dass die DB Netz AG den EVU ständig einen Überblick über den Zugverkehr auf den Strecken, z. B. in Form eines modernen Internetsystems, geben muss. Folgende Pflichten bestehen im Einzelnen:

- Verpflichtung, interessierten EVU die bestehenden Arbeitsplätze in den Betriebszentralen (BZ) anzubieten

- Verpflichtung, den EVU neben den Informationen über Ihre eigenen Züge zum Ist- und Sollfahrplan folgende Informationen aller Züge auf dem Laufweg zeitaktuell in anonymisierter Form zur Verfügung zu stellen (mit Geschwindigkeit, Halten, dem Trassenprodukt – also SPV/SGV/Expresstrasse – und dem Sollfahrplan).

- Verpflichtung zur permanenten und zeitgleichen Informierung der EVU über Störungen auf den jeweiligen Laufwegen über ein mailbasiertes Informationssystem, und zwar mindestens mit Angaben zu der betroffenen Strecke, dem betroffenen Streckenabschnitt, der Art der Störung, dem Beginn und dem voraussichtlichen Ende, sowie Folgen, Auswirkungen und Maßnahmen (etwa verkehrsartbezogene Umleitungen unter Nennung der möglichen Umleitungsstrecken).

Zur Umsetzung der Maßnahmen wurde der DB Netz AG eine Frist von sechs Monaten eingeräumt, also

bis Ende Oktober 2010. Innerhalb der folgenden zwei Jahren wird die Bundesnetzagentur prüfen, ob die angeordneten Maßnahmen ausreichend sind, um einen transparenten und diskriminierungsfreien Zugverkehr zu gewährleisten.

Mit dem Ziel einer zügigen und kooperativen Umsetzung des Bescheids hat das Netzwerk Privatbahnen e.V. mit Schreiben vom 4. März 2010 der DB Netz AG vorgeschlagen, das Leitsystem zur Netzdisposition (LeiDis-NK) bis auf weiteres kostenlos zur Verfügung zu stellen und hierin alle Züge sichtbar zu machen; im Gegenzug könne zunächst von einer ständigen Anwesenheit in den BZ abgesehen werden.

Hierauf ist die DB Netz AG allerdings bislang nicht eingegangen. Im Antwortschreiben vom 31. März 2010 hieß es hierzu, man werde „ab Mai bzw. Juni“ auf die Kunden wegen der „Einzelheiten des Umsetzungskonzeptes zukommen“. Einzelne Forderungen des Bescheides würden bereits erfüllt. Für das LeiDis-NK bestünden mindestens bis zum 1. September 2010 die bestehenden Vereinbarungen fort. Im übrigen prüfe man bei einzelnen Punkten auch noch die Einlegung von Rechtsmitteln.

Es bleibt abzuwarten, ob mit dem bevorstehenden Ablauf der Umsetzungsfrist von der DB Netz AG eine konstruktive und vollständige Lösung präsentiert wird, oder ob weitere Rechtsmittel erforderlich werden. Dass der bisherige Zustand nicht weiter toleriert wird, dürften EBA und BNetzA mit ihren Bescheiden deutlich gemacht haben.

3. Das Ende des DB Konzernjuristen — bestätigt vom Bundesverwaltungsgericht

Die DB Netz AG darf sich nicht durch die Rechtsabteilung der DB AG beraten lassen, wenn es um Fragen des Netzzugangs und Wegeentgelte geht. Dies hat mit Urteil vom 18. Mai 2010 (BVerwG 3 C 21.09) das Bundesverwaltungsgericht entschieden. Es erklärte damit die Praxis der sog. "Konzernjuristen" für unzulässig.

Im Jahr 2006 hatte das Netzwerk Privatbahnen e.V. Beschwerde beim Eisenbahnbundesamt erhoben gegen die ständige Praxis der DB Netz AG, sich von den Juristen des Mutterkonzerns Deutsche Bahn AG in rechtlichen Fragen beraten zu lassen. Diese Zusammenarbeit betraf insbesondere Fragen des Netzfahrplans, der Trassenzuweisung und der Wegeentgelte.

Die Unabhängigkeit der DB Netz AG von den Verkehrsunternehmen der DB AG sah das Gericht – wie zuvor auch schon das EBA – als gefährdet bei einer Beratung und Vertretung durch identische Personen. Die Einschaltung eigener Juristen (oder externer Rechtsanwälte) durch die DB Netz AG sei ebenso erforderlich wie zumutbar, so das Gericht.

4. Diskriminierung durch Stornierungsentgelte – jetzt an Verjährung denken!

Als die DB Netz AG zum Fahrplanwechsel 2007/2008 die Stornierungsentgelte drastisch anhub, schuf sie dadurch einen weiteren Fall von Diskriminierung bei Entgelten, da derartige Stornierungsentgelte kleine Verkehrsunternehmen weitaus mehr treffen als große.

Diese einseitige Erhöhung kann allerdings gerichtlich auf Billigkeit überprüft werden, wenn das zur Zahlung verpflichtete Verkehrsunternehmen eine entsprechende Einrede erhebt. Dies ist in verschiedenen Fällen vor verschiedenen Gerichten (kritisch bislang allerdings das Landgericht Berlin) bereits geschehen.



So hat zuletzt etwa das Oberlandesgericht Düsseldorf festgestellt, es sei der DB Netz AG (welche die entsprechende Beweislast trifft) nicht gelungen, die Erhö-

hung zu rechtfertigen (Urt. v. 3.3.2010, VI-U Kart 16/09). Ähnlich hatte kurz zuvor das Landgericht München I entschieden (Urt. v. 27.4.2010, 33 O 21001/08).

Für die betriebliche Praxis bedeutet das – bis zu einer umfassenden Klärung – zunächst Folgendes:

- es bestehen grundsätzlich Möglichkeiten, überhöhte Stornierungsentgelte einzubehalten oder zuviel gezahlte Stornierungsentgelte zurück zu fordern;

- Stornierungsentgelte sollten generell nur unter Vorbehalt gezahlt werden. Anderenfalls kann sich im Rahmen der späteren Rückforderung die Beweislast zu Gunsten der DB Netz AG umkehren;

- Die Rückforderungsansprüche können verjähren. Für mit einer Zahlung in 2007 entstandene Rückforderungsansprüche könnte dies schon zum Ende des Jahres 2010 der Fall sein. Daher sollte rechtzeitig an verjährungsunterbrechende Maßnahmen gedacht werden.

5. Entwicklungen beim Bahnstrom – fällt bald das Monopol der DB Energie?

Ein Bezug von Bahnstrom durch Drittanbieter zu einem wettbewerbsfähigen Preis – das ist bislang nur Zukunftsvision, denn aufgrund des hohen Durchleitungsentgelts lohnt es sich derzeit für keinen Stromanbieter, in Konkurrenz zur DB Energie Bahnstrom anzubieten. 6,61 Cent je Kilowattstunde verlangt die DB Energie für die Durchleitung von Strom durch ihr Netz. Das ist nicht nur viel, dieses Durchleitungsentgelt wird auch in der Regel nicht separat auf Rechnungen ausgewiesen, geschweige denn nachvollziehbar begründet.

Der Bezug von Bahnstrom ist bislang weitgehend unreguliert, das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) schweigt hierzu. Am 18. Dezember 2008 hatte die Energieabteilung der Bundesnetzagentur (BNetzA) jedoch beschlossen, dass die DB Energie eine Genehmigung der Durchleitungsentgelte nach dem Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) benötigt.

Die DB Energie widersprach umgehend der Anwendung des EnWG auf Bahnstromfernleitungen mit dem Argument, das AEG sei in dieser Hinsicht abschließend – auch wenn es das Thema nicht erwähne. Eine entsprechende Beschwerde der DB Energie hier-

gegen wies das OLG Düsseldorf jedoch ab (Beschluss vom 16. Dezember 2009). Es sei nicht erkennbar, dass der Gesetzgeber mit einer Nichtregelung im AEG gleichzeitig eine Nichtanwendbarkeit des EnWG beabsichtigt habe. Es sei auch nicht ersichtlich, warum der Bahnstrom weniger regulierungsbedürftig sei als etwa der Trassenzugang oder Serviceeinrichtungen.

Die DB Energie hat gegen diese Entscheidung Rechtsmittel eingelegt, so dass sie bis zu einer entsprechenden Entscheidung des BGH nicht rechtskräftig ist. Die Folgen einer Bestätigung durch den BGH wären erheblich: Die BNetzA würde die Kostenkalkulation der DB Energie überprüfen und ggf. eine Entgeltreduktion verlangen, die Durchleitungsentgelte müssten auf der Rechnung gesondert ausgewiesen werden, und die EVU könnten dann möglicherweise endlich wirtschaftlich lohnend Drittstrom einkaufen. Darüber hinaus stellt sich die interessante Frage, ob die Unwirksamkeit – nicht von der BNetzA genehmigte Durchleitungsentgelte sind unwirksam – Konsequenzen für die Vergangen-

heit hat oder nur für die Zukunft wirkt. In ersterem Fall wären eventuell sogar Rückzahlungen denkbar.

Zusätzlich kann möglicher Weise Hilfe auch noch aus Brüssel kommen: Hinsichtlich der Entgelthöhe des Bahnstroms an sich ist bei der EU-Kommission eine von Netzwerk Privatbahnen initiierte Beschwerde anhängig. Wir erwarten mit Spannung, ob, wann und wie die Kommission entscheiden wird.

**Soviel für dieses Mal. Bis zum
nächsten Infobrief verbleibe ich,
mit freundlichen Grüßen, Ihr**



Alexander Kirfel.

Das **Netzwerk Privatbahnen** vertritt die Interessen privater deutscher Güterbahnen, sowie von Güterbahnen aus den Nachbarstaaten. Die Mitgliedsunternehmen erbringen ca. 75 % des Marktanteils aller nicht-bundeseigener Güterbahnen auf der deutschen Schiene. Ziel des Netzwerks ist die Entwicklung eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene in Deutschland und Europa, die Interessenvertretung seiner Mitglieder gegenüber Politik, Behörden, Industrie und die Organisation betrieblicher Zusammenarbeit.

Der Infobrief erscheint mehrmals jährlich und kann auf der Verbandswebseite abonniert werden. Verantwortlich i.s.d.PresseG: Alexander Kirfel, Netzwerk Privatbahnen e.V. Die Bilder wurden von TX Logistik AG und NBE GmbH zur Verfügung gestellt. Es wird keine Haftung übernommen für die Richtigkeit von Angaben. Um mehr Informationen zu erhalten, rufen Sie uns an oder besuchen Sie **www.netzwerk-privatbahnen.de**.