



Illustration: Strauer

## Analyse der Trassenpreise

# Unvermögen des Konzerns?

## Die „Regionalfaktoren“ sind ein Fall für das Kartellamt

Von Rainer Engel

➤ Die DB Netz AG beklagt, dass die Trassenpreise in den Regionalnetzen nicht kostendeckend seien, und führt zum 1. Januar 2003 Zuschläge zu den bisherigen Trassenpreisen in Höhe von zehn bis 145 Prozent ein, „Regionalfaktoren“ genannt. Eine Analyse ergibt: Das Anliegen ist im Ansatz berechtigt, der Weg zur Lösung aber nicht akzeptabel. Es wurden keine nachvollziehbaren Grundsätze zur Berechnung angewendet, Landesregierungen werden dafür bestraft, dass sie bereits in regionale Netze investiert haben, und das Vertrauen in die Verlässlichkeit der Preisbildung der Trassenpreise wird zerstört. Die Ungereimtheiten führen dazu, dass das vorgelegte System als Missbrauch des Netzmonopols zu bewerten ist. Man nennt das „Ausbeutungsmisbrauch“.

### ■ Wozu Regionalfaktoren?

Das Trassenpreissystem 2001 hat alle Bahnlinien, auf denen zwar schneller als 50, aber nicht schneller als 100 km/h gefahren werden kann, in die Kategorie „Z1“ eingeordnet. Damit gilt auf den regionalen Strecken überall der gleiche Preis.

Es macht keinen Unterschied, ob die Strecke nur eine für 60 km/h zugelassene Neben- oder eine für 100 km/h zugelassene Hauptbahn ist. Es ist unbedeutend, ob die Schwellen einfach in den Sand gelegt wurden oder die Schienen über Brücken und durch Tunnel, durch tiefe Einschnitte oder über

hohe Dämme führen. Es spielt keine Rolle, ob der nächste Regensturm nur einige Bäume über die Strecke werfen wird oder ein Hochwasser droht, das die Strecke unterspülen könnte. Es ist ohne Belang, ob alle paar Kilometer an der Strecke ein Schrankenposten oder ein Stellwerker Dienst tut, ob die Strecke von einem elektronischen Stellwerk gesteuert wird oder ob überhaupt niemand mehr nötig ist, um Weichen zu stellen, weil es auf der Strecke keine gibt. Es ist auch egal, ob auf der Strecke alle 30 Minuten, alle zwei Stunden oder nur einmal täglich ein Zug fährt.

Es kostet immer dasselbe: Ein Nahverkehrszug im Takt bringt 3,50 Euro, ein Güterzug 2,12 Euro und die Zustellung eines Güterwagens 1,06 Euro pro Zugkilometer.

### ■ Defizit vorprogrammiert?

Dass mit einem solchen Trassenpreissystem Defizite entstehen können, liegt auf der Hand. Wo – wie auf manchen Strecken im Osten – nur zweistündlich ein Zug vorbeikommt, in dem weniger Fahrgäste sitzen, als Eisenbahner an der Strecke Dienst tun, dürfte das klar sein. Dass aber eine hoch rationalisierte Regionalstrecke, auf der ganztags stündlich oder sogar halbstündlich gefahren wird, ihre Kosten nicht einfährt, will nicht so recht einleuchten.

### ■ Was kosten moderne Regionalbahnen wirklich?

Die Kostenstruktur des Netzes der DB AG zu überprüfen ist nicht ganz einfach. Die meisten anderen Infrastrukturbetreiber können nicht für einen Kostenvergleich herangezogen werden.

Jede Strecke ist anders und hat ihre eigene Kostenstruktur. Außerdem kann bei keinem Unternehmen, das im Wesentlichen auf den eigenen Schienen fährt, ausgeschlossen werden, dass die Trennungsrechnung frei von Verzerrungen und Fehlern ist. Zwar fährt die DB AG selbst auf einer Reihe von Strecken, die ihr nicht gehören und auf denen sie selbst Trassenpreise zahlt, aber die meisten Strecken sind nicht typisch für regionale Netze und meistens sind die Trassenpreise auch nicht öffentlich zugänglich. Öffentliche Zuschüsse oder die öffentliche Trägerschaft vieler Strecken verzerren zudem das Bild.

Bundesweit gibt es bislang nur eine Ausnahme: Die Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) – bei Eisenbahnfreunden besser bekannt als „Heidekrautbahn“. Über Beteiligungen ist das Unternehmen mit der Connex-Gruppe verbunden. Die NEB muss ihre Einnahmen derzeit zu fast 100 Prozent aus Trassenpreisen erlösen, die die DB AG als Verkehrsunternehmen zu zahlen hat. Die NEB ist für ein regionales Netz durchaus typisch: Die Verkehrsbelastung reicht vom Halb- bis zum Zweistundentakt und für den Betrieb werden mehrere Kreuzungs- und Abzweigbahnhöfe benötigt, die seit Juli 2002 durch ein zentrales Stellwerk gesteuert werden. Das Streckennetz ist weitgehend saniert. Die Topografie nordöstlich von Berlin ist unproblematisch, allerdings mussten einige Brücken über Straßen und Kanäle neu gebaut werden. Die Anzahl der Bahnübergänge ist durchschnittlich, auch hier läuft der Bau technischer Sicherungen. Kurzum: Die NEB ist ein Musterbeispiel

dafür, wie man sich eine moderne Regionalbahn vorstellt. Allerdings entspricht der Standard einer klassischen Vollbahn. Rückfallweichen oder andere für Nebenbahnen typische Einsparungen wurden nicht realisiert. Daher eignet sich diese Bahn besonders für den Vergleich mit DB-Strecken.

Eine Nachrechnung der Streckeneinnahmen aufgrund der veröffentlichten Trassenpreise für 2002 ergibt, dass die NEB pro Zugkilometer im Durchschnitt rund 4,- Euro erhebt (für das Jahr 2001 gab die Gesellschaft noch 3,60 Euro an) und damit um fast 15 Prozent mehr als die DB AG in ihrem Regionalnetz für Taktzüge verlangt. Bei den Güterzügen ist der Unterschied noch drastischer: Die NEB kalkuliert die Trassenpreise bezogen auf Streckenabschnitte. Sie liegen noch höher als die Preise für den Personenverkehr. Die DB AG kalkuliert die Trassenpreise hingegen bundesweit und pauschal und berechnet für Güterzüge nur den „Grundpreis“ und für Zustellfahrten sogar nur die Hälfte davon. Damit sind die Trassenpreise der NEB für Güterzüge zwei- bzw. viermal höher als die der DB AG.

Die Belastung über das gesamte Netz gerechnet liegt bei der NEB bei 18 Zügen pro Tag und Richtung und entspricht damit durchschnittlich einem Stundentakt von morgens 6.00 Uhr bis Mitternacht. So erzielt die NEB einen Erlös von rund 55.000 Euro pro Streckenkilometer und Jahr.

Dass diese Größen realistisch sind, ergibt sich aus zahlreichen Gutachten. Das wichtigste stammt aus dem Jahre 2001

Foto: Jürgen Reckange



2

... und die Bahnlinie ins Höllental mit ihren Kunstbauten. Das soll sich ändern – aber nicht in Baden-Württemberg.

Foto: Engel



1

Trassenpreissystem 2001: Es kostet immer dasselbe: die Flachlandstrecke der Breisgau-S-Bahn nach Breisach ...

und wurde für die Regionalstrecken in Schleswig-Holstein erstellt. Darin wurde festgestellt, dass in dem hoch rationalisierten und topografisch einfachen Netz die Einnahmen der DB die Ausgaben für den Betrieb der Infrastruktur übersteigen. Eine Reihe von Trassenpreisen anderer Unternehmen, die teilweise in schwierigeren topografischen Verhältnissen tätig sind, zeigt, dass gegenüber dem Standard, den die DB AG zugrunde legt und der auch bei der NEB gehalten wird, noch erhebliche Einsparungen möglich sind.

Damit ergibt sich auch ein Hinweis darauf, wann unter anderen Bedingungen die Kosten nicht eingenommen werden oder ein Überschuss entsteht.

### ■ Welche Faktoren beeinflussen den Trassenpreis?

Man muss nicht Eisenbahningenieurwesen studiert haben, um die Faktoren zu erkennen:

Beim **Oberbau** (Schienen, Schwellen, Schotter, Weichen, Signale) spielt die Frage eine Rolle, ob die Strecke ein- oder zweigleisig ist, wie viele Weichen und Kreuzungsbahnhöfe vorhanden sind, mit welchen Geschwindigkeiten gefahren wird und mit welchen Achslasten. Hier sind die regionalen Unterschiede nicht groß, sodass diese Kriterien eigentlich nicht zu den „Regionalfaktoren“ gehören, sondern in eine differenzierte Bildung von Streckenkategorien. Die DB AG hat es sich bei der Bildung der Trassenpreise 2001 aber sehr einfach gemacht und alle Regionalnetze undifferenziert „in einen Topf“ geworfen.

Beim **Unterbau** (Brücken, Tunnel, Einschnitte, Dämme, Untergrund) gibt es dagegen schon sehr große regionale Unterschiede. Brücken und Tunnel sind sichtbare Kostenfaktoren, Einschnitte und Dämme erfordern einen erheblichen Aufwand bei der Pflege der Hänge und der Entwässerung und entlang von Flussläufen sind immer wieder Hochwasserschäden zu befürchten, denen man vorbeugen muss. Auch Strecken im Flachland sind nicht immer einfach: Moorige Untergründe ziehen erhebliche Kosten beim Unterhalt nach sich. Wo Brücken fehlen und die Bahn einfach über das Land fährt, treiben Bahnübergänge die Kosten in die Höhe. Hinsichtlich dieser Verhältnisse gleicht keine Strecke der anderen.

Als dritter wesentlicher Faktor geht der **Rationalisierungszustand** und damit der Faktor Personalkosten in die Berechnung der Streckenkosten mit ein. Hier sieht manche Strecke der DB AG besonders schlecht aus (*siehe: Mehr Personal als Fahrgäste*). Doch mit „Regionen“ hat dieser Zustand überhaupt nichts zu tun, sondern eher mit der vergangenen und gegenwärtigen Geschäftspolitik der damals zuständigen Bundesbahndirektionen und jetzigen Niederlassungen von DB Netz. Sie sind eine Hinterlassenschaft des Glaubens der Deutschen Bundesbahn, dass die meisten Regionalnetze ohnehin keine Zukunft hätten, und der mangelhaften Innovationskraft unter den Verhältnissen zu Zeiten der DDR. Es wäre politisch ehrlicher gewesen, diese notwendigen Investitionskosten der DB AG als „Altlastenhilfe“ zur Verfügung zu stellen, anstatt die Mittel auf den weiten Umweg über Landesregierungen, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Trassenpreise zu schicken. Aber es ist fraglich, ob die DB AG solche als „Altlastenhilfe“ zur Verfügung gestellten Mittel überhaupt zweckentsprechend verwendet hätte, denn es gibt niemanden, der ihre Verwendung effizient beaufsichtigt.

Der vierte wichtige Faktor für die Bildung des Trassenpreises – bezogen auf den Zugkilometer – ist die **Auslastung**. Zwar ist für den Kunden nur der Trassenpreis pro Zugkilometer interessant, für das Unternehmen ist aber wichtig, wie hoch die Einnahmen pro Streckenkilometer ausfallen. Die Kosten steigen nämlich mit zunehmenden Zugzahlen nicht linear, sondern in einem weit geringeren Maße. In welchem Ausmaß sie konkret steigen, ist sehr unterschiedlich. Es hängt beispielsweise davon ab, ob für zusätzliche Züge auch zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe gebaut und unterhalten werden müssen, und wie viel Personal für Züge zu den Tagesrandzeiten benötigt wird.

### ■ Regional- und Kostenfaktoren

Sobald man versucht, sich mit dieser Logik dem System der „Regionalfaktoren“ der DB AG zu nähern, muss man feststellen, dass dieser Versuch scheitert. Kein Faktor, der markant für die Kosten- oder Einnahmenseite ist, findet sich in der Bildung der Regionalfaktoren durchgehend wieder. Dazu gibt es auch noch von Bundesland zu Bundesland gravierende Unterschiede, als ob der Unterhalt in Baden-Württemberg am billigsten und in Sachsen am teuersten wäre und die Kosten an der Landesgrenze sprunghaft stiegen.

Für einige Netze sollen gar keine Regionalfaktoren berechnet werden. Am deutlichsten treten dabei die im Schwarzwald hervor: Das Netz „Freudenstädter Stern“ im Nordschwarzwald fällt nicht nur durch unterdurchschnittliche Inanspruchnahme auf, sondern auch durch Kunstbauten, die erheblichen Erhaltungsaufwand verursachen. Schon seit Jahrzehnten finden sich die Strecken von Hausach nach Eutingen und von Pforzheim nach Horb unter den bevorzugten Stilllegungskandidaten der Deutschen Bundesbahn und der DB AG. Nicht anders sieht es mit dem Südbaden-Netz aus, zu dem unter anderem die Höllentalbahn gehört. Zwar verkehren hier halbstündlich Züge, doch das gibt es im Lippe-Senne-Netz auch. Dort führen die Strecken aber durch Flachland und es wird ein Regionalfaktor von zwölf Prozent Zuschlag erhoben, während dies bei der Höllentalbahn nicht der Fall ist, obwohl die Unterhaltung der spektakulären Kunstbauten nicht gerade billig ist. In Sachsen kostet hingegen eine solche Strecke einen Zuschlag von 72 Prozent, wie an dem Trassenpreis für die gerade sanierte Bahnlinie von Heidenau nach Altenberg abzulesen ist. Jetzt ist die Strecke durch Hochwasser schwer beschädigt. Aber auch das Höllental wäre nach den Regenmassen, die im Erzgebirge niedergingen, nicht ungeschoren davongekommen.

Ebenso wenig spielt die Auslastung der Strecken eine nachvollziehbare Rolle. Im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes wurden die Betriebszeiten und Zugzahlen erheblich ausgeweitet. Im südlichen Bundesland Rheinland-Pfalz findet sich keine einzige Strecke mit „Regionalfaktor“. Die Bahnlinie entlang der Lahn von Koblenz nach Gießen ist sicher nicht 30 Prozent schlechter ausgelastet als etwa die Nahe-Strecke von Mainz nach Saarbrücken. Trotzdem möchte die DB AG für die Lahn-Strecke einen Regionalfaktor von 30 Prozent kassieren. Auch die Strecken im Sauerland und zwischen Hagen und Kassel sind vergleichbar. Obwohl die Zugzahlen kontinuierlich erhöht wurden, möchte die DB AG hier 40 Prozent Zuschlag einnehmen.

### Zuschlag 0 %



Foto: Martin Ludwig

*Regionalfaktor 1,0: Die großen Talbrücken bei Freudenstadt scheinen ganz preiswert zu sein.*

### Zuschlag 10 %



Foto: Wäpffried Kang

*Regionalfaktor 1,10 (Zuschlag 0,35 €/Zugkilometer): An der Mittelschwabenbahn schien die Zeit stehen geblieben zu sein – der Einsatz von PRO BAHN hat die Strecke gerettet. Triebwagen nach Günzburg zur Zeit des Inkrafttretens der Bahnreform.*

### Zuschlag 10 %



Foto: Engel

*Regionalfaktor 1,10 (Zuschlag 0,35 €/Zugkilometer): Rationalisierung schützt vor Zuschlägen nicht. In Schleswig-Holstein gibt es auf vielen Strecken keine Weichen und auch keine Signale mehr – zum Beispiel am wieder eröffneten Bahnhof Felde zwischen Rendsburg und Kiel. Man beachte, wie stolz sich DB-Station & Service präsentiert – seit Eröffnung der Station hält hier nur die Nord-Ostsee-Bahn.*

Wer versucht, den Rationalisierungszustand als Ursache für die Berechnung der Regionalfaktoren auszumachen, wird bei der Betrachtung des Nord-Ostsee-Netzes eines Besseren belehrt: Die schleswig-holsteinischen Nebenstrecken sind bei der Rationalisierung ganz einfach „Spitze“. Auf der Strecke von Heide nach Büsum oder zwischen Jübek und Husum gibt es auf jeweils rund 25 Kilometern Streckenlänge keine einzige Weiche und kein Signal. Und es wird kein Betriebsleiter benötigt, der nicht ohnehin an der angrenzenden Hauptstrecke zu tun hat. Dennoch möchte die DB AG hier einen Zuschlag von zehn Prozent kassieren. Zum Vergleich: Die NEB unterhält drei Kreuzungsbahnhöfe und ein eigenständiges elektronisches Stellwerk und schafft das zum gleichen Preis.

Auch für andere Strecken, die die DB AG gerade erst rationalisiert und saniert hat, gibt es saftige Aufschläge, etwa für Rostock – Wismar (14 Prozent) oder Leinefelde – Gotha (41 Prozent).

Selbst für die Strecke Vienenburg – Stapelburg, die im Rahmen der Projekte „Deutsche Einheit“ erst neu gebaut wurde, gibt es einen happigen Zuschlag von 60 Prozent. Auch Strecken, die gerade erst reaktiviert werden, sind von Anfang an mit Regionalfaktoren belegt, etwa die Strecke Neumünster – Bad Segeberg mit zehn Prozent. Sogar für illegal stillgelegte Strecken gibt es saftige Zuschläge, obwohl dort kein Rad mehr rollt und sie erst wieder saniert werden müssen, wofür Fördermittel außerhalb der DB gesucht werden müssen: für Rövershagen – Graal-Müritz 14 Prozent, für Willingen – Korbach 30 Prozent.

Auch dort, wo Landesregierungen mit Fördermitteln die Sanierung von Strecken praktisch allein bezahlt haben, wird hart zugeschlagen: Dramatisch ist der Zuschlag von 46 Prozent auf die Trassenpreise im Oldenburger Netz. Mit diesem Zuschlag wird die Landesregierung in Hannover dafür belohnt, dass sie den Streckenausbau für 120 km/h zwischen Osnabrück und Oldenburg fast allein bezahlt hat und außerdem die Zugzahlen erheblich gesteigert wurden. Damit würden die Erlöse, die DB Netz für die Strecke von Oldenburg nach Osnabrück einnimmt, von 2001 bis 2003 in etwa auf das Doppelte steigen.

### ■ Fehlende Kostenrechnung?

Es gehörte schon zur Tradition der Deutschen Bundesbahn, über keine nachvollziehbare Kostenrechnung zu verfügen. Reisezüge kosteten immer denselben Satz pro Kilometer, und um Kosten zu sparen, standen schließlich die Züge den ganzen Tag herum – mit Ausnahme eines Zugpaares für die Schüler. Weichen kosten immer dasselbe, ob sie einmal im Monat von Hand umgestellt werden oder jeden Tag ein Dutzend Mal bewegt werden müssen. Dieses Prinzip hat sich bis heute gehalten. Es kehrt wieder bei den Trassenpreisen, bei denen es egal ist, ob die Züge einmal täglich oder halbstündlich fahren. Auch die Verkehrsverträge der DB AG mit den Bundesländern beruhen auf diesem Prinzip: Alle Züge kosten pauschal denselben Zuschuss.

Und so liegt der Verdacht nahe, dass die DB AG über gar keine Kostenrechnung verfügt, die es möglich machte, die Regionalfaktoren streckenbezogen zu ermitteln. Was also hat die DB als Rechengrundlage genommen, um die Regionalfaktoren zu ermitteln? Eine Analyse der Regionalfaktoren,



Hier zahlt die DB selbst: Die Niederbarnimer Eisenbahn verlangt rund vier Euro. Ein Zug passiert das neue elektronische Stellwerk (ganz links) in Basdorf.

getrennt nach Niederlassungen von DB Netz, bestätigt diese Vermutung.

**D**ie Niederlassung Nord, zuständig in etwa für Niedersachsen und Schleswig-Holstein, berechnet Regionalfaktoren von 1,10 bis 1,61. Die Niederlassung West, etwa identisch mit Nordrhein-Westfalen, von 1,12 bis 1,40, die Niederlassung Mitte umfasst in etwa Hessen und das nördliche Rheinland-Pfalz und berechnet Aufschläge von 1,11 bis 1,42. Dabei ist eine Abstufung auszumachen zwischen Netzen mit einfachen topografischen Verhältnissen und Netzen mit topografisch bedingtem höheren Aufwand. So ganz überzeugend gelingt das aber nicht, denn die Eifelstrecke von Köln nach Trier (mit einem Zuschlag von 13 Prozent) liegt nicht im Flachland. Nördlich und südlich von Braunschweig, wo mit 61 Prozent die höchsten Aufschläge verlangt werden, ist das Mittelgebirge dagegen noch ziemlich weit entfernt. Andere Kriterien als Auslastung oder erhaltene Fördermittel werden zur Festlegung des Regionalfaktors nicht erkennbar herangezogen.

Bei der Niederlassung West fällt besonders auf, dass einige regionale Strecken nicht mit Regionalfaktoren belegt werden, weil sie nicht in Regionalnetze eingegliedert worden sind – sie werden offenbar von den gut ausgelasteten Strecken im Ruhrgebiet mit „durchgefüttert“.

Die Niederlassung Südwest hingegen, die für das Saarland, Baden-Württemberg und den dazwischen liegenden südlichen Teil von Rheinland-Pfalz zuständig ist, berechnet überhaupt keine Regionalfaktoren – weder für den „Freudenstädter Stern“ noch für das Hölleental, weder in der Südpfalz noch am Bodensee. Anscheinend hat man im Südwesten gut gewirtschaftet und braucht gar keine Regionalfaktoren, um die regionalen Netze zu erhalten. Wo allerdings die angrenzenden Niederlassungen Strecken verantworten, die in den Südwesten hineinreichen, wird kassiert.

Die Niederlassung Süd, die in etwa für Bayern zuständig ist, erhebt Regionalfaktoren von 1,10 bis 1,44. Anders als bei den nördlichen Niederlassungen lassen sich hier aber topografische Abhängigkeiten nicht mehr erkennen. Das riesige Gebiet zwischen Nürnberg und der tschechischen Grenze ist zu einem einzigen Netz zusammengefasst worden, für das einheitlich ein Regionalfaktor von 1,10 gilt, und das, obwohl die

Netze im Bayerischen Wald recht aufwändig sind. In Oberbayern ist man hingegen anders verfahren und hat für die Strecken südlich von Tutzing ein getrenntes Netz mit einem Regionalfaktor von 1,44 gebildet, weil sie aufwändiger sind als die Strecken im angrenzenden Allgäu.

Der Regionalbereich Ost, in etwa zuständig für Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg, hebt sich erheblich von den westlichen Netzen ab. Mit Regionalfaktoren von 1,14 bis 2,37 ist die Spannweite enorm. Topografische Unterschiede vermögen die großen Differenzen nicht zu erklären, denn überall ist es flach. Mangelhafte Auslastung wäre hingegen eine schlüssige Begründung für die Unterschiede: Die „teuren“ Netze werden meist nur zweistündlich befahren und im besonders teuren Südmecklenburg-Netz mit Regionalfaktor 2,37 hat das Land Mecklenburg-Vorpommern bereits einen guten Teil der Reisezüge abbestellt. Mit der Anzahl der Züge multipliziert, hebt der Regionalfaktor die Einnahme pro Streckenkilometer somit auf ein relativ einheitliches Niveau.

Den Spitzenwert der Trassenpreise erreicht jedoch die Niederlassung Südost, die für Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen zuständig ist. Mit einem Regionalfaktor von 1,10 wirkt die Linie von Rottenbach nach Katzhütte wie ein Sonderangebot – sie ist illegal stillgelegt und wird im Rahmen eines Mittelstandsprojekts mit Mitteln des Landes Thüringen saniert. Ansonsten sind nur die Netze in Südthüringen und im Thüringer Becken mit Regionalfaktoren von 1,34 bzw. 1,41 zu Preisen zu haben, die dem Westen Deutschlands entsprechen. Alles andere ist teurer. Eine Logik, die etwas mit Topografie zu tun hätte, vermag man nicht zu erkennen, denn das Südthüringen-Netz mit der Gebirgsbahn von Erfurt nach Meiningen ist billiger als die vergleichsweise einfachen Strecken im Thüringer Becken. Die Burgenlandbahn, auf der einfache Verhältnisse vorherrschen, kommt mit 1,78 teurer als der Sächsische Semmering (1,72). Dass die sächsischen Schmalspurbahnen einen Regionalfaktor von 2,37 erfordern sollen, mag man angesichts der Tatsache, dass hier nur zweistündlich Züge fahren, noch glauben. Dass man aber die Erzgebirgsbahn mit einem Regionalfaktor von 2,45 zu den teuersten Strecken im gesamten Bundesgebiet macht und ihr so als Modellprojekt für Sachsen – eine unglaublich teure Hypothek mit auf den Weg gibt, ist ein politischer Skandal. Im

### Zuschlag 28 %



*Regionalfaktor 1,28 (Zuschlag 0,98 €/Zugkilometer): Am Haltepunkt Büsenbachtal fährt die DB noch selbst. Doch billig ist es deswegen nicht auf der Heidebahn von Hamburg nach Hannover.*

### Zuschlag 30 %



*Regionalfaktor 1,30 (Zuschlag 1,05 €/Zugkilometer): Auch die Kurhessenbahn muss historische Signale und das zugehörige Personal übernehmen – die Aufgabenträger sollen es bezahlen: Streckenzustand am Bahnhof Volkmarsen.*

### Zuschlag 46 %



*Regionalfaktor 1,46 (Zuschlag 1,61 €/Zugkilometer): Damit wird die Landesregierung für die Beihilfen zur Sanierung des Oldenburger Netzes „belohnt“: Nordwestbahn-Triebwagen im Bahnhof Wildeshausen.*

Vogtland-Netz wurde hingegen bereits kräftig saniert und auch die Sanierung der wichtigen Verbindung entlang des Nordharzes von Hannover nach Halle ist fast abgeschlossen. Doch auch hierfür verlangt die Niederlassung Südost einen Regionalfaktor von 1,60.

### ■ Parallelen zur illegalen Stilllegung

Erinnern wir uns: Rund 400 Kilometer der Regionalnetze hat die DB AG in den letzten Jahren illegal stillgelegt. Erst wurden die Strecken mangelhaft unterhalten, dann kam das „Aus“ aus Sicherheitsgründen. Im Südwesten, wo kein einziger Cent an Regionalfaktoren erhoben werden soll, blieb die illegale Stilllegung ein Fremdwort. Je eine illegale Stilllegung gab es bei den Niederlassungen Mitte und Ost. Alle anderen fielen in die Regionalbereiche Süd und Südost. Die Methode wurde gewechselt, das Ziel ist immer noch dasselbe: In Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen scheint DB Netz systematisch die Stilllegung des Nebenstreckennetzes über den Preis betreiben zu wollen.

### ■ Heilungsplan erfüllt – Patient tot

Und so wird man sich vorstellen dürfen, wie die Regionalfaktoren entstanden sind: Der Vorstand hat eine Idee und erteilt den Niederlassungen von DB Netz den Auftrag, „Regionalfaktoren“ festzulegen. Die Niederlassungen tun dies so, wie sie schon immer gewirtschaftet haben: Die Niederlassung Südwest hat gut gewirtschaftet und braucht keine Regionalfaktoren. Die Niederlassungen Nord, Mitte und West erfüllen den Auftrag weisungsgemäß: Es kann nicht sein, dass keine Regionalfaktoren benötigt werden, also werden für alle Netze welche festgelegt. Und bei der Höhe hat man sich offensichtlich überschlägig etwas gedacht: Gebirge sind teurer. Die Niederlassung Ost macht es ähnlich, nur da gibt es keine Gebirge. Also denkt man sich etwas anderes als Berechnungsgrundlage aus. Die Niederlassung Süd bzw. ihre Vorgänger sind dafür bekannt, dass sie die älteste illegale Stilllegung der Strecke von Wasserburg nach Wasserburg Stadt auf dem Gewissen haben und nach wie vor versuchen, sie einfach auszusitzen. Die Niederlassung hatte auch deutlich erkennbar die Stilllegung der Bahnlinien nach Murnau und ins Tiroler Außerfern im Sinn. Doch politisch sind diese Projekte nicht mehr durchsetzbar – also trennt man diese Netzteile ab, damit sie nicht aus dem Flachland subventioniert werden. Zwar ist man mit den Strecken im Bayerischen Wald umgekehrt verfahren, aber Strafe muss sein. Vielleicht ist dann der Aufgabenträger bereit zur Stilllegung?

Die Niederlassung Südost wittert eine neue Chance. Sie ist ohnehin chronisch unterfinanziert und kann nicht einmal den Ansprüchen auf Unterhaltung der Hauptstrecken genügen, wie das nun schon jahrelange Gezerre um die Mitteleuropa-Verbindung beweist. Erbarmungslos werden die Preise heraufgesetzt – weit über das Maß hinaus, das andere Niederlassungen für notwendig halten.

Und das alles bekommt der Vorstand vorgelegt, billigt es, ohne es durchzulesen oder zu analysieren, und gibt es so an die Öffentlichkeit. So oder ähnlich dürfte es sich bei der DB zuge tragen haben. Natürlich können wir nicht beweisen, dass es so gewesen ist – aber die Fakten sprechen eine deutliche Sprache.

## ■ Wie dürfen Regionalfaktoren berechnet werden?

Darauf gibt es keine eindeutige Antwort. Rechtsvorschriften hierüber finden sich weder im nationalen noch im europäischen Recht. Die Berechnung muss nur getrennt von den Kosten des Verkehrsunternehmens erfolgen. Im Übrigen steht die Berechnung unter der unternehmerischen Verantwortung des Betreibers der Infrastruktur.

Dennoch gibt es Grenzen für die unternehmerische Freiheit, denn Infrastruktur ist im regionalen Bereich immer ein Monopol. Es gibt nur diese eine Eisenbahnlinie, ob für den Fahrgast, für das Verkehrsunternehmen, für den Aufgabenträger oder für den Güterkunden.

Diese Grenzen der unternehmerischen Freiheit finden sich im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB). Nach §§ 19 und 20 dieses Gesetzes ist der Missbrauch eines Monopols verboten. In einem Merkblatt erläutert das Bundeskartellamt, das die Aufsicht hierüber zu führen hat, die Rechtslage folgendermaßen:

*„Unter dem Missbrauch wirtschaftlicher Macht sind grundsätzlich solche Verhaltensweisen zu verstehen, mit denen die wirtschaftlichen Handlungsmöglichkeiten anderer Unternehmen (Konkurrenten, Abnehmer oder Lieferanten) erheblich und ohne sachliche Rechtfertigung beeinträchtigt werden.*

*Eine missbräuchliche Behinderung kann z. B. darin bestehen, dass ein marktbeherrschendes Unternehmen seine überlegene Stellung dazu ausnutzt, seinen Konkurrenten den Zugang zu eigenen Netzen oder anderen für die Aufnahme des Wettbewerbs wesentlichen Einrichtungen zu verweigern (§ 19 Abs. 4 Nr. 4 GWB). Dieser Missbrauchstatbestand ist mit der 6. GWB-Novelle eingeführt worden. Er stellt klar, dass Netze, die praktisch nicht dupliziert werden können (z. B. in den Bereichen Energieversorgung oder Schienenverkehr), anderen Marktteilnehmern diskriminierungsfrei zur Mitbenutzung zur Verfügung stehen müssen, damit auf diesen Märkten Wettbewerb entstehen kann. Auch eine gezielte Preisunterbietung, die dazu dient, Wettbewerber aus dem Markt zu drängen, stellt gegebenenfalls einen Behinderungsmissbrauch dar. [...]*

*Wenn ein marktbeherrschendes Unternehmen von seinen Abnehmern oder Lieferanten unangemessene Preise oder Konditionen fordert, liegt möglicherweise ein so genannter Ausbeutungsmissbrauch vor. Zur Feststellung, ob es sich tatsächlich um einen Missbrauch handelt, wenden die Kartellbehörden unter anderem das so genannte Vergleichsmarktkonzept an. Vermeintlich überhöhte Preise werden dabei mit Preisen verglichen, die sich auf wettbewerblichen Märkten gebildet haben. [...]*

*Zur Durchsetzung des Missbrauchs- und Diskriminierungsverbots in der Elektrizitätswirtschaft hat das Bundeskartellamt im August 2001 eine neue Beschlussabteilung gegründet. Gegen verschiedene Betreiber von Stromnetzen (Stadtwerke, Regionalversorger, Verbundunternehmen) wurden seitdem Verfahren wegen der Forderung unangemessener Entgelte für die Netznutzung durch Wettbewerber eingeleitet.“*

## ■ Ausbeutungsmissbrauch?

Die Rechtsfrage lautet also: Wann liegt Missbrauch eines Monopols durch Trassenpreise vor? Ausgehend von den Trassenpreisen anderer Unternehmen wird geprüft werden müssen:

1. Liegen unterdurchschnittlich, durchschnittlich oder überdurchschnittlich schwierige Betriebsverhältnisse vor?
2. Liegen konkrete topografische Bedingungen vor, die einen erhöhten Aufwand oder erhöhte Rückstellungen rechtfertigen?
3. Liegt eine unterdurchschnittliche Nachfrage vor?
4. Sind öffentliche Zuschüsse ordnungsgemäß berücksichtigt?

Die Trassenpreise der NEB weisen darauf hin, dass diese Fragen überall dort gestellt werden können, wo die Regionalfaktoren 1,15 überschreiten. Wo die Regionalfaktoren niedriger sind, aber auch besonders einfache Betriebsverhältnisse bestehen, etwa auf Stichstrecken ohne Weichen, wird ebenfalls kritisch nachgefragt werden müssen. Dann wird die DB AG schlüssige Begründungen und streckenbezogene Kostenrechnungen auf den Tisch legen müssen.

Nicht nur das: Der Mehraufwand wird auch auf seine Notwendigkeit hin untersucht werden müssen. Wo Schienen für 22,5 Tonnen Achslast eingebaut worden sind, ohne dass dort sinnvoll ein Güterzug fahren kann – wie es bei der Strecke von Rostock nach Wismar geschehen ist –, dürfen diese Kosten nicht weitergegeben werden, denn in einem funktionierenden Markt würden solche Investitionen auch nicht von den Kunden honoriert. In gleicher Weise gilt dies bei mangelhafter Rationalisierung: Wo die Strecke noch nicht den Stand einer modernen Regionalbahn erreicht hat, handelt es sich acht Jahre nach der Privatisierung der DB AG nicht mehr um eine unvermeidbare Altlast, sondern um unternehmerisches Versagen. Dass andere Infrastrukturunternehmen in kürzester Frist regionale Bahnen sanieren und modernisieren können, haben sie bereits gezeigt.

Die DB AG hat nicht einmal ein schlüssiges bundesweites Konzept, wie und in welcher Reihenfolge diese Sanierung durchgeführt werden soll. Auch fehlende Investitionssicherheit kann das Verhalten der DB AG nicht begründen. Allzu offensichtlich hat die DB AG darauf gesetzt, Verträge über Verkehrsleistungen mit DB Regio AG mit Investitionen durch die DB Netz AG zu begründen. Rationalisierungen der alten Stellwerkstechnik hätten sich aber laut Fachmann Sven Andersen kurzfristig gerechnet.

Nicht einmal die Gründung der Regionalnetze als eigenständige Gesellschaften führt zu einer eigenständigen Kalkulation – die Regionalfaktoren als Zuschlag zum bundesweiten Trassenpreissystem des Konzerns DB AG beweisen, dass die Regionalnetze nicht eigenständig wirtschaften dürfen. Nur am Rande sei bemerkt: Die Usedomer Bäderbahn, eine wirklich selbstständige Tochtergesellschaft der DB AG, fehlt in der Aufstellung der Regionalfaktoren.

Missbräuchlich ist auch ein mit mangelnder Auslastung begründeter Regionalfaktor, wenn das System nicht vorsieht, dass bei Mehrbestellungen dieser Zuschlag wieder zurückgenommen wird. Nehmen wir das Beispiel Erzgebirgsbahn: Die Züge sind heute so langsam, dass sie eigentlich nur eine Alibifunktion haben. Mit der Sanierung würde nicht nur das Mitfahren attraktiv, sondern die gleichen Züge könnten auch doppelt so oft hin- und herfahren. Und wenn nur noch ein Fahrdienstleiter für das ganze Netz benötigt wird, dann könnten die Züge auch bis Mitternacht fahren. Es dürfte ein eindeutiger kartellrechtlicher Missbrauch des Monopols sein, wenn auch dann noch 8,57 Euro pro Zugkilometer verlangt werden – aber so steht es derzeit in den Trassenpreisen der DB AG.

### Zuschlag 61 %



Regionalfaktor 1,61 (Zuschlag 2,13 €/Zugkilometer): Im Harzvorland wird kräftig zugeschlagen: Triebwagen von Braunschweig nach Bad Harzburg.

### Zuschlag 137 %



Regionalfaktor 2,37 (Zuschlag 4,79 €/Zugkilometer. Kein Gebirge weit und breit, das diese Preise rechtfertigen könnte: Bahnhof Mirow in Mecklenburg.

### Zuschlag 145 %



Regionalfaktor 2,45 (Zuschlag 5,07 €/Zugkilometer): Für das Erzgebirgsnetz werden Spitzenpreise verlangt. Hier ein Triebwagen auf der seit Mai 2000 illegal stillgelegten Strecke oberhalb Wolkenstein.

### ■ Missbrauch der Regionalnetze?

Eine weitere Frage stellt sich: Ist die Kalkulation von Trassenpreisen auf der Basis von Regionalnetzen überhaupt zulässig?

Mit dem Trassenpreissystem 2001 hat sich die DB AG für bundesweit einheitliche Trassenpreise entschieden, die nur nach der angebotenen Leistung differenziert sind. Es ist bereits fraglich, ob eine solche pauschale Preisbildung für ein ganzes Unternehmen zulässig ist, denn im Wettbewerb zählt immer der Marktwert des einzelnen Produkts, denn nur dessen Preis wird vom Kunden verglichen.

Aber wenn die DB AG von dem selbst gewählten Prinzip im Bereich der Regionalnetze Abstand nehmen will, muss sie Kriterien wählen, die auch am Markt wirksam werden. Die Regionalnetze enthalten Bahnlinien sehr unterschiedlicher Leistungsfähigkeit, sodass der Zuschnitt der Regionalnetze keine brauchbare Abgrenzung hergibt.

In vielen Regionen werden sogar Strecken völlig unterschiedlicher Struktur zusammengewürfelt. Zum Beispiel besteht das Ostharz-Netz aus der Durchgangsstrecke von Hannover nach Halle, die für Neigetchnik ausgebaut worden ist, aus der Gebirgsstrecke von Halberstadt nach Elbingerode und aus Flachlandstrecken im Harzvorland. Nicht nur der Aufwand, sondern auch die Nutzung ist extrem unterschiedlich. Wodurch wird gerechtfertigt, für dieses Strecken-Konglomerat überall denselben Zuschlag von 60 Prozent zu erheben?

Die rechtliche Verselbstständigung der Regionalnetze kann die Regionalfaktoren ebenfalls nicht rechtfertigen, denn zum einen sind diese Regionalfaktoren „von oben“ vorgegeben worden, zum anderen gehören die Strecken weiterhin rechtlich zu DB Netz, denn die Regionalnetze werden – anders als die Usedomer Bäderbahn – nur als „Profitcenter“ geführt.

Auch der regionale Zuschnitt der Regionalnetze ist nur teilweise nachvollziehbar. Ein Beispiel: Warum soll die Bahnlinie von Siegen nach Bad Berleburg mit dem Regionalfaktor 1,40 belegt werden? Diese Strecke grenzt unmittelbar an das Kurhessen-Netz an und dort wird nur ein Regionalfaktor von 1,30 berechnet. Die anderen Strecken des Netzes, dem man die Bahnlinie im Siegerland zugeschlagen hat, sind hingegen recht weit entfernt. Die Landesgrenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Hessen ist sicher kein hinreichender Grund für diesen Preisunterschied.

### ■ Erfahrung mit dem Kartellamt

**A**uf die Wettbewerbshüter in Berlin ist DB-Chef Mehdorn überhaupt nicht gut zu sprechen. Schon mehrfach hat das Bundeskartellamt der DB AG dazwischengefunkt. Die wichtigste Niederlage war wohl das drohende Verbot der „Infracard“, worauf die DB AG das Trassenpreissystem 2001 erfand. Der DB AG wäre es lieber, wenn die Aufsicht allein vom Eisenbahnbundesamt geführt würde, denn wenigstens untersteht dieses den Weisungen des Verkehrsministers. Das Bundeskartellamt arbeitet hingegen unabhängig vom Verkehrsminister.

So fragt man sich, warum sich die DB AG nicht mehr Mühe gibt, solche Konflikte zu vermeiden. An mangelnder Erfahrung oder fehlendem Sachverstand kann es nicht liegen.