



Illustration: Steuer

Hintergrund:

Die Trassenpreise der DB AG

■ Grundlagen

Die DB Netz AG ist eine Aktiengesellschaft im Rahmen des DB-Konzerns. Als Aktiengesellschaft hat die DB AG nach dem politischen Willen ihres Eigentümers, der Bundesrepublik Deutschland, Gewinn bringend zu arbeiten. Die Europäische Union hat sich für den freien Zugang aller Eisenbahnen zum Schienennetz entschieden. Ihre Vorschriften verlangen daher, dass jedes Eisenbahnunternehmen den Aufwand für sein Netz getrennt zu erfassen (Trennungsrechnung) und von allen Eisenbahnunternehmen, auch dem eigenen Verkehrs-

betrieb, Trassenentgelte in gleicher Höhe zu verlangen hat. Die DB Netz AG muss daher rechnungsmäßig getrennt von den übrigen Teilen der DB AG geführt werden.

Die Unterhaltungspflicht des Betreibers einer Eisenbahnlinie ist im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) nur mangelhaft geregelt. Ein Eisenbahnunternehmen ist daher nicht verpflichtet, den Standard einer Eisenbahnlinie aufrechtzuerhalten, sondern kann diese bis zur Unbrauchbarkeit abwirtschaften. So weit – nämlich bis zur Sperrung aus Sicherheitsgründen wegen technischer Mängel – hat die DB AG in den vergangenen Jahren 400 Kilometer Strecke heruntergewirtschaftet (illegale Stilllegung). Wenn die →

Trassenpreise 2002 der DB AG für Reise- und Güterzüge

| Kategorie | Typ | Streckenhöchstgeschwindigkeit km/h | Grundpreis (Züge ohne Takt) | normal belastete Strecken | | stark belastete Strecken | | |
|--------------------------------------|------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|-------------------|
| | | | | Takt-Trassen | Takt-Trassen für Neigezüge | Takt-Trassen | Takt-Trassen für Neigezüge | |
| F1 | Hochgeschwindigkeit | 280 | 3,38 € | 5,58 € | 6,09 € | 6,69 € | 7,20 € | |
| F2 | Mischverkehr | 200 | 2,25 € | 3,71 € | 4,22 € | 4,46 € | 4,97 € | |
| F3 | schneller Fernverkehr | 160 | 2,17 € | 3,58 € | 4,09 € | 4,30 € | 4,81 € | |
| F4 | Mischverkehr | 120 | 2,12 € | 3,50 € | 4,01 € | 4,20 € | 4,71 € | |
| F5 | langsamer Fernverkehr | 160 | 2,05 € | 3,38 € | 3,89 € | 4,06 € | 4,57 € | |
| F6 | überwiegend Nahverkehr | 160 | 1,93 € | 3,18 € | 3,69 € | 3,82 € | 4,33 € | |
| Z1 | Regionalnetz | 100 | 2,12 € | 3,50 € | 4,01 € | 4,20 € | 4,71 € | |
| Z2 | Regionalnetz | 50 | 2,20 € | 3,63 € | | 4,36 € | | |
| S1 | S-Bahn | | 1,48 € | 2,44 € | | 2,93 € | | |
| Ab 2003 mit Regionalfaktoren: | | | | | | | | |
| F6 + RF | überwiegend Nahverkehr | 160 | von bis | 2,12 € 4,73 € | 3,50 € 7,80 € | 4,01 € 8,31 € | 4,20 € 9,36 € | 4,71 € 9,87 € |
| Z1 + RF | Regionalnetz | 100 | von bis | 2,33 € 5,19 € | 3,85 € 8,57 € | 4,36 € 9,08 € | 4,62 € 10,28 € | 5,13 € 10,79 € |
| Z2 + RF | Regionalnetz | 50 | von bis | 2,42 € 5,39 € | 3,99 € 8,89 € | | 4,79 € 10,67 € | |

→ betriebsfähige Erhaltung einer Strecke nicht mehr wirtschaftlich erscheint, muss ein Eisenbahnunternehmen sie anderen Unternehmen anbieten und kann sie danach stilllegen.

Nicht vorgeschrieben ist aber, dass die eingenommenen Trassenpreise für die jeweils benutzte Strecke verwendet werden müssen. Ein Eisenbahnunternehmen kann vielmehr (und soll dies nach dem politischen Willen der Bahnreform von 1994 auch) bei einzelnen Bahnlinien Gewinne machen und damit Verluste aus anderen Bahnlinien decken. Grundsätzlich ist es zwar unzulässig, dass ein Eisenbahnunternehmen auf diese Art und Weise Gewinne macht, die direkt oder indirekt dem eigenen Verkehrsunternehmen zufließen, es lässt sich aber nur schwer überprüfen.

■ Entwicklung

Zum 1.1.1995 setzte die DB AG ihr erstes Trassenpreissystem in Kraft, das für jede Strecke einzeln festgelegte Entgelte vorsah. 1998 wurde das System geändert. Wesentliches Merkmal war die Einführung der „Infracard“ – in Anlehnung an die Bahncard. Die „Infracard“ rechnete sich aber erst bei einer bestimmten Mindestabnahme an Streckenkilometern, bezogen auf das Gesamtnetz. Dadurch wurden Wettbewerber benachteiligt, die im Personenverkehr auf kleineren Streckenabschnitten den Gesamtverkehr besor-

gen. Auf Druck des Bundeskartellamts legte die DB AG daher zum 1.4.2001 ein neues Trassenpreissystem vor.

■ Struktur

Das Trassenpreissystem 2001 differenziert die Grundpreise in erster Linie nach der erreichbaren Streckenhöchstgeschwindigkeit. Das Spektrum reicht von der Kategorie F+, die derzeit nur für die Neubaustrecke von Köln nach Frankfurt gilt, bis zur Kategorie Z2, das sind Strecken, auf denen nur mit höchstens 50 km/h gefahren werden kann. Die preiswertesten Trassen sind jedoch nicht etwa die mit der geringsten Qualität: Die Regionalnetze sind trotz wesentlich niedrigerer Qualität deutlich teurer als einige Hauptbahnen, auf denen mehr als 100 km/h gefahren werden kann.

Alle anderen Merkmale werden durch Zuschläge und Abschläge erfasst. Ein Teil der Zuschläge wird prozentual auf den Grundpreis aufgeschlagen. Der wichtigste Zuschlag ist dabei der von 65 Prozent für Takt-Trassen. Er korrespondiert mit der Trassenbenutzungsverordnung, nach der Taktverkehre Vorrang haben. Für stark ausgelastete Strecken wird ein Zuschlag von 20 Prozent erhoben. Es gibt aber auch Abschläge von beispielsweise 50 Prozent für Zubringerfahrten im Güterverkehr. Für Züge mit Neigetechnik wird ein fester Zuschlag von 0,51 € berechnet.

Anzeige

Bitte einsteigen



Ihr Zug kommt nicht von allein.

PRO BAHN e.V.
Ihr Fahrgastverband

PRO BAHN e.V., Schwanthalerstraße 74,
D-80336 München, Tel.: 0 89/544 56 213 – Fax: 0 89/544 56 214
PRO BAHN im Internet: www.pro-bahn.de
E-Mail: info@pro-bahn.de

Bitte einsenden an: PRO BAHN e.V., Schwanthalerstraße 74, 80 336 München

Bitte senden Sie mir weitere Informationen über PRO BAHN

Ich möchte Mitglied bei PRO BAHN werden (34 € jährlich) 4/02

Name: _____

Straße: _____

PLZ, Ort: _____

Datum, Unterschrift: _____

➤ Die Bereitschaft, mit Bahn und Bus zu fahren, ist groß. Doch ob Ihr Zug auch morgen und im nächsten Jahr kommt, hängt nicht allein davon ab, ob sich genug Fahrgäste einfinden.

Ihr Zug braucht eine Lobby.
Nur mit politischem Einfluß kann das Angebot des öffentlichen Verkehrs verbessert werden. Deshalb haben sich Fahrgäste zu PRO BAHN zusammengeschlossen.

PRO BAHN bringt Ihren Zug in Fahrt.
PRO BAHN erarbeitet Konzepte und Gutachten und verhandelt mit Entscheidungsträgern über die Zukunft von Bahn und Bus. PRO BAHN berät Betreiber und Besteller des öffentlichen Verkehrs im Sinne der Fahrgäste. Mit PRO BAHN ist schon mancher Zug und Bus ins Rollen gekommen.

Verbraucherschutz kommt nicht von allein.
Um den Verbraucherschutz im öffentlichen Verkehr ist es schlecht bestellt. Die geltenden Gesetze schützen mehr die Unternehmen vor den Fahrgästen als die Verbraucher vor schlechten Leistungen. Deshalb brauchen auch Sie eine Lobby, die für mehr Verbraucherschutz sorgt.

PRO BAHN ist Ihre Lobby.
PRO BAHN schafft Öffentlichkeit. In den Medien vom Fernsehen bis zur Lokalzeitung tritt PRO BAHN für die Interessen der Fahrgäste ein. In der PRO BAHN Zeitung „*derFahrgast*“ stellt grundlegende Themen des öffentlichen Verkehrs aus der Sicht der Fahrgäste dar. Damit verändert PRO BAHN das Denken und Handeln derer, die für Ihren Zug, Ihren Bus zuständig sind.

Steigen Sie ein bei PRO BAHN.