



Konzernpolitik:

Mehdorn sichert das Netzmonopol

Von Norbert Moy

➤ Die Trassenpreise der Deutschen Bahn AG sorgen wieder einmal für Zündstoff. Nachdem die DB AG Anfang 2001 ein geändertes Preissystem für die Benutzung der Schienenwege vorstellte, mit dem die Bevorteilung ihrer eigenen Verkehrsunternehmen im Wettbewerb vermieden werden sollte, droht nun neuer Ärger. Viele regionale Schienennetze im Besitz der DB werden ab 2003 mit so genannten „Regionalfaktoren“ belegt. Dabei wird der aus dem Grundpreis und weiteren Zuschlägen bestehende Trassenpreis mit dem Regionalfaktor multipliziert, der nie unter 1, meist aber zwischen 1,1 und 2,45 liegt. Mit der Art der Einführung bekräftigt die DB-Führung ihren Herrschaftsanspruch: Mehdorn bleibt Herr der regionalen Netze.

■ Die Regionalnetze werden teurer

Die Einführung der Regionalfaktoren begründet die Deutsche Bahn mit einer „nicht tragfähigen Kosten-Erlös-Struktur“ im Regionalnetz. Immerhin 255 Millionen Euro beträgt nach Angaben der DB das Defizit der Regionalnetze, 150 Millionen sollen die Regionalfaktoren in die Kasse bringen. Der Rest bleibt DB Netz als Anreiz zu Rationalisierungen. Doch eine Systematik, die anhand der Streckenauslastung, vorhandener Kunstbauten, der technischen Ausstattung oder Trassierungsparameter die Höhe der Faktoren herleiten lässt, ist nicht erkennbar. So bleibt Baden-Württemberg von den Faktoren weitgehend verschont, dem Erzgebirge wiederum stehen Preiserhöhungen bis zu 145 Prozent ins Haus. Doch konkrete Nachfragen hierzu treffen auf eine Mauer des Schweigens. Netz-Verantwortliche in der Region verweisen auf die Zentrale, dort wiederum sind Auskünfte auch nach mehrmaliger Nachfrage nicht erhältlich. Klar ist jedenfalls: Auf etwa 14.000 Streckenkilometern steigen die Trassenpreise für Züge des Nahverkehrs deutlich.



Foto: Mey

Regionalfaktoren inklusive: Wer das Grundangebot bei der DB AG bestellt, soll keine Zuschläge für regionale Bahnen zahlen – auf der Strecke nach Garmisch sind das 44 Prozent oder 1,54 € je Kilometer.

Ein System bei der Verteilung und der Höhe der Regionalfaktoren oder ein Zusammenhang mit realen Kostenfaktoren ist nicht erkennbar, von bisher etwa 3,50 € je Zugkilometer steigen die Trassenpreise auf bis zu 9 €. (Lesen Sie hierzu „Analyse der Trassenpreise“ ab Seite 11).

■ Die Taktik der Deutschen Bahn AG

Hinter dieser scheinbar widersprüchlichen Gebührenordnung lässt sich aber eine klare Taktik der Deutschen Bahn AG erkennen, die auf eine möglichst vollständige Abschöpfung der Regionalisierungsmittel bei gleichzeitiger Sicherung der eigenen Marktposition abzielt. Aufschlüsse hierzu liefert eine schriftliche Anfrage im Bayerischen Landtag zum Thema Regionalfaktoren. Der Antwort des Bayerischen Wirtschaftsministeriums ist zu entnehmen, dass die Deutsche Bahn AG anlässlich der Revision der Regionalisierungsmittel den Ländern bereits ein verbindliches Angebot für ihre Verkehrsleistungen vorgelegt hat. Der Clou: Die Mehrkosten, die durch Einführung der Regionalfaktoren entstehen, will die DB AG für das von ihr definierte Grundangebot übernehmen. Dieses orientiert sich weitgehend am Fahrplanangebot, das dem Regionalisierungsgesetz vom 27.12.1993 zugrunde lag. Wichtigstes Kriterium bildet die Auslastung, d. h. lukrative Zugleistungen werden dem Grundangebot zugeordnet. Für Zugleistungen des so genannten Zusatzangebots werden die Regionalfaktoren den Bestellern in Rechnung gestellt. Bei diesen Leistungen scheint auch das Interesse eher gedämpft und die eine oder andere Abbestellung einkalkuliert, vielleicht sogar beabsichtigt zu sein.

Welche Mehrkosten entstehen damit z.B. dem Freistaat Bayern? Zunächst die Mehrkosten aufgrund der Regionalfaktoren für das bei DB Regio bestellte Zusatzangebot, in Summe drei Millionen Euro. Dazu kommen die erhöhten Trassenpreise, die andere Eisenbahnunternehmen an DB Netz abführen und direkt an den Besteller durchreichen.

Im Klartext: Die Regionalfaktoren werden beim größten Teil des Zugangebots für den Besteller gar nicht kostenwirksam – vorausgesetzt, er bestellt ohne Ausschreibungen bei DB Regio. Für die Vergabe der Oberlandstrecken an die Bayerische Oberlandbahn wird aber der Freistaat nachträglich bestraft. Eine vollständige Umlage der Regionalfaktoren auf die Besteller wäre aber kaum durchsetzbar gewesen, ohne dass es zu massiven Abbestellungen von Zugleistungen gekommen wäre. So beschränkt sich die DB AG darauf, nicht mehr Geld abzugreifen, als der Bund den Ländern zur Verfügung stellt. Zitat aus einer Information der DB: „Die Höhe der zusätzlich erforderlichen Mittel wurde in der Revision des Regionalisierungsgesetzes berücksichtigt, d.h. den Ländern stehen die notwendigen Mittel zur Bezahlung der Regionalfaktoren über die Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Hier zahlt der Bund letztlich für die Regionalnetze, um eine tragfähige Kosten-Erlös-Struktur zu schaffen. DB Netz hat seinerseits eine Verfügbarkeitszusage für die Strecken des SPNV-Grundangebotes gegeben.“

Dieses Zitat ist in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert: Zum einen vertritt die DB AG die Meinung, Regionalisierungsmittel seien Zuschüsse des Bundes an die DB AG, die die Länder nur als Durchlaufposten verbuchen dürfen, zum anderen macht sie vom Erhalt dieser Mittel die Verfügbarkeit der Infrastruktur abhängig, für reaktivierte Strecken gibt es aber trotz Regionalfaktoren überhaupt keine Bestandsgarantie. Damit wird der Sinn der Bahnreform und der Regionalisierung ad absurdum geführt.

■ Wie erpressbar sind die Länder?

Wettbewerb und Ausschreibungen haben in den letzten Jahren dafür gesorgt, dass der DB-Konzern ständig weniger Anteile von dem großen Kuchen der Regionalisierungsmittel erhält. Künftig sorgen aber die Regionalfaktoren dafür, dass die lukrativen Zugleistungen des Grundangebots bei der DB bleiben. Und selbst wenn DB Regio



Foto: Engel

Zuschläge als Strafe für Ausschreibung? Wer die Züge nicht bei der DB Regio einkauft, muss Zuschläge zahlen. Zum Beispiel 60 Prozent für jeden Zug der Vogtlandbahn, das sind 2,10 € je Zugkilometer.

eine Ausschreibung verliert, gewinnt immer DB Netz und sichert sich mit hohen Trassenpreisen seinen Löwenanteil. Und ein weiteres Problem löst sich für die DB AG: Die bisherigen Konzernumlagen, die die gewinnträchtige DB Regio an die Holding abführen musste, hatten bei einigen Länderministern schon Argwohn hervorgerufen, sah man doch öffentliche Mittel im DB-Konzern verschwinden. Mit der direkten Mittelumschichtung zwischen Regio und Netz wird dieser Vorwurf entkräftet.

■ Die Kritik der Aufgabenträger

Es verwundert nicht, dass sich die DB AG mit dieser Vorgehensweise einmal mehr dem Vorwurf aussetzt, seinen Wettbewerbern den Zugang zum Netz zu erschweren. Auch der Freistaat Bayern kann „eine mittelbare Beeinträchtigung der Wettbewerbsposition kleinerer Unternehmen nicht von vornherein ausschließen“. Noch tiefer sitzt der Argwohn der Aufgabenträger bezüglich der Mittelverwendung. So lässt der Freistaat Bayern verlauten, die Regionalfaktoren nur dann zu akzeptieren, „wenn die Mehreinnahmen nachweislich und vollständig für Unterhalt, Erhalt und Ausbau der jeweiligen Strecken verwendet werden“. Auf welcher Grundlage der Freistaat dies aber überprüfen und durchsetzen will, bleibt im Dunkeln. Hat man schon vor dem Netzmonopol kapituliert?

■ Die Alternative zum Netzmonopol

Dabei gibt es eine ganze Reihe positiver Ansätze, die Finanzierung und Bewirtschaftung regionaler Strecken kostengünstig, transparent und planbar zu organisieren. Voraussetzung ist bislang allerdings, dass sich diese Bahnlinien nicht im Eigentum der DB Netz AG befinden. Im Rahmen des „Chemnitzer Modells“, eines Stadtbahnkonzepts nach dem bekannten Karlsruher Vorbild, hat die Regio Infraservice Sachsen GmbH (RIS) die Strecken Chemnitz – Stollberg – Glauchau und Chemnitz – Haini-

chen von DB Netz für die Dauer von 20 bzw. 30 Jahren gepachtet. Die Strecken werden saniert und auf modernen Standard für 80 Stundenkilometer Streckengeschwindigkeit gebracht, um die Reisezeiten wirksam zu verkürzen. Zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe werden eingerichtet. Die Sanierungskosten zwischen 0,6 und 1,3 Millionen Euro je Streckenkilometer teilen sich der Freistaat Sachsen (75 Prozent) und die RIS zu 25 Prozent. Der Erfolg: Die Trassenpreise betragen nur 3,- bis 3,70 € je Zugkilometer. Bei der Strecke Freiberg – Holzhau, ebenfalls von der RIS saniert und bewirtschaftet, sind für den Zugkilometer sogar nur 2,20 € zu berappen.

Dabei erweist sich die Verpachtung – statt der Eigentumsabgabe – noch als Pferdefuß: Sie verhindert die Umrüstung des Chemnitzer Modells auf Straßenbahn-Standard. Mit Straßenbahntechnik wären weitere Einsparungen möglich gewesen.

Aus diesen Beispielen lässt sich erkennen: Trassenpreise zwischen 2,20 € und 3,70 € je Zugkilometer sind bei Regionalbahnen, die nach vernünftigen Standards modernisiert werden, angemessen. Investitionen mit klaren Qualitäts- und Terminvorgaben und planbaren Kosten zahlen sich für die Aufgabenträger langfristig aus. Moderne Regionalbahnen sind kein Fass ohne Boden. Diese Strecken zeigen auch das Rationalisierungspotenzial, das die DB AG bislang nicht nutzt.

■ Bund und DB AG hemmen die Innovation

Doch weder der Bund noch seine bundeseigene Eisenbahn machen es den Aufgabenträgern leicht, diesen Weg zu beschreiten, wie der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in einer Erhebung zur Übernahme von Eisenbahninfrastruktur durch Dritte feststellt:

Grundsätzlich kann eine Strecke nur übernommen werden, wenn die Deutsche Bahn AG von sich aus einen Stilllegungsantrag nach § 11 AEG stellt. Eine Abgabe

durch Verkauf oder Verpachtung von Strecken, die aus Sicht der DB AG rentabel sind, lässt angeblich der Bund als Eigentümer nicht zu. Doch damit nicht genug: Zuschüsse bzw. zinslose Kredite für die Streckensanierung nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwaG) gibt der Bund nur für die bundeseigene Bahn und nicht für so genannte „Dritte“. Und für Strecken, in die BSchwaG-Mittel investiert wurden, müssen diese Investitionszuschüsse im Fall von Pacht oder Kauf durch nicht bundeseigene Betreiber an den Bund zurückgezahlt werden.

Auch die DB AG verzögert oftmals durch langwierige Verhandlungen oder überhöhte Preisvorstellungen die Abgabe der Strecken. Zudem weisen die Strecken meist erhebliche Investitionsrückstände auf.

■ Die Mittelstandsoffensive als Lösung?

Nun hat auch die Deutsche Bahn AG längst erkannt, dass ihre Konkurrenz mit angepassten technischen Standards und einer flexiblen Betriebsführung regionale Bahnstrecken viel effizienter bewirtschaften kann. Mit der „Mittelstandsoffensive“ hat der DB-Konzern darauf reagiert und sich zum Ziel gesetzt, kleine Bahnnetze als selbstständige Gesellschaften aus dem DB-Konzern auszugründen und mit schlanker und regionaler Organisation effektiver zu betreiben. Insbesondere sollten im Rahmen des DB-Projekts „Regent“ die Infrastrukturkosten deutlich gesenkt werden, beispielsweise durch Anpassung an die technischen Standards so genannter nicht bundeseigener Eisenbahnen. Ein richtiger und Erfolg versprechender Ansatz. Doch auch diesen Strecken hat die DB-Zentrale nun Regionalfaktoren verordnet. Beispielsweise wird das Netz der Südostbayernbahn um 31 Prozent teurer, das der Kurhessenbahn um 30 Prozent und das der Erzgebirgsbahn um 145 Prozent. Für die Erzgebirgsbahn sollen dem Vernehmen nach als erste Maßnahme drei (!) in Frankfurt am Main ansässige Geschäftsführer bestellt worden sein. Auch hierfür hat die DB eine Erklärung parat: „Der Ansatz der Regionalnetze heißt nicht günstigere Trassenpreise, sondern zunächst günstigere Trassenkosten; ... Im Übrigen können die Länder durch gezielte Zuschüsse, die eine Ergebnisverbesserung bei DB Netz bewirken, die Regionalfaktoren reduzieren.“ Dem widerspricht aber die Tatsache, dass auch Strecken, die erst kürzlich mit Bundes- und Landesmitteln modernisiert wurden, z.B. Wismar – Rostock – Tessin oder Sande – Esens, auch Regionalfaktoren aufweisen. Wann die versprochenen Kostensenkungen greifen werden, ist also ungewiss; und ob sie jemals dem Besteller zugute kommen werden, kann sogar als unwahrscheinlich eingestuft werden. Denn erst einmal gelten die Regionalfaktoren bis zum Jahr 2006, danach wird im Zuge einer Revision neu verhandelt.

■ Misstrauen angebracht

Bis dahin gilt: hohe Preise für oft minderwertige Leistungen. Dass Misstrauen gegenüber der DB AG angebracht ist, zeigt das Verwirrspiel um die Bahnstrecke Pockau-Lengefeld – Marienberg: Kurz nach der Sanierung mit Landeszuschüssen des Freistaats Sachsen wurde die

Strecke 1999 durch ein Hochwasser zerstört. Statt der sofortigen Sanierung verschwieg die DB, dass für die Reparatur vier Millionen Euro aus Versicherungsleistungen zur Verfügung stehen, und betrieb die Stilllegung der Strecke. Erst unter massivem politischen Druck – die Zuschussgeber forderten ihre Mittel zurück – lenkte die DB ein. Mittlerweile sind die Reparaturkosten von 5,5 auf 9 Millionen gestiegen und trotz der „flexiblen Organisation vor Ort“ werden erst im Jahr 2005 wieder Züge nach Marienberg rollen.

■ Neuordnung überfällig

Erstaunlich ist, dass der Bund – und hier Bundeskanzler Schröder persönlich – diese Vorgehensweise der DB AG gegen alle Marktgesetze schützt und fördert. Die Bundesregierung hat offenbar nur ein Interesse: den DB-Konzern mit Hilfe der Regionalisierungsmittel zur Börsenfähigkeit zu bringen und jegliche Unruhe bei den Gewerkschaften zu vermeiden, denn sonst könnte man ja auch Bundesmittel für die regionale Schieneninfrastruktur freigeben, wenn diese durch andere Unternehmen bewirtschaftet werden.

Dennoch werden die Regionalfaktoren die Diskussion um Trennung von Netz und Betrieb eher anfachen als zur Ruhe bringen. Die Bundesländer Schleswig-Holstein und Sachsen, die eine rasche Regionalisierung des Netzes befürworten, erhalten neuen Auftrieb. Eine grundsätzliche Neuordnung der Finanzierung und der Verantwortung für das regionale Streckennetz ist überfällig, bevor die Aufgabenträger im Würgegriff des Netzmonopols kapitulieren. Hier sind Bund und Länder gefragt, mit gesetzlichen Rahmenbedingungen auch die Infrastruktur zu regionalisieren und den Bestand und Ausbau der regionalen Strecken finanziell abzusichern. Auch die Regionalisierungsmittel können dafür in Betracht gezogen werden – wenn mit den Zuschüssen klar umrissene Leistungen des Infrastrukturunternehmens hinsichtlich Qualität und Terminen bezahlt werden, die den Vorgaben des Aufgabenträgers entsprechen. Die Förderpolitik des Bundes zugunsten der Netzmonopolisten hat die Innovation in den Regionalnetzen gehemmt und muss durch unternehmensneutrale Zuschüsse ersetzt werden.

Übrigens hat die Deutsche Bahn auf ihren Internet-Seiten den Link auf die Streckenkarte mit den Regionalfaktoren mittlerweile durch einen Hinweis auf den Kundenberater ersetzt. Auf Anfrage bestätigte die Pressestelle die Gültigkeit des Kartenwerks mit Stand vom Februar 2002, doch zu haben sind die Karten nur noch von „Dritten“. Offenbar schlugen die Wellen der Kritik zu hoch ...

