



Foto: Network Rail (4)

Großbritannien:

# Trennung bringt Bahn in Schwung

## Die Trennung von Netz und Verkehr funktioniert

Von Joachim Kemnitz und Rainer Engel

> Seit der Übernahme durch die staatliche Gesellschaft Network Rail entwickelt sich das britische Schienennetz positiv. Eine Regulierung des Zugangs ist nicht erforderlich, der freie Wettbewerb wird allein durch die Unabhängigkeit des Schienennetzes gesichert. Durch diese Unabhängigkeit ist auch sichergestellt, dass kein Geld in andere Unternehmensteile abfließen kann. Eine strenge Aufsicht über die Verwendung der Geldmittel sichert ein preisgünstiges und zuverlässig verfügbares Schienennetz.

### ■ Privates Netz im Konkurs

**B**is zur britischen Bahnreform im Jahre 1994 war British Rail eine klassische integrierte Staatseisenbahn. Die Privatisierung der Staatseisenbahnen wurde in den 90er-Jahren in mehreren europäischen Staaten diskutiert. Auch in Deutschland war damals vorgesehen, Schienennetz und Verkehrsunternehmen auf längere Sicht vollständig voneinander

zu trennen. In Großbritannien wurde der Staatskonzern hingegen sofort in mehr als 100 Gesellschaften zerlegt. Anfangs waren 25 dieser Gesellschaften (heute sind es durch eine neue Aufteilung der Bedienungsgebiete weniger geworden) für den Schienenpersonenverkehr zuständig; andere übernahmen z. B. die Werkstätten oder, in Form von drei Leasinggesellschaften, den Fahrzeugpark der Staatsbahn. Das Schienennetz wurde – nach einer zweijährigen Probezeit unter dem Dach der Staatsbahn – in die selbstständige Netzgesellschaft „Railtrack“ eingebracht, deren Aktien an der Börse gehandelt wurden: So entstand ein privates, reguliertes, aber von den Verkehrsunternehmen unabhängiges Infrastruktur-Monopol. Die Aufsicht über die Investitionen in die Schieneninfrastruktur erwies sich als zu schwach, aber erst die Katastrophe von Hatfield brachte die Mängel der an Rendite orientierten Führung von Railtrack ans Tageslicht. Diese und andere Feh-

*Foto oben: Die großen Bahnhöfe werden von Network Rail selbst betrieben: Paddington Station in London.*



*Die 1890 eröffnete und 2,5 Kilometer lange Forth Bridge gilt bis heute als eine der stabilsten Brücken der Welt und verbindet Edinburgh mit den schottischen Highlands. Rendite für Aktionäre muss damit nicht verdient werden.*

ler des Managements zwangen Railtrack dazu, so hohe Staatszuschüsse einzufordern, dass die Regierung diese schließlich nicht mehr bewilligte und so Railtrack zum Konkurs zwang. *derFahrgast* berichtete damals ausführlich: 2002 Heft 2, S. 5 ff., 2004 Heft 1, S. 18 ff. und Heft 2, Seite 5 ff.

### ■ Der Staat übernimmt die Regie

Im Oktober 2002 übernahm die neu gegründete Gesellschaft „Network Rail“ die Infrastruktur von Railtrack. Um die angestauten Probleme in den Griff zu bekommen, mussten zahlreiche Mitarbeiter eingestellt und Subunternehmer durch eigene Mitarbeiter ersetzt werden. Damit wurde die Struktur der Verwaltung des Schienennetzes nach der „Ära“ von Railtrack grundlegend geändert.

Im Jahre 2005 wurde der bisherige Regulator für den Schienenpersonenverkehr, die Strategic Rail Authority (SRA), aufgelöst und die Aufgaben teils an das Verkehrsministerium (Vergabe und Kontrolle der Franchise-Verträge für den Personenverkehr), teils an Network Rail (Vergabe der Trassen und Ausbau des Netzes) übertragen. Das war möglich, weil Network Rail zwar formell eine privatrechtliche Gesellschaft, aber materiell ein hundertprozentiger Staatsbetrieb ist, der keinen Gewinn erzielen muss. Ein solcher Staatsbetrieb benötigt keine strategische Aufsicht, weil es keinen Anlass für die Befürchtung gibt, dass er den Wettbewerb verzerrt. Lediglich in den wenigen Fällen, in denen Dritte (sog. „Open Access Operators“) auch auf Strecken, die von den Franchise-Inhabern bedient werden, Züge verkehren lassen möchten, liegt die letzte Entscheidung beim Office of Regulation. Die Möglichkeiten der Zulassung von Open Access Operators sind eng begrenzt: Sie erhalten nur dann die Erlaubnis, wenn dadurch die im Franchise-Abkommen festgelegten Rechte der Konzessionäre nicht wesentlich beeinflusst werden. Diese Verkehre sind bisher beschränkt auf vier bis fünf tägliche Zugpaare zwischen London und Hull sowie die Züge zum Londoner Flughafen Stansted, der insbesondere von Billigfluglinien bedient wird.

### ■ Mitglieder – aber keine Teilhaber

„Network Rail does not have shareholders – instead we have members.“ So stellt sich Network Rail im Internet vor. Network Rail ist nicht einfach eine staatliche Gesellschaft, sie hat auch keine „shareholder“ – Teilhaber, die Gewinn kassieren wollen. Gewinne werden ausschließlich in das Schienennetz investiert. Stattdessen hat Network Rail Mitglieder, die, ohne Kapitalanteile zu besitzen, mitreden und mitdenken dürfen und sollen – wie Teilhaber einer normalen Aktiengesellschaft. Neben Eisenbahn- und Industrieunternehmen sowie öffentlichen Einrichtungen gibt es auch einige Privatpersonen, die Mitglieder sind. Die Regierung besitzt Sonderrechte. Dabei wäre die Regierung bei der Gründung von Network Rail durchaus bereit gewesen, privaten Kapitalgebern Anteile an der Infrastruktur zu überlassen; aber im Rahmen der von der Regierung gesteckten Grenzen – keine Verpflichtung zur Gewinnerzielung – war niemand dazu bereit. Private Kapitalanleger sind eben keine Wohltäter, sondern vorrangig an Rendite interessiert. Die deutsche Regierung hingegen ist bei der Kapitalprivatisierung der Bahn offenbar immer noch auf der Suche nach solchen Wohltätern.

### ■ Strecken im Griff

Network Rail ist nun Eigentümer der gesamten Infrastruktur von knapp 16.000 Kilometern Länge und bewirtschaftet und unterhält sie. Darüber hinaus stellt Network Rail die Fahrpläne auf, vergibt die verfügbaren Trassen und ist für die Planung der Anpassung und Netzausbaus zuständig. Lediglich über die Höhe der dazu zur Verfügung stehenden Mittel ist in einem formalisierten Verfahren eine Einigung mit dem Office of Rail Regulation erforderlich.

### ■ Finanzierung durch Nutzungsentgelte ...

Die Finanzierung von Network Rail beruht auf Zuschüssen aus dem Verkehrshaushalt und Entgelten für die Nutzung der Schienenwege. Bei der Festsetzung der Entgelte für den Personenverkehr wird Network Rail von einer Behörde überwacht (Office of Rail Regulation). Für Unternehmen des Personenverkehrs, die einen Franchise-Vertrag abgeschlossen haben, dürfen die Trassenpreise in einem fixen und einem variablen Teil festgelegt werden. Der fixe Teil der Nutzungsentgelte ist dabei bereits Teil des Franchise-Vertrags. Im Unterschied zu Deutschland, wo ausschließlich kilometerabhängige Trassenpreise erhoben und Betreiber von Taktverkehren auch noch mit einem Zuschlag von 65 % belegt werden, fördert das britische System das Angebot zusätzlicher Züge.

### ■ ... und durch den Staat ...

Zu Zeiten von Railtrack hatte der damalige Rail Regulator eine starke Stellung. Theoretisch konnte er die Höhe der benötigten Mittel selbstständig und unabhängig festsetzen. In der Praxis waren die Mittel aber nur verfügbar, wenn sie vom Schatzkanzler (dem Finanzminister) auch freigegeben wurden. Darüber kam es immer wieder zu Disputen zwischen dem damaligen, sehr selbstbewussten Rail Regulator Tom Winsor und dem Schatzkanzler Gordon Brown, heute Premierminister.

Inzwischen wurde aus dem Rail Regulator das Office of Rail Regulation und das ist mehr als eine bloße Namensänderung: Es bringt zum Ausdruck, dass sich die Regulierungsbehörde vor finanziellen Zusagen mit dem Schatzamt zu einigen hat. Im Gegensatz zu Deutschland kann der Staat das Schienennetz bezuschussen, ohne dass mit Einwänden der Europäischen Union gerechnet werden muss, denn Zuschüsse können den Wettbewerb nicht verzerren, weil der Netzbetreiber unabhängig ist. Eine komplizierte vertragliche Vereinbarung über die Verwendung von Regierungsgeldern ist überflüssig – die Regierung gibt nur informelle Weisungen und kann auch auf ihren formellen Einfluss als Eigentümer zurückgreifen. Und die Aufsicht funktioniert nach Ansicht von britischen Beobachtern gut.

### ■ ... mit effizienter Staatsaufsicht

**N**etwork Rail unterliegt nicht nur bei der Gestaltung der Entgelte einer Aufsicht. Auch die Verwendung der Mittel wird überwacht. Diese Aufsicht findet aber nicht durch eine kleinliche Nachberechnung statt, sondern durch Vorgaben: Das Office of Rail Regulation schätzt den voraussichtlichen Aufwand ab und schreibt ihn in einem Fünfjahresplan (sog. „Control Period“) fest. Im Rahmen dieses Plans, dessen Einhaltung in „Reviews“ überprüft wird, kann Network Rail frei wirtschaften.

### ■ Stationen verpachtet

Auch die meisten Personenverkehrsstationen gehören Network Rail. Allerdings bewirtschaftet Network Rail davon nur 17 große Bahnhöfe (insbesondere die großen Stationen in London), die von mehreren Gesellschaften bedient werden. Von diesen 17 Stationen sagt Network Rail, dass jede zweite Reise mit der britischen Eisenbahn dort beginnt oder endet. Alle anderen Bahnhöfe werden zusammen mit der Personenverkehrskonzession an die Gesellschaften verpachtet, die die Stationen bedienen. Diese Gestaltung ist leicht möglich, weil das britische Konzessionssystem den gesamten Personenver-

kehr – auch den Fernverkehr – einschließt und nicht nur Linien vergeben werden. Die britischen Franchise-Verträge beinhalten Konzessionen, die sich auf ein ganzes Gebiet beziehen, und daher halten nur an sehr wenigen Stationen Züge mehrerer Gesellschaften. Da die Wagen und Lokomotiven von einer der drei Leasinggesellschaften (allesamt im Mehrheitsbesitz von Banken) gemietet werden, legen im Allgemeinen die Leasing-Verträge fest, wie und wo die Fahrzeuge gewartet werden.

### ■ Kursbuch von National Rail

Network Rail erstellt zwar mit der Vergabe von Trassen auch die Fahrpläne. Deren Veröffentlichung in gedruckter Form (Kursbuch) oder als Online- bzw. Telefonauskunft („National Rail Enquiries“) jedoch obliegt der ATOC, der Vereinigung der Personenverkehrsgesellschaften (Association of Train Operating Companies). Die ATOC ist mehr als ein loser Zusammenschluss der Franchise-Nehmer: Jede Betriebsgesellschaft muss sich beim Erwerb einer Konzession zur Mitgliedschaft in der ATOC und zu deren anteiliger Finanzierung verpflichten. Die ATOC entspricht aus deutscher Sicht also einer Kammer, der der Gesetzgeber bestimmte Aufgaben zugewiesen hat. Hier hat der britische Gesetzgeber weiter gedacht als der deutsche: Die britische Bahnreform hat zwar British Rail zerschlagen, aber zugleich die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die Schienenverkehrsunternehmen gegenüber den Fahrgästen als Einheit auftreten. Neben der Fahrplanauskunft obliegt der ATOC auch die Vorhaltung eines landesweiten Tarifs und der für die Tarifberechnung erforderlichen Software. Aber auch der britische Gesetzgeber ist nicht frei von Fehlern: Zwar hat er festgelegt, dass es einen landesweiten Tarif geben muss, der die Ausstellung einer durchgehenden Fahrkarte von jeder Station zu jeder anderen ermöglichen muss. Doch hat er



*Den Streckenunterhalt besorgt Network Rail weitgehend wieder selbst. Unter Railtrack hatten zu viele Subunternehmen zu unübersichtlichen Verantwortlichkeiten und zu Mängeln geführt.*

*Kleinere Stationen werden von den Verkehrsunternehmen bewirtschaftet, die dort halten. Grundsaniierungen sind hingegen Aufgabe von Network Rail: Erneuerung der Station Bristol Parkway.*

nicht festgelegt, wo diese verkauft werden müssen. In der Praxis heißt das, dass in kleineren Stationen nur Fahrkarten für das eigene Franchise-Gebiet (oder vielleicht noch für das benachbarte) verkauft werden. So muss man im ländlichen Raum oft bis in die nächste größere Stadt fahren, um eine durchgehende Fahrkarte zu erhalten.

Besonders kritisiert wird, dass es außerhalb Londons schwer möglich ist, Fahrkarten für die EUROSTAR-Züge nach Brüssel und Paris zu erhalten.

Man sehe dieses Beispiel vor dem Hintergrund der in Deutschland immer wieder vorgebrachten Kritik, die Aufgabenträger machten den Verkehrsunternehmen (VU) zu viele Vorgaben für Details, die sie selbst in eigener Verantwortung regeln könnten. Das britische Beispiel zeigt, dass die dortigen VUs den Verkauf durchgehender Fahrausweise ohne gesetzlichen Zwang nicht hinreichend organisieren.

In einem Punkt dokumentiert die ATOC, dass sie keine Behörde ist, sondern eine für das professionelle Marketing zuständige Vereinigung privater Anbieter. Auf jeder Kundenveröffentlichung steht nicht „ATOC“, sondern „National Rail“, versehen mit dem den britischen Fahrgästen vertrauten Doppelpfeil-Logo der ehemaligen Staatsbahn British Rail: auf dem Kursbuch, das übrigens die Fahrpläne aller Gesellschaften (auch der Open Access Operators) enthält, ebenso wie auf den Internet-Seiten für Fahrplan- und Tarifauskunft.

Das Office of Rail Regulation überwacht streng, ob National Rail seinen gesetzlichen Verpflichtungen nachkommt. Als es in vergangenen Jahren Klagen über zu lange Wartezeiten bei der telefonischen Auskunft gab, ließ die Regulierungsbehörde die durchschnittlichen Wartezeiten ermitteln, machte Vorgaben zu deren zulässiger Länge und erzwang die Einhaltung dieser Vorgaben.

■ **Die Schienen sind sicher ...**

Die erheblichen Rückstände beim Unterhalt des Schienennetzes, die die Misswirtschaft der börsennotierten Railtrack

hinterlassen hat, hat Network Rail in den Griff bekommen. Inzwischen ist die britische Eisenbahn sicherer als der Flugverkehr. Es ist allerdings anzumerken, dass auch zu Zeiten von Railtrack die Sicherheit im britischen Netz nicht geringer war als im übrigen Europa. Lediglich einige spektakuläre Unfälle, die ihre Ursache in Wartungsmängeln hatten, haben die Wahrnehmung verzerrt. Insgesamt gesehen hatte Railtrack weniger ein Sicherheits- als ein Pünktlichkeitsproblem, insbesondere nach dem schweren Unfall von Hatfield im Jahre 2000, der letztlich zum Auslöser für den Zusammenbruch von Railtrack wurde.

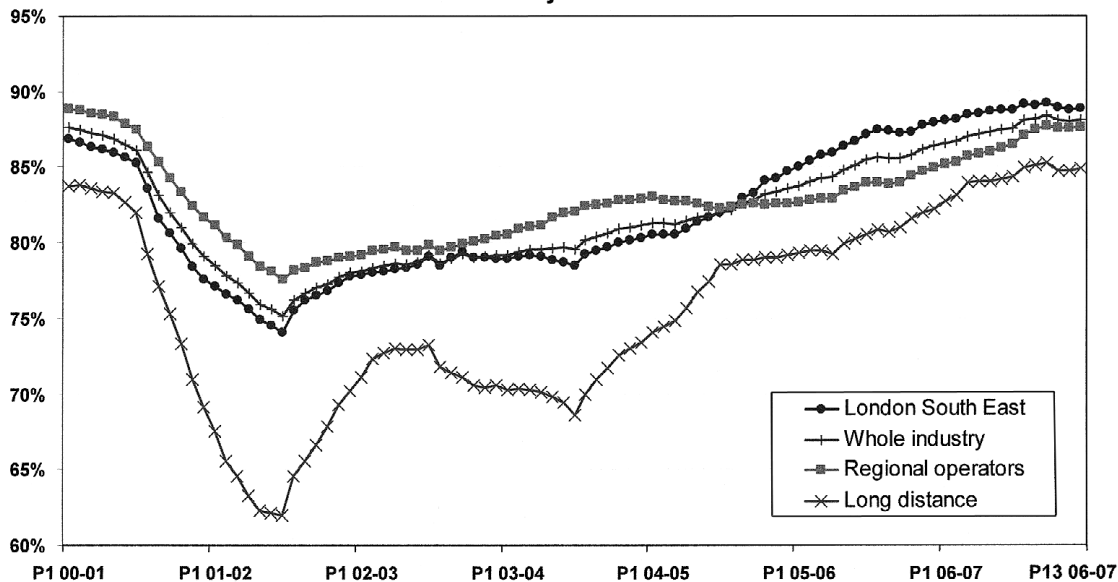
Unter Network Rail konnte die Pünktlichkeit ständig gesteigert werden und wird für 2006 mit 89 % angegeben. Details sind kein Geheimnis. So liegt der Pünktlichkeitsgrad im Fernverkehr im Durchschnitt bei 85 %, im Nahverkehr erreicht er fast die 90 %-Marke. Die geringste Pünktlichkeit mit unter 80 % weist der Hochgeschwindigkeits-Fernverkehr der First Great Western Gesellschaft auf.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Zugdichte auf den Strecken vom und zum Großraum London, auf denen mehr als 50 % der Zugkilometer erbracht werden, wesentlich höher ist als in Deutschland. Die Fahrpläne werden von Network Rail selbst geschrieben – mit Realismus und ohne unternehmerisches Wunschdenken.

■ **... und erfolgreich**

Network Rail hat sichergestellt, dass sich die positive Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf der Schiene fortsetzen konnte. Seit dem Ende der Staatsbahn British Rail im Jahr 1994 ist die Leistung der Eisenbahnen im Reise- und Güterverkehr um 40 % gestiegen (bezogen auf Personen- bzw. Tonnenkilometer). Diese kontinuierliche Entwicklung begann schon während der Regie von Railtrack und ist daher in erster Linie auf die Aktivität der neuen privaten Verkehrsgesellschaften zurückzuführen. Aber die Entwicklung wurde jäh abgebrochen, als die Katastrophe von Hatfield den desola-

PPM results by rail sector - MAA



*Kein Geheimnis: Verspätungsstatistik aus dem Network Rail Monitor für die Zeit von 7. Januar bis 31. März 2007.*

*Auch Fernverkehrszüge werden in Großbritannien geleast: ein Class 390 Pendolino der Virgin West Coast.*



ten Zustand des Schienennetzes ans Tageslicht brachte. Auch finanziell ist Network Rail erfolgreich. Das heißt nicht, dass Network Rail ohne staatliche Zuschüsse auskäme. Aber das Wachstum der Verkehrsnachfrage auf der Schiene bringt auch erhebliche Steigerungen der Erlöse aus der Vergabe von Trassen.

Dass auch die Staatszuschüsse an das Schienennetz seit der Pleite von Railtrack wieder erheblich angestiegen sind und für den guten Zustand des Schienennetzes unverzichtbar sind, ist nicht verwunderlich: Auch in Großbritannien konkurriert die Schiene mit der in der Regel weitgehend kostenfrei zu benutzenden Straße. Aufgrund der Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen und der Tatsache, dass Network Rail alle Gewinne wieder investiert, steigen die Gesamtinvestitionen in das Schienennetz schneller als die staatlichen Zuschüsse.

### ■ Verkehrszuwachs bringt Engpässe

Die Schattenseite des Verkehrszuwachses auf der Schiene zeigt sich auch im Vereinigten Königreich: Auf einigen Strecken gibt es erhebliche Engpässe und Staus auf der Schiene, die Network Rail angehen muss. Eine andere negative Entwicklung – überfüllte Züge – hat hingegen nur zum Teil mit der Gestaltung des Netzes zu tun: Die Verkehrsgesellschaften leasen in der Regel Lokomotiven und Wagen, weil die Franchise-Verträge für eine kürzere Dauer vergeben werden als die Nutzung der Fahrzeuge. Daher sind Fahrzeuge knapp – und daran verdienen die Leasinggesellschaften gut. So gehen Verkehrsunternehmen dazu über, Sitze auszubauen, um mehr Stehplätze für mehr Reisende zur Verfügung zu stellen. Im Einzugsbereich von London allerdings scheitert die auf vielen Strecken für notwendig gehaltene Verlängerung der Pendlerzüge auf zwölf Wagen (drei Triebzuggeneinheiten zu je vier Wagen) oft an der Leistungsfähigkeit der Gleichstromelektrifizierung mittels Stromschiene oder an zu kurzen Bahnsteigen in vielen Vorortstationen. Die Bahnsteige lassen sich oft nicht einfach verlängern, weil sie zwischen Zwangspunkten (wie Weichstraßen oder Tunneln) liegen und größere Umbauten erforderlich wären.

### ■ Das Trennungmodell funktioniert

Das britische Modell der Bahnreform wurde gern als abschreckendes Beispiel hingestellt. Doch die Briten haben daraus gelernt und umgesteuert. Wie beurteilt ein fachkundiger Beobachter das britische Modell heute? Rico Merkert vom Institut für Verkehrsforschung der Universität Leeds schreibt:

*Der erste Schluss ist: Die institutionelle Trennung funktioniert. Die Misserfolge von Railtrack sind in erster Linie mit schlechtem Management und individuellen Fehlern in Verbindung zu bringen, aber nicht mit einem falschen Konzept. Das britische System hat von den früheren Fehlern gelernt. Das wichtigste Beispiel dafür ist die Gründung von Network Rail und dessen strategische Entscheidung, den Unterhalt der Schienen wieder selbst zu besorgen, statt durch Subunternehmer wie bei Railtrack.*

Entscheidend sei – so Merkert –, dass die Netzgesellschaft ausschließlich das Ziel hat, ein gut funktionierendes Schienennetz zum günstigen Preis anzubieten, und die Pflicht, das verdiente Geld wieder in die Infrastruktur zu investieren. Dieses Ziel ist in Gefahr, wenn das Unternehmen andere strategische Ziele verfolgt, wie es die Deutsche Bahn als integriertes Unternehmen tut.

### ■ Mehr Offenheit in der Informationspolitik

Schaut man sich die Internetseiten zum britischen Eisenbahnsystem an, so fällt schnell auf, dass die Trennung von Netz und Verkehr zu einer Offenheit führt, die in Deutschland gänzlich unbekannt ist.

Während der Deutsche Bundestag auf einen brauchbaren Netzstatusbericht nach wie vor wartet und Pünktlichkeitsdaten ein Unternehmensgeheimnis der Deutschen Bahn AG sind, findet man in Großbritannien reichlich Material im Internet, und Network Rail bleibt keine Antwort schuldig. Der vierteljährlich veröffentlichte „Network Rail Monitor“ gibt für die britischen Bahnen exakte Auskunft über die Verspätungs-

lage und die Ursachen. Man erfährt auch genau, wie viele Verspätungen das Netz verursacht und welche Verspätungen die Verkehrsunternehmen zu vertreten haben.

Während sich die Deutsche Bahn als Monopolunternehmen herausnimmt, einen „Wettbewerbsbericht“ zu veröffentlichen, braucht man einen solchen Bericht in Großbritannien gar nicht erst. Auch über den Inhalt der vergebenen Franchise-Verträge findet man weit mehr Details als über die Verträge zwischen deutschen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen.

Während die DB in ihrer Fahrplanauskunft zum Fahrpreis der Züge von Konkurrenten einfach schreibt „Preisauskunft nicht möglich“, findet man in Großbritannien alles aus neutraler Quelle und vollständig.

Während in Deutschland die Bundesregierung künftig mit der DB Verträge über die Gestaltung des Netzes aushandeln muss,

die kraft Gesetzes die Bewirtschaftung der Schienen besorgt, kann die Regierung in Großbritannien ihren Willen zum Ausbau des Netzes effizient und schnell umsetzen.

## Quellen

- ➔ Rico Merkert: Network Rail, Internationales Verkehrswesen 5/207, S. 195 ff.
- ➔ Verschiedene Artikel aus der Zeitschrift „Modern Railways“
- ➔ [www.networkrail.co.uk](http://www.networkrail.co.uk)
- ➔ [www.nationalrail.co.uk](http://www.nationalrail.co.uk)
- ➔ [www.rail-reg.gov.uk](http://www.rail-reg.gov.uk)
- ➔ [www.dft.gov.uk/pgr/rail/](http://www.dft.gov.uk/pgr/rail/) (Department for Transport)



### Auf einen Blick

#### Netz und Verkehr

#### britisches System

#### Privatisierungsgesetz (Entwurf des Kabinetts)

#### Das Schienennetz und seine rechtliche Zuordnung

Netzbetreiber	Network Rail	DB Netz AG
Eigentümer	Staat	Staat (nur formal)
Art des Eigentums	unmittelbar	nur über Sicherungsabrede
Verwendung der Gewinne	Investition in Netz	Abführung an DB Holding
Politische Veränderungen	uneingeschränkt	nur nach Erstattung des Wertes an DB Holding AG
Aufsichtsrat	Institutionen und Personen	DB Holding AG
Interesse des Aufsichtsrates	effizientes Netz	Rendite für DB-Holding

#### Staatliche Aufsicht über Entgelte und Verwendung der Finanzmittel

Festsetzung von Entgelten für Strecken, Anlagen und Stationen	Staat	Unternehmen
Methode der Aufsicht	Weisung	Vertrag: Finanzierungs- und Leistungsvereinbarung
Klärung von Streitigkeiten	durch Aufsichtsbehörde	Schiedsgericht, Gericht

#### Effizienz

sehr hoch

gering

#### Wettbewerb unter Verkehrsunternehmen

Anreiz zur Diskriminierung	bedeutungslos	sehr hoch
Aufwand für Aufsicht	sehr gering	sehr hoch
Effizienz der Aufsicht	sehr hoch	sehr gering