

Trassenpreissystem TPS 01

Kurzgutachten im Auftrag der

Connex und der Hessischen Landesbahn GmbH - HLB
Frankfurt am Main

von

Prof. Dr. Hans-Jürgen Ewers, Berlin
Dr. Gottfried Ilgmann, Hamburg

Berlin und Hamburg, den 21.03.01

Inhaltsverzeichnis

- 1. Kurzbeschreibung**
- 2. Kritik aus Sicht der Wettbewerbshüter**
- 3. Kritik aus Sicht der Infrastrukturvermarktung**
- 4. Kritik aus Sicht der Länder**
- 5. Zusammenfassung**

Anlage: Quantitative Aufbereitung von TPS 01 mit einem Vergleich zu TPS 98

1. Kurzbeschreibung

TPS 01 ist ein einstufiges Preissystem. In der Anlage (S. 2) ist die Preistabelle abgebildet. Sie soll lt. DB über alle Zuggattungen hinweg erlösneutral gegenüber TPS 98 sein.

Das Netz wird bei TPS 01 in 9 Streckenkategorien unterteilt.

F1: Hochgeschwindigkeitsverkehr, Oberleitung (OL), 2-gleisig (> 200 km/h)

F2: Schnellverkehr auf Ausbaustrecken, OL, 2-gl. (161 – 200 km/h)

F3: Mischbetrieb, OL, 2-gl. (101 - 160 km/h)

F4: Vorrang schnelle Verkehre, OL, 2-gl. (101 - 160 km/h)

F5: Vorrang langsame Verkehre, OL (101 - 120 km/h)

F6: Schneller SPNV (101 - 160 km/h)

Z1: Ergänzungsstrecken (51 - 100 km/h)

Z2: (überwiegend) Güterbahnen (< 51 km/h), einfachste Betriebsweise

S1: S-Bahn-Stammstrecken (ohne S-Bahn B und HH), OL, 2-gl. (bis 120 km/h)

Die Streckenkategorien von TPS 01 können nicht in Bezug zu den Streckenkategorien K1 – K6 von TPS 98 gesetzt werden. Dazu müssten zwei Dateien vorliegen. Die von TPS 98 gibt es nur auf dem „informellen Markt“. Die neue Datei liegt noch nicht vor. Es ist abzuwarten, ob DB Netz die Dateien vollständig herausgibt. Nur dann wird es möglich sein nachzuprüfen, ob die behauptete Erlösneutralität plausibel ist.

Die *Kostenorientierung* von TPS 01 manifestiert sich in den sogenannten Grundpreisen. Die Spreizung ist gering. Der Grundpreis einer HGV-Strecke ist nur rund 75 % höher als der einer eingleisigen Nahverkehrsstrecke ohne Oberleitung (F6), die mit 101 160 km/h befahren werden kann. Im sogenannten Zulaufnetz (Z1 und Z2) wird trotz geringer Kosten (im Vergleich zu F1 bis F6) „ergänzend die geringe Auslastung preislich erfasst.“ Mit umgekehrten Vorzeichen geschieht dies für die S-Bahn-Stammstrecken. Obwohl diese in aller Regel teuer sind, wird ihnen wegen hoher Auslastung der niedrigste Grundpreis zugeordnet.

Insgesamt fallen die Grundpreise unsystematisch aus, weil Kostenelemente (DM pro Streckenkilometer) und Auslastungselemente (Züge je Streckenkilometer) miteinander vermengt werden. Das Schema der Vermengung ist mangels Hintergrundinformationen noch nicht nachvollziehbar.

Weitere Elemente der Kostenorientierung sind lastabhängige Aufschläge für den Güterverkehr (ab 1200t Zuglast), für die Beanspruchung des Oberbaus durch NeiTech-Züge oder für Fahrten in Zeiten, in denen gewöhnlich Betriebsruhe herrscht, u.v.a.m..

Die *Marktorientierung* von TPS 01 manifestiert sich

- in zwei Auslastungsklassen A1 und A2 und
- in der sogenannten Produktdifferenzierung.

Der Grundpreis für die Auslastungsklasse A1 ist 20% höher als der von A2. Die Spreizung ist gering und liegt in der bisherigen Größenordnung (Belastungsklassen in TPS 98). Es lohnt nicht, hoch belastete Strecken auf unterausgelasteten Strecken zu umfahren, wenn der Umweg ca. 10% übersteigt¹. Auf diese Weise den Markt in Richtung einer gleichmäßigeren, d.h. einträglicheren Netzauslastung zu steuern, wird unzureichend bis vergeblich sein. Absurd wird das Trassenpreissystem dann, wenn z. B. Engpässe auf hochbelasteten Strecken im Güterverkehr auf sogenannten Zulaufstrecken umfahren werden sollen, denen wegen ihrer niedrigen Auslastung ein besonders hoher Grundpreis zugeordnet worden ist.²

Die Produktdifferenzierung soll die Anforderungen der Kunden an Planung und Qualität der Leistungserstellung³ berücksichtigen, die nach Auffassung von DB Netz deutlich mit der „Belastbarkeit“ dieser Verkehre korreliert. Danach werden Taktverkehre mit dem Faktor 1,65 auf den Grundpreis belegt, und zwar sowohl Nahverkehrs- als auch Fernverkehrstakte. Das bedeutet, die Belastbarkeit von (vertakteten) Nah- und Fernverkehrszügen fällt gleich hoch aus, obwohl in einem vertakteten Fernverkehrszug etwa 3 mal so viele Personen befördert werden wie in einem vertakteten Nahverkehrszug.⁴

¹ Ceteris paribus, d.h., dass die weniger ausgelastete Umwegstrecke der gleichen Streckenkategorie angehört wie die direkte, hoch ausgelastete Strecke.

² Besondere Abschläge für Trassenpreise als Anreiz zur Umfahrung von Engpässen sind im TPS 01 bislang nicht erkennbar.

³ Infrastrukturbereitstellung, Fahrplankonstruktion und Infrastrukturbetrieb.

⁴ Nach der Eisenbahn-Infrastruktur-Benutzungs-Verordnung (EIBV) hat allerdings der vertaktete SPNV Vorrang vor anderen Verkehren. Insofern ließe sich ein höherer Preis für Nahverkehrstakte rechtfertigen – aber nur auf den Streckenabschnitten, auf denen die Vertaktung zu Restriktionen führt. Die Anwendung dieser Systematik auf alle Strecken, sogar auf Schwachlaststrecken, ist hingegen Nonsens.

2. Kritik aus Sicht der Wettbewerbshüter

Insider erwarten jedes neue Trassenpreissystem von DB Netz mit Spannung. Welche Parameter werden wohl dieses Mal von ausschlaggebender Bedeutung sein?

- Streckenkategorie, Zuggattung und Großkundenrabatt (TPS 94) ?
- Streckenkategorie, Verkehrszweck und Zugfrequenz (TPS 98) ?
- Streckenkategorie, Produktdifferenzierung/Belastbarkeit (TPS 01) ?

Die einzige Konstante in den drei Trassenpreissystemen scheint die Streckenkategorie zu sein. Aber der Schein trügt. Die Spreizung der Preise, die dieser Parameter bewirkt, ist sehr unterschiedlich. Im TPS 01 fällt die Spreizung mit 75% am kleinsten aus.¹ Weiterhin sind die Streckenkategorien aller Trassenpreissysteme nach höchst unterschiedlichen Klassen sortiert („geclustert“) worden.

Das erste TPS von 1994 wurde wegen „unanständiger“ Großkundenrabatte untersagt. Diese verschafften den etablierten Quasimonopolisten, den DB-Transportschwestern, einen komfortablen Kostenvorsprung gegenüber den Newcomern auf der Schiene. Beim zweiten TPS von 1998 war es die Zugfrequenz, die den DB-Transportschwestern einen komfortablen Kostenvorsprung verschaffte – und zwar insbesondere auf den interessantesten Strecken.

Der Erklärungsbedarf von TPS 01 ist hoch. In der Kurzbeschreibung (Kap.1) sind nur wenige Hinweise auf Mängel der handwerklichen Qualität angesprochen worden. Eine abschließende Kritik kann ohnehin erst dann erfolgen, wenn DB Netz – wie zugesagt – die Datei mit den Streckenkategorien in das Internet gestellt hat.

Sind die bereits erkennbaren handwerklichen Mängel relevant für die Wettbewerbshüter? Ja, und zwar dann, wenn diese Mängel die Newcomer gegenüber den DB-Transportschwestern benachteiligen. Dies ist z.B. ganz offensichtlich der Fall im Güterzubringerverkehr, ein Produkt, über das die Newcomer häufig in den Schienengüterverkehrsmarkt eintreten. In TPS 01 kosten Zubringertrassen zwar nur die Hälfte einer Standardtrasse², aber nur dann, wenn die Wagen anschließend über eine „Rangieranlage von DB Netz“ in einen langlaufenden Güterzug eingestellt werden. Diskriminierung liegt dann vor, wenn – wie derzeit oft Realität - die DB Netz-Rangieranlage von DB Cargo im Auftrag von DB Netz bewirtschaftet wird oder aber, wenn der Umschlag günstiger in

¹ Ohne Einbeziehung der rd. 700 km S-Bahn-Stammstrecken.

² Die Absenkung dieser Zubringertrassen macht Sinn, weil solche Züge oft nur mit wenigen Wagen behängt sind und deshalb der Trassenpreis pro Ladungsmenge ohne diese Ermäßigung sehr hoch ausfällt.

einer Anlage eines Wettbewerbers oder auf gewöhnlichen Nebengleisen eines Bahnhofs erfolgen würde und deshalb der Zubringernachlass entfiel. Diskriminierungspotential liegt z.B. auch in der Entscheidung, wann eine Trasse für einen Containerzug aus dem Hamburger Hafen gen Süden eine Standard- (Faktor 1) bzw. eine Express-trasse (Faktor 1,65) benötigt.

Was verdient Kritik aus Sicht des Wettbewerbs? Es ist die gezielte Verteuerung der Trassen, die von den Newcomern vorrangig nachgefragt werden oder künftig im Vordergrund ihrer Nachfrage stehen werden bzw. - vice versa - die gezielte Verbilligung der Trassen, auf denen auf absehbare Zeit der Wettbewerb am schwächsten in Gang kommen wird. Es ist weiterhin die Ausnutzung von Entscheidungsspielräumen im Trassenpreissystem zugunsten der DB-Transportschwestern (Beispiel: Wann ist eine Güterzugtrasse eine Standard- oder Expressstrasse?). Es ist weiterhin die Fülle des nichtpreislichen Diskriminierungspotentials (Beispiel: Lässt sich eine Trasse für den Newcomer konstruieren oder nicht?). Es ist weiterhin die unterschiedlich gewährte Information über die Wirkungen des Trassenpreissystems. So durften die DB-Transportschwestern vorkopplerisch bei der Erstellung des neuen Trassenpreissystems mitwirken. Sie diskutierten die Auswirkungen des Systems im Konzernvorstand anhand konkreter Ergebnissimulationen. Die Wettbewerber auf der Schiene wurden hingegen erst 10 Tage vor Inkrafttreten des Preissystems überhaupt informiert¹ und konnten deshalb ihre Belange bei DB Netz nicht geltend machen. Diesbezüglich hat DB Netz die Wettbewerber durch das neue Trassenpreissystem schon diskriminiert, bevor es überhaupt verkündet wurde.

Die hier aufgeführte Kritik, die noch beliebig erweitert und differenziert werden kann, wird bei allen Trassenpreissystemen erhoben werden, solange DB Netz als integrierter Bestandteil des DB-Konzerns agiert. Wenn DB Netz (bzw. der DB-Konzern) glaubt, mit der Einstufigkeit des Preissystems dem Vorwurf der Diskriminierung (quasi per se) entgegen zu können, dann ist dies ein Irrtum. „Jede gewünschte Diskriminierung kann über das Trassenpreisniveau erfolgen“² schreibt Alexander Hedderich, Manager im DB-Konzern. Auszug aus seinen Thesen:

¹ DB-Netz hat zwar im Verlaufe des Februar öffentlich gemacht, nach welchen Prinzipien sie das neue Preissystem aufbauen würde. Quantitäten wurden jedoch nicht genannt. Eine Beurteilung des Entwurfs war damit ausgeschlossen.

² Hedderich, A.: Vertikale Desintegration im Schienenverkehr, Giessener Studien zur Transportwirtschaft und Kommunikation, hrsg. von Gerd Aberle, Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg 1996, S. 244.

„Infrastrukturelle Einrichtungen sind institutionell vom Transportbetrieb zu trennen, um diskriminierungsfreien intramodalen Wettbewerb im Schienenverkehr zu ermöglichen...
Ein vertikal integriertes Schienenverkehrsunternehmen besitzt stets Anreize, seine nur im Transportbetrieb tätigen Konkurrenten bei der Vergabe infrastruktureller Leistungen zu diskriminieren. Der intramodale Wettbewerb ist dann verzerrt. Nur eine vollständige vertikale Desintegration im Sinne einer institutionellen Trennung von Infrastruktur und Transportbetrieb beseitigt diese Wettbewerbsverzerrung. Zwar führt dies zum Verlust gewisser vertikaler Verbundvorteile, doch erscheint die Mustervorausage gerechtfertigt, dass dieser Effekt durch Effizienzsteigerungen auf einem desintegrierten Schienenverkehrsmarkt überkompensiert wird.....Der Infrastrukturbereich ist einer öffentlichen Regulierung zu unterwerfen“.¹

Warum allein über die Höhe des Trassenpreises – selbst in einem simplen einstufigen Preissystem – diskriminiert werden kann, wird in nachfolgendem Kasten erläutert.

Erlösneutralität im DB-Konzern

Aufgabenträger schreiben bisher vorrangig SPNV-Leistungen auf Strecken aus, die sich „am schlechtesten rechnen“, sei es, dass sie den Newcomern noch nicht genügend Ressourcen für hochfrequentiertere Linien zutrauen, sei es, dass sie „Liebesentzug oder Vergeltungsmaßnahmen“² des DB-Konzerns fürchten oder... Wenn diese Ausschreibungen in nennenswertem Ausmaß an Newcomer verloren gehen, macht es aus Sicht des DB-Konzerns Sinn, DB Netz zu drängen, diese Strecken zu verteuern. Falls DB Regio nämlich die Ausschreibung gewinnt, ändert sich am Konzernergebnis gar nichts. Einem Mindererlös bei DB Regio steht ein Mehrerlös

¹ Hedderich, A.: Vertikale Desintegration, a.a.O., S. 253 f.

² Vgl. Ewers, H.-J. und Ilgmann, G.: „Wettbewerb im ÖPNV, gefordert, gefürchtet und verteufelt“ in: Internationales Verkehrswesen, Heft 6/1999, S. 269 (Auszug): „DB Regio lockt auch mit Investitionen der Konzernschwester (DB Netz, DB Reise & Touristik, DB Cargo), z.B. in Schleswig - Holstein mit der Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck. Über die Konzernschwester DB Netz wird gedroht, Strecken, auf denen Newcomer fahren werden, in der Priorität von Modernisierung, Ausbau und Unterhaltung herabzustufen. Über die Konzernschwester DB Reise & Touristik wird sogar - wie ebenfalls in Schleswig - Holstein geschehen - mit der Abkopplung der Landeshauptstadt Kiel vom IC/ICE-Verkehr gedroht. Bahn - Arbeitsplätze in allen Sparten der DB, z.B. in den bahneigenen Ausbesserungswerken, werden als Lock- und Drohmittel eingesetzt. Sogar Fahrzeughersteller können instrumentalisiert werden. Ihre Produktion könnte von einem Bundesland, das Wettbewerb ausschöpfen will, in ein anderes Bundesland verschoben werden - so die Drohung.“ Vgl. auch detaillierter dieselben mit gleichem Titel in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 2/2000, S.144. Inzwischen wird in den Medien über „offene Prostitution“ der Länder gegenüber dem DB-Konzern berichtet, z. B. im Handelsblatt vom 19. 12. 2000, S.1: „Wie die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr beobachtet, gibt es in den Ländern Widerstände gegen die Vergabe im freien Wettbewerb. Die Politik befürchte offenbar den Verlust der Einflussnahme etwa auf Standortentscheidungen beim Bau von Wartungseinrichtungen oder auch beim Kauf von neuen Fahrzeugen im eigenen Lande“.

in exakt gleicher Höhe bei DB Netz gegenüber - aus Konzernsicht: „rechte Tasche, linke Tasche“.¹ Gewinnt hingegen ein Newcomer die Ausschreibung, erzielt der Konzern über DB Netz höhere Außenerlöse. Dieses Spiel kann durch weitere Spiele außerhalb des Trassenpreissystems ausgeweitet werden: Gewinnt nämlich der Newcomer die Ausschreibung, gestaltet sich die Instandsetzung / Modernisierung einer Strecke besonders zäh oder nur unter großen Investitionszuschüssen des Aufgabenträgers.² Auch kann die Instandhaltung bis hin zur Einrichtung von Langsamfahrstellen vernachlässigt werden, die den Betrieb des Newcomers verteuert bzw. die Attraktivität seines Angebots herabsetzt.

Das Diskriminierungspotential, das nicht nur bei TPS 01 greift, sondern schon bei den beiden vorherigen Preissystemen, wird erst „beherrschbar sein“ (um einen Ausdruck von Ex-DB-Vorstand Wilhelm Pällmann zu gebrauchen), wenn DB Netz und die DB-Transportschwestern nicht mehr über einen gemeinsamen Konzern gesteuert werden.

Sehr eindrucksvoll ist das Statement des höchsten US-Gerichtes im sogenannten AT+T-Verfahren, das bekanntlich mit der Zerschlagung dieses Telekommunikationskonzerns geendet hat. Zitat: „...dass Verhaltensformen ungeeignet sind, unverfälschten Wettbewerb im Zugang zum Netz zu gewährleisten, wenn es dem Inhaber des Netzes gestattet ist, an diesem Wettbewerb teilzunehmen. Die Gewährleistung kann auch nicht durch gerichtlich überwachte Verhaltensnormen gewährleistet werden (Anmerkung: durch eine Regulierungsbehörde).“³ Etwas verständlicher formuliert: Konstrukte wie die des DB-Konzerns, in denen der Schiedsrichter über das Netz zugleich Spieler auf dem Netz ist, sind verboten, selbst wenn dieses Konstrukt reguliert würde. Unterlägen wir dem amerikanischen Kartellrecht, wäre die „Zerschlagung der Bahn“, wie sich Hartmut Mehdorn zu äußern pflegt, längst angeordnet worden.

Fazit: Selbst ein methodisch relativ simples Trassenpreissystem wie TPS 01 hat noch viele Stellschrauben zur Diskriminierung. Sie werden genutzt werden, solange Netz und Transportschwestern der DB in einem Konzern geführt werden.

¹ Anders stellt sich das Problem dar, wenn die Verkehrsverträge erlauben würden, Kostensteigerungen - angefangen beim Klopapier über die Erhöhung des Kraftstoffpreises bei Dieseltraktion bis hin zur Trassennutzung - vollständig an das Land (bzw. beauftragte Zweckverbände etc.) weiterzureichen. Erstrebenswert sind solche Verträge nicht, weil ab Vergabe Rationalisierungsgewinne den Unternehmen, Kostensteigerungen den Ländern zufallen würden.

² Beispiel: Reaktivierung der Strecke Neumünster-Bad Segeberg in Schleswig-Holstein. Kaum war die Entscheidung für die Vergabe einer SPNV-Linie auf dieser Strecke zugunsten eines Wettbewerbers gefallen, verlängerte sich der Fertigstellungstermin für die Reaktivierung um über ein Jahr – unter noch nicht absehbarer Kostensteigerung.

³ Zitat nach Mestmäcker in Festschrift für Ernst Steinhoff, S. 1044.

3. Kritik aus Sicht der Infrastrukturvermarktung

DB Netz hat das vorangegangene TPS 98 als methodisch gelungenen Wurf kommuniziert. Auch im letzten Gutachten, das im Auftrage der Beigeladenen („Nebenkläger“) zum Kartellamtverfahren, Connex¹ und HLB, verfasst wurde, ist das bestimmende Element von TPS 98, die Zweistufigkeit, nicht kritisiert worden. Im Gegenteil: Es wurde vor einem einstufigen Trassenpreissystemen aufgrund negativer Erfahrungen in der Schweiz gewarnt. Darüber hinaus wurde davon abgeraten, auf Kosten der Anreizwirkung des zweistufigen TPS mehr Wettbewerbsneutralität zu erzielen. Zitat (S. 11-12): *„Um den Nachteil extrem hoher Zutrittsbarrieren für Newcomer auf der Schiene zu mildern, könnte die Degression des zweistufigen Preissystems vermindert werden. Das Ergebnis ist wenig überzeugend. Je mehr Wettbewerbsneutralität hergestellt wird, desto schwächer wird das Anreizsystem. Der Teufel „Diskriminierung“ wird quasi mit dem Beelzebub „Verzicht auf Anreize“ ausgetrieben.“* Stattdessen wurde die virtuelle Infracard empfohlen, quasi eine Meistbegünstigungsklausel. Sie hätte im SPNV den Ländern keinen Anreiz geboten, Taktverkehre auszudünnen bzw. hätte die Schwelle abgesenkt, ab der sich die Länder zu Mehrverkehr entschließen würden. Die durch die Zweistufigkeit hervorgerufene Diskriminierung von Newcomern wäre beseitigt worden, ohne die Anreizwirkung für mehr Verkehr zu schmälern. Warum ist DB Netz - oder besser der DB-Konzern - nicht auf die virtuelle Infracard eingegangen? Die Zustimmung des Kartellamts wäre sicher gewesen (siehe Kasten).

***Auskunftsbeschluss der 9. Beschlussabteilung des Bundeskartellamtes
vom 16.11.1999, Auszug S. 14***

Der Beteiligten zu 2. (Anm.: DB Netz) wäre es ohne weiteres möglich, ein wettbewerbsneutrales Preissystem mit echter Anreizwirkung zu schaffen. ... (sie könnte) ... das TPS '98 wettbewerbsneutral umgestalten. Wie dargelegt, ist das System ausschließlich bei der Vergabe von überlagernden Verkehren problematisch. In diesen Fällen könnte die Beteiligte zu 2. die Trassenpreise der konkurrierenden EVU auf der Grundlage der Annahme kalkulieren, daß diese ("virtuell") eine gemeinsame InfraCard für den Gesamtverkehr auf der fraglichen Strecke erwerben, bzw. dass sich der Marktneuling (ebenfalls "virtuell") an der vorhandenen InfraCard der Eisenbahn mit Bestandsverkehren beteiligt. Wenn die Beteiligte zu 2. diese Kalkulationsmethode unabhängig vom Einverständnis der konkurrierenden Eisenbahnen anwenden würde und wenn die - danach zumeist erforderliche - Erstattung des auf den überlagernden Verkehr entfallenden Infracard-Sockelbetrags an den InfraCard-Inhaber über die Beteiligte zu 2. abgewickelt würde, bestünden hiergegen auch keine kartellrechtlichen Bedenken.

¹ Damals noch Deutsche Eisenbahngesellschaft (DEG) genannt.

Die Behauptung von DB Netz, dass Kartellamt habe ein einstufiges System gefordert, ist falsch. Das Kartellamt hat sich sogar bemüht, DB Netz einen Weg zum Erhalt des zweistufigen Trassenpreissystems zu ebnen. Was war der Grund, warum DB Netz dem vom Kartellamt gewiesenen Weg nicht gefolgt ist? An der Erlösneutralität aufgrund der Einführung der Infracard kann es nicht gelegen haben, dass sich DB Netz von einem in den Grundzügen betriebswirtschaftlich tauglichen TPS 98 verabschiedet hat bzw. auf Druck des Konzerns verabschieden musste. Der Außenerlös von DB Netz ist bislang gering (rund 4% von insg. 5,9 Mrd. DM, Planerlös in 2001), sodass die virtuelle Infracard nur zu vernachlässigbar geringerer Erlöseinbuße geführt hätte. War die virtuelle Infracard technisch zu kompliziert? DB Netz hat dieses Argument zwar angeführt, aber es war so fadenscheinig, dass die Beigeladenen („Nebenkläger“) nur mit Spott reagierten. Was war dann die Ursache? „Beleidigte Leberwurst“, weil Bundeskartellamt und Newcomer ein so vorzügliches TPS 98 angeblich „kaputt gemacht“ hatten? Eine plausible Vermutung: Bei TPS 98 hatten die Quasimonopolisten, die DB-Transportschwern, gerade auf den „Sahnestrecken“ die größten Vorteile durch Mengendegression der Zweistufigkeit. Die Newcomer sollten an dieser Mengendegression mit der virtuellen Infracard nicht partizipieren. Gefürchtet wurde insbesondere die wettbewerbliche Gleichstellung im SGV. Gegenstand des Verfahrens beim Bundeskartellamt war zwar der SPNV, aber eine Konzessionierung der virtuellen Infracard im SPNV hätte wahrscheinlich auch den Weg zur virtuellen Infracard im SGV geebnet. Es hätte der Ausbruch von Wettbewerb im SGV „gedroht“ – offensichtlich eine Schreckensvision für DB Cargo und damit für den DB-Konzern.

Fazit: DB Netz verstößt mit dem neuen TPS 01 gegen das eigene Interesse, Anreize gegen die Ausdünnung von Taktverkehren zu schaffen und damit das Netz besser zu vermarkten. Sie verzichtet auf die Zweistufigkeit des Trassenpreissystems nur deshalb, um die Newcomer auf keinen Fall in den Genuss von Trassenpreisdegression auf den „Sahnestrecken“ kommen zu lassen, nämlich durch die Wirkung der virtuellen Infracard.

4. Kritik aus Sicht der Länder

Die Regionalisierungsmittel gemäß §8 I RegG müssen ausreichen, SPNV weiterhin im gleichen Umfang vereinbaren zu können wie er im Fahrplanjahr 1993/94 erbracht worden ist. DB und DR erhielten deshalb 1993 von der Bundesregierung den Auftrag, die Höhe des Ausgleichsbetrags zu ermitteln. Sie berechneten die Kosten des SPNV, schlugen diesen einen angemessenen Unternehmergewinn (7% „für Wagnis und Gewinn“) hinzu und zogen die Erlöse aus dem Fahrausweisverkauf ab. Für die Folgejahre wurden Preissteigerungen und Rationalisierungsgewinne gegeneinander verrechnet.

In die Kostenrechnung flossen gemäß Anforderungen der EU-Verordnung 1191/69 u.a. ein

- die kalkulatorische Abschreibung auf Wiederbeschaffungswerte,
- die kalkulatorische Verzinsung mit 7% pro Jahr und
- die volle Instandhaltung,

und zwar für alle Bahnanlagen (Schiene, Bahnhöfe etc.) und Fahrzeuge.

Das Ergebnis war ein Ausgleichsbetrag von 7,9 Mrd. DM pro Jahr. Das war mehr als die Summe, die in den Vorjahren als „SPNV-Defizit“ ausgewiesen wurde.¹ Zum 31.12.1997 wurde gem. § 6 I RegG der Ausgleichsbetrag im Auftrag der Bundesregierung und im Benehmen mit den Ländern von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft überprüft. Das Ergebnis bestätigte, dass die Mittel ausreichten, auch künftig (1998 bis 2001) das SPNV-Angebot auf der Basis von 1993/94 aufrechtzuerhalten². Geändert wurde lediglich der Verteilungsschlüssel unter den Ländern. Weiterhin ergab sich eine Verminderung der Mittel nach §8 I (rd. 8 Mrd. DM) zugunsten der Mittel von §8 II RegG (rd. 4 Mrd. DM), die von den Ländern zur Verbesserung des Nahverkehrs, vorrangig des SPNV, eingesetzt werden. Die Gesamtsumme von 12 Mrd. DM blieb erhalten. Sie steigt mit den Einnahmen aus der Mehrwertsteuer.

Wenn sich die Wirtschaftsprüfer nicht verrechnet haben, kann es keinen „unwirtschaftlichen SPNV“ aus Sicht der DB geben. Die Feststellungen der Wirtschaftsprüfer fallen eher günstig für die DB aus. Bei Ausschreibungen haben nämlich die Newcomer und

¹ Insider wissen, dass vor der Bahnreform die SPNV-Defizite der „Behördenbahn“ regelmäßig zu hoch angesetzt wurden und dass diese Mittel nicht dem SPNV zugute kamen. Ein Beispiel, wie überhöhte SPNV-Defizite erzeugt wurden: Die Erlöse aus Zeitkarten zur Benutzung von Bahnbus und SPNV wurden viel zu stark dem Bahnbus und entsprechend zu gering dem SPNV zugeordnet. So wurde ein SPNV-Defizit erzeugt, das es in diesem Ausmaß gar nicht gab.

² Vgl. Dt. Bundestag, Drs. 13/8953 von 11. 11. 97.

auch DB Regio selbst in nahezu allen Fällen mit einem verbessertem Angebot (bei geringeren Ausgleichszahlungen) aufgewartet als DB Regio in der Zeit bis zur Ausschreibung, will heißen: Wäre schon mehr SPNV ausgeschrieben worden, hätte auch schon der Ausgleichsbetrag stärker abgesenkt werden müssen.

Von allen Erlösen, die DB Netz aus dem Verkauf von Trassen erzielt, stammen 63% aus dem SPNV (Planerlös 2001). Dies galt für TPS 98 und soll auch für TPS 01 gelten.¹ Dabei soll auch die Verteilung der Erlöse auf die Verkehrsarten SPNV, SGV und SPFV (DB und Externe) nur marginal berührt sein. Geplant sind Preiserhöhungen aufgrund der Verluste bei den Neubaumaßnahmen nach 2001. In Verhandlungen mit den Ländern sollen 275 Mio DM pro Jahr Mehrerlöse (oder ggf. Kostenentlastungen) für das sogenannte schwachbelastete Regentnetz erzielt werden. Es umfasst rd. ein Viertel des Gesamtnetzes.

Wieso fordert DB Netz mehr Geld für die sogenannten Regentstrecken, wenn die Regionalisierungsmittel für den gesamten SPNV - inklusive dem auf Regentstrecken - wohl-dotiert sind? Die Wirtschaftsprüfer weisen für den SPNV einen mittleren Trassenpreis von 6,50 DM pro Zugkilometer als angemessen aus. Planerlös 2001 nach altem und neuem Trassenpreissystem: rd. 6,80 DM.

Professionelle Netzbetreiber kalkulieren keineswegs so, dass sich Außenäste eines Netzes in sich selbst rentieren müssen, denn diese Außenäste schaffen einen geldwerten Nutzen, nämlich Skalenproduktivität im Kernnetz (bessere Auslastung des Kernnetzes): Reisende mit Fahrtantritt im Außennetz fahren häufig weiter auf dem Kernnetz. Verlader mit Gleisanschlüssen am Außennetz stellen am nächsten Rangierbahnhof ihre Warengruppe in aller Regel in langlaufende Güterzüge auf dem Kernnetz ein.² Ein Defizit auf Regentstrecken müsste wegen dieses geldwerten Nutzens nicht einmal vollständig ausgeglichen werden.³

Aus Sicht von DB Netz wäre es höchst unklug, die Länder zu sehr zur Kasse zu bitten, wenn diese mit ihren Regionalisierungsmitteln DB Netz ohnehin die materielle Voraussetzung geschaffen haben, die Regentnetze auskömmlich vorzuhalten, um damit im „kommerziellen Netz“ noch größere Erlöse durch die „Vorflut“ zu erzielen.

¹ Gegenüber TPS 98 werden sich allerdings bei TPS 01 größere Verschiebungen in der Belastung der Länder ergeben. Manche sollen mehr, andere weniger zahlen.

² Bei Zubringergüterzügen wird in TPS 01 diesem Effekt auch Rechnung getragen (Faktor 0,5).

³ Wegen dieser Systematik sind auch die sogenannten „Gesundschumpungsstrategien“ für die DB überwiegend naiv.

Fazit:

1. Im SPNV haben die Länder mit dem Einsatz der Regionalisierungsmittel die Kosten für SPNV-Trassen bereits komfortabel vergütet.¹
2. Die Regionalisierungsmittel verschaffen dem SPFV und dem SGV die „Vorflut“, um besser ausgelastete Züge im „kommerziellen“ Netz fahren zu können. Das wiederum schafft Spielräume für DB Netz, höhere Preise vom SPFV und SGV zu verlangen.
3. DB Netz erhebt Trassenpreise im SPNV, die zu Erlösen führen, die zur Zeit schon 63% aller Trassenerlöse von DB Netz ausmachen.
4. Beharrt DB Netz auf höheren Preisen als Ausgleich für (isoliert betrachtet) unrentable Regentstrecken („einzelnetzbezogene Preise“), dann stiege der Erlösanteil aus SPNV-Trassen noch weiter an. Von den Grundlagen der Finanzierung der Regionalisierung („Auskömmlichkeit der Status-Quo-Mittel“) würde noch weiter abgewichen werden.

SPNV-Trassen zu verteuern, ist betriebswirtschaftlich bis zu der Grenze vernünftig, wo die Aufgabenträger noch zahlungsbereit sind (Abschöpfung von Zahlungsbereitschaften gemäß der Ramsey - Preisregel). Eine Übertreibung wird dazu führen, dass sich die Aufgabenträger abgezockt fühlen und ihre Zahlungsbereitschaft gegenüber dem Status quo sogar sinkt.

¹Per Saldo über Regentstrecken sowie das „kommerzielle Netz“, soweit es vom SPNV befahren wird.

5. Zusammenfassung

TPS 01 beseitigt die Eintrittsbarrieren für die Newcomer, die aus der Zweistufigkeit von TPS 98 resultierten. Das wäre aber ebenso durch eine geringe Korrektur am TPS 98 zu erreichen gewesen, nämlich durch die Etablierung der virtuellen Infracard. Ein solches korrigiertes TPS wäre dem neuen TPS 01 überlegen gewesen, weil es die Anreize für mehr Verkehr erhalten hätte – aus Sicht von DB Netz vernünftig, um das Bestandsnetz besser auszulasten. Diskriminierend bleibt TPS 01 dennoch – trotz der Einstufigkeit. Diskriminierung ist in einem integrierten Konzern bereits durch die Preishöhe möglich. Eine Erhöhung der Trassenpreise neutralisiert sich auf Konzernebene, während Newcomer Verluste erleiden. Solange DB Netz im DB-Konzern integriert bleibt, besteht bei jedem Trassenpreissystem der Anreiz, alle Spielräume zu nutzen, die Trassenpreise auf diejenigen Streckenkategorien anzuheben, wo Wettbewerb ausgebrochen ist oder auszubrechen droht.

Die Höhe der Erlöse aus SPNV-Trassen (derzeit schon 63% der gesamten Trassenerlöse von DB Netz), wird zu Konflikten mit den Aufgabenträgern führen. Die geäußerte Absicht von DB Netz, für das Schwachlastnetz, das sogenannte Regentnetz, die Länder zusätzlich zur Kasse zu bitten, könnte einen Prozess einleiten, in dem der Konzern seine Cash-Cow „SPNV“ zu schlachten beginnt. Die Länder werden nicht in beliebigem Ausmaß bereit sind, aus Regionalisierungsmitteln insbesondere den teuren ICE-Verkehr quer zu subventionieren, dem milliardenschwere Investitionen in das Netz zuzurechnen sind. Hohe Trassenpreise auf dem Schwachlastnetz sind auch wettbewerblich „anrücklich“: Auf dem Regentnetz haben die Newcomer einen Trassenerlösanteil von 16%, auf dem übrigen Netz von nur 3%.

Anlage : Quantitative Aufbereitung von TPS 98 und Vergleich zu TPS 01

1. Trassenpreissystem TPS 01

Grafischer Vergleich TPS 98 und TPS 01

2. SPNV-Trassenpreis nach Streckenkategorien

3. SGV-Trassenpreis nach Streckenkategorien

4. SPFV-Trassenpreis nach Streckenkategorien

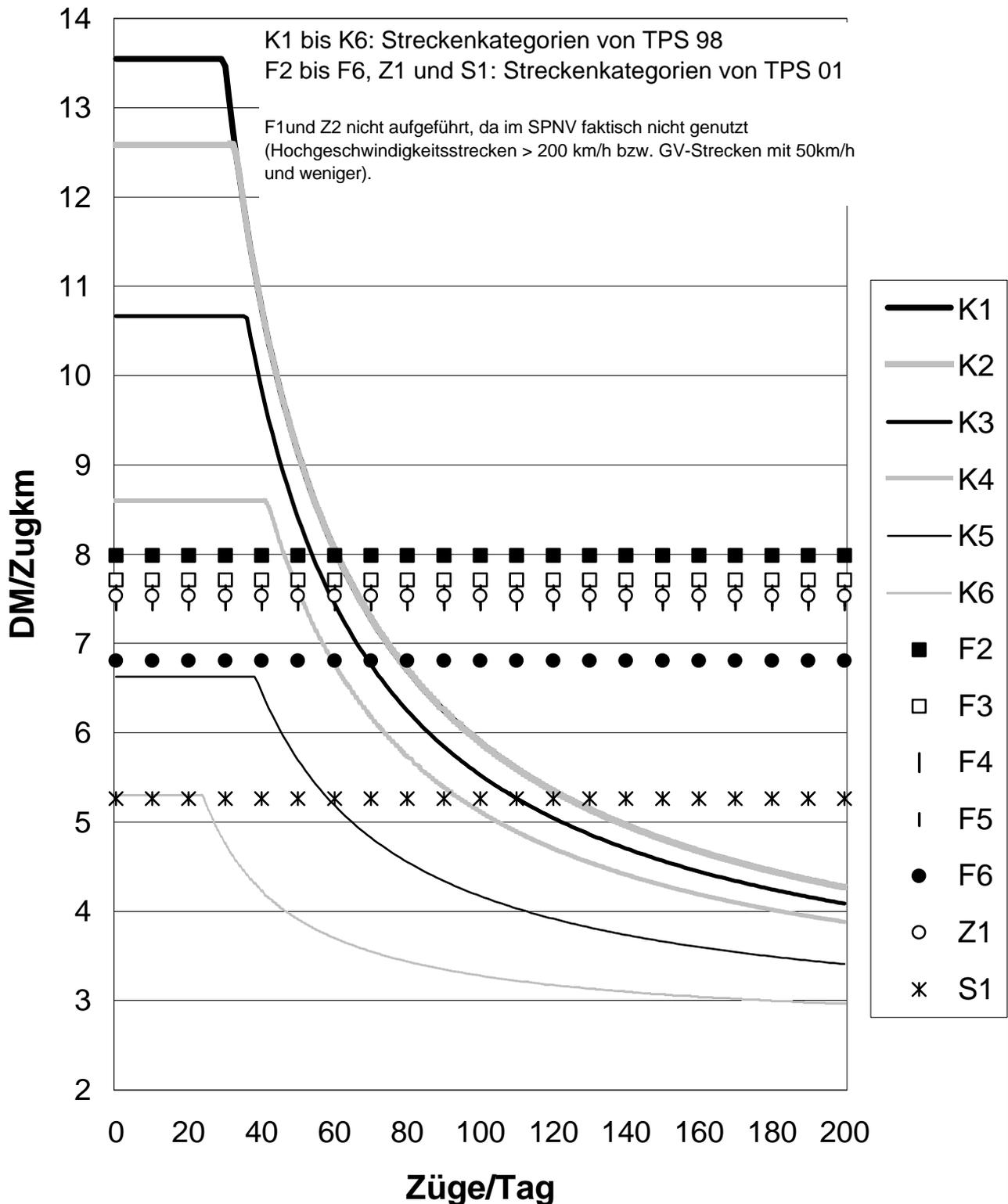
Anmerkung zur Zugfrequenz in den Grafiken 2-10:

1. Die Zugfrequenzen beziehen sich immer auf beide Richtungen.
2. In TPS 98 werden jährliche Zugfrequenzen ausgewiesen. Nur aus Anschauungsgründen werden in den nachfolgenden Grafiken werktägliche Zugfrequenzen ausgewiesen. Als Umrechnungsfaktor wird einheitlich der Jahresfaktor 310 verwendet. Im SGV müßte mit einem deutlich niedrigeren Jahresfaktor, etwa um 250, gerechnet werden. Darauf wurde verzichtet, um die Vergleichbarkeit der Zugfrequenzen in SPNV und SPFV einerseits und SGV andererseits zu wahren.

Trassenpreissystem TPS 01		Grundpreise x nutzungs- und marktorientierte Faktoren = Endpreise (ohne Zuschläge)																
		Auslastungsklasse A1							Auslastungsklasse A2									
Strecken- kategorie	Höchstgeschwindigkeit km/h	Grundpreise unterteilt nach Auslastungs- klassen		Nahv.-Takt-Trasse	Fernv.-Takt-Trasse	Express-Trasse Pers.-Verk.	Economy-Trasse Pers.-Verk.	GV-Standard-Trasse	GV Zubringer-Trasse	Express-Trasse GV	Nahv.-Takt-Trasse	Fernv.-Takt-Trasse	Express-Trasse Pers.-Verk.	Economy-Trasse Pers.-Verk.	GV-Standard-Trasse	Zubringer-Trasse	Express-Trasse GV	
		A 1	A 2															
		DM/Trkm		DM/Trkm														
F 1	HGV	> 200	7,92	6,60	13,07	13,07	14,26	7,92	7,92	3,96	13,07	10,89	10,89	11,88	6,60	6,60	3,30	10,89
F 2	Rapid	161-200	5,28	4,40	8,71	8,71	9,50	5,28	5,28	2,64	8,71	7,26	7,26	7,92	4,40	4,40	2,20	7,26
F 3	Leistung	101-160	5,10	4,25	8,42	8,42	9,18	5,10	5,10	2,55	8,42	7,01	7,01	7,65	4,25	4,25	2,13	7,01
F 4	V-schnell	101-160	4,98	4,15	8,22	8,22	8,96	4,98	4,98	2,49	8,22	6,85	6,85	7,47	4,15	4,15	2,08	6,85
F 5	V-langsam	101-120	4,92	4,10	8,12	8,12	8,86	4,92	4,92	2,46	8,12	6,77	6,77	7,38	4,10	4,10	2,05	6,77
F 6	N-schnell	101-160	4,50	3,75	7,43	7,43	8,10	4,50	4,50	2,25	7,43	6,19	6,19	6,75	3,75	3,75	1,88	6,19
Z 1	Regional	51-100	4,98	4,15	8,22	8,22	8,96	4,98	4,98	2,49	8,22	6,85	6,85	7,47	4,15	4,15	2,08	6,85
Z 2	Peripherie	< 51	5,16	4,30	8,51	8,51	9,29	5,16	5,16	2,58	8,51	7,10	7,10	7,74	4,30	4,30	2,15	7,10
S 1	S-Bahn Stamm	bis 120	3,48	2,90	5,74							4,79						

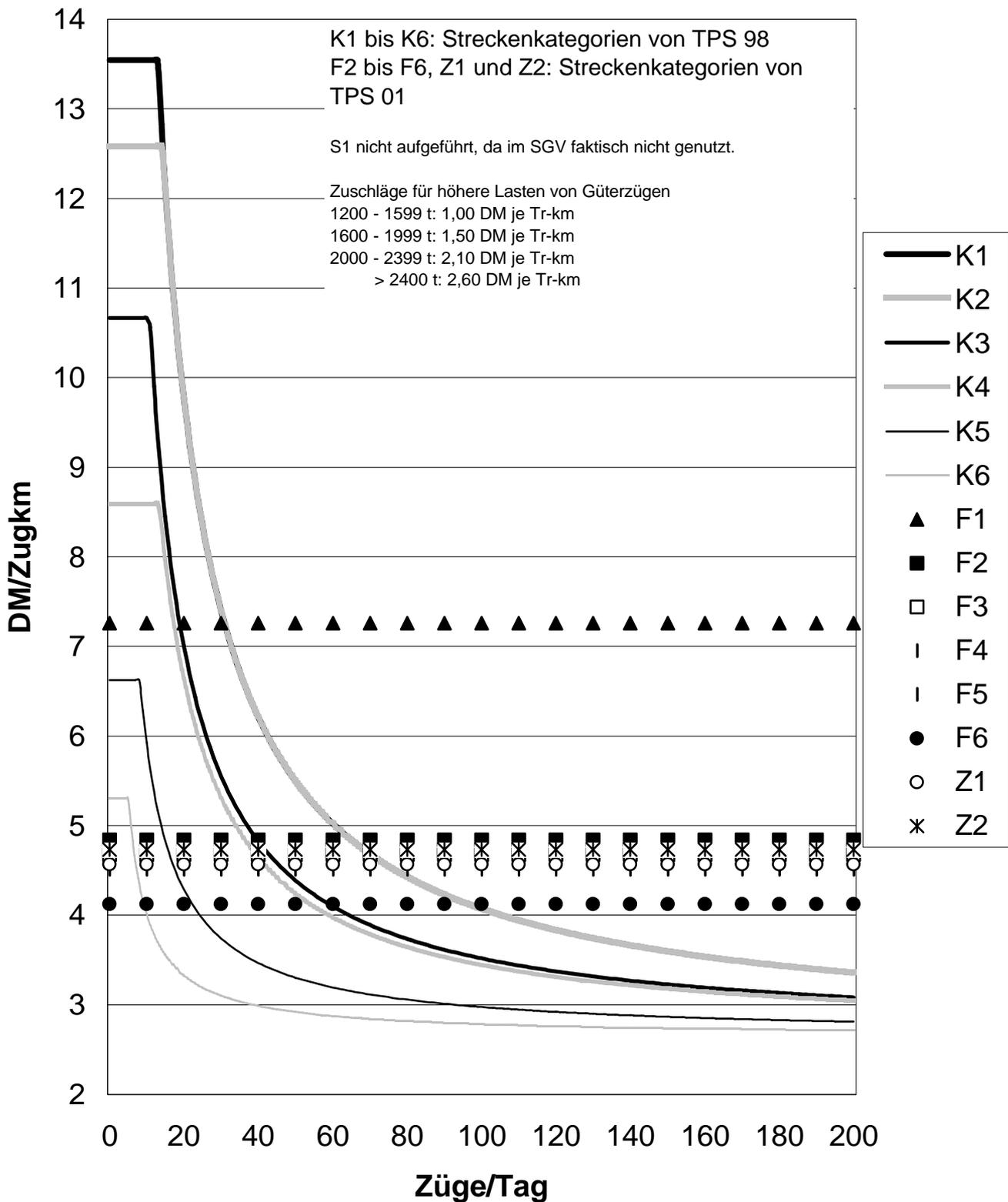
SPNV-Trassenpreis nach Streckenkategorien

Belastungsklasse II ./ 10% für zeitl. Bindung (TPS 98) bzw.
Mittel der Auslastungsklassen A1+A2 für "Nahverkehrs-Takt-
Trasse" (TPS 01)



SGV-Trassenpreis nach Streckenkategorien

Belastungsklasse II ./.. 10% für zeitl. Bindung (TPS 98) bzw.
Mittel der Auslastungsklassen A1+A2 für "GV-Standard-
Trasse" und unter 1200 t Last (TPS 01)



SPFV-Trassenpreis nach Streckenkategorien

Belastungsklasse II \cdot 10% für zeitl. Bindung (TPS 98) bzw. Mittel der Auslastungsklassen A1+A2 für "Fernverkehrs-Takt-Trasse" (TPS 01)

