

Das Trassenpreissystem 2017 – Eine Chance für mehr Bahn

VON FELIX BERSCHIN

Vorgut 15 Jahren formulierte der Autor an selber Stelle^[1] „Das Trassenpreissystem – Hindernis für mehr Bahn?“. Bekanntlich verschwand das Trassenpreissystem (TPS) 98 auf Druck des Bundeskartellamts 2001 von der Bildfläche. In der typischen Wut des damaligen Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Hartmut Mehdorn, wurde dabei nicht etwa die InfraCard für alle Wettbewerber geöffnet, was Ziel fast aller Marktakteure war, sondern das Dogma „jeder Zugkilometer kostet richtig viel“ machte sich breit und prägt eine Entwicklung massiv steigender Trassenpreise und einen Verfall der Schienenutzung in Marktsegmenten, die ihre Infrastrukturkosten selbst verdienen müssen. Entgegen der landläufigen Meinung war der am meisten Leid Tragende der steigenden Preise der Fernverkehr, wobei ein Teil der überproportionalen Steigerung auch aus der Aufgabe trassenpreisgünstiger IR/IC-Verkehre und der Neuaufnahme teurer Hochgeschwindigkeitsverkehre auf den Premiumstrecken Köln – Frankfurt und Nürnberg – Ingolstadt resultiert. Insgesamt stiegen die Trassenpreise um 28,5 % in zwölf Jahren. Dies macht immerhin 2,3 % im Mittel pro Jahr (s. Tab. 1 rechts).

Das angekündigte Trassenpreissystem 2017, kurz als TPS 17 bezeichnet, bietet nun die einmalige Chance, aus dieser Abwärtsspirale auszubrechen. Erforderlich sind aber mutige Bekenntnisse der DB Netz AG einerseits, aber auch der Bundesnetzagentur und der Bundesländer als zweitem Hauptsponsor neben dem Bund für das DB-Netz andererseits. Der mit dem TPS 98 gesetzte Gedanke der Grenzkostenpreise bietet die große Chance für einen Mehrverkehr auf der Schiene. Erforderlich ist aber, dass die selbstverliebte Regulierungsrhetorik von angeblich tragbaren Vollkostenaufschlägen aufgegeben wird.

Letztlich kann dem aktuellen Präsidenten der „Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr“ (BAG SPNV), Thomas Geyer^[3], dem „Netzwerk europäischer Eisenbahnen“, „Mofair“^[4] und dem ehemaligen Vorstandssprecher von „Mehr Bahnen!“, Hans Leister^[5], nur beige pflichtet werden: Die Länder werden auf 3 bis 3,5 Mrd. EUR Regionalisierungsmittel verzichten müssen, damit der Bund diese der DB Netz AG im Rahmen einer intelligenteren Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bereitstellt.^[6]

■ Funktion von Trassenpreisen

Jenseits aller in wirtschaftswissenschaftlichen Zirkeln leidenschaftlich ausgetragenen Debatten um die Funktion von Preissystemen wird man unter eisenbahn- und verkehrspolitisch engagierten Zeitgenossen sehr schnell ein gemeinsames Verständnis über die Funktion von Trassenpreisen finden:

a) **Grenzkosten der Nutzung:** Unter diesem sperrigen Begriff ist nichts anderes zu verstehen, als dass jeder Trassennutzer wenigstens die Kosten aufbringen soll, die er verursacht. Bringt er nicht einmal diese Kosten auf, so wäre es effizienter, die Strecke nicht zu nut-

Tabelle 1: Mengen und Preise von DB Netz von 2002 bis 2013^[2]

Jahr	Millionen Trassenkilometer (Trkm)			Preisindex in Prozent			Preis Alle in EUR/Trkm
	DB Netz	SPFV	SPNV	SPFV	SPNV	SGV	
—							
2002	964	141,1	ca. 570	100	100	100	3,28
2005	989	136,0	ca. 575	121	112	114	3,69
2009	990	139,0	ca. 580	132	117	128	3,93
2013	1.021	141,5	ca. 600	143	124	130	4,21

SPFV: Schienenpersonenfernverkehr | SPNV: Schienenpersonennahverkehr | SGV: Schienengüterverkehr

zen. Einleuchtend ist dies bei einer nächtlichen Streckenöffnung. Hier hatte lange auch DB Netz entsprechende Extrazuschläge gefordert. Allerdings konnte nie plausibel erklärt werden, welche Strecken „sowieso offen sind“ und welche Strecken „extra geöffnet wurden“. Hier zeigen sich eindrücklich die Tücken der direkten Zurechenbarkeit: In der Theorie sehr klar, in der Praxis schon mit großen Schwierigkeiten verbunden. Im Prinzip ist klar, dass Streckenöffnung, Fahrdienstleitung, Betriebslenkung, Fahrplannerstellung und täglicher Unterhalt der Strecke direkt von der Nutzung abhängen. Im Detail sind aber normative Zuordnungen notwendig.

b) **Verschleißkosten:** Direkt mit den Grenzkosten hängen die Verschleißkosten zusammen. Wer den Oberbau mehr kaputt fährt, sollte mehr zahlen. Wer gleisschonend fährt, sollte profitieren. Alles andere wäre ein Anreiz zur Verschwendung.

c) **Knappheitspreise:** In der Wüste ist das Wasser teuer; dieser banale Satz ist ein Erfolgsrezept in der Marktwirtschaft. Das heißt, hohe Nachfrage muss auch zu höheren Preisen führen, damit die Verkehre zum Zuge kommen, welche die meisten Erträge und damit den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen bringen. Aber – die sprichwörtliche Wüste deutet darauf hin – hier gibt es Grenzen. Leistungen der Daseinsvorsorge entziehen sich der Logik von Monopolpreisen. Ein Grundangebot muss zu erträglichen Preisen verfügbar sein.

d) **Umweltanreize:** Schon lange setzt unsere Umweltpolitik auf Preissignale. Daher ist es logisch, dass sich Umweltauswirkungen in den Preisen wiederfinden, wie es derzeit ganz zaghaft mit den Lärmaufschlägen bei Güterwagen bereits passiert. Letztlich sollen Preissignale zur Internalisierung der negativen Umweltauswirkungen und damit zu umweltverträglicheren Verhalten beitragen.

e) **Investitionsanreize:** Kann eine Investition in Schienenwege durch höhere Trassenpreise (teilweise) refinanziert werden, so sollte es möglich sein, dies auch abzuschöpfen.

Vergleicht man diese Ziele, wird man feststellen, dass genau diese bereits seit 2001 geltendes europäisches Recht sind. Denn in der RL 2001/14/EG steht:

▪ Grenzkostenpreise nach Art. 7 Abs. 3 der RL sind zwingend.

▪ Umweltdifferenzierte Preise können vorgesehen werden: Art. 7 Abs. 5 RL 2001/14/EG; Aufschläge auf das Preisniveau sind nur zulässig, soweit dies auch bei konkurrierenden Verkehrsträgern ebenfalls erfolgt.

▪ Knappheitspreise (-aufschläge) können ebenfalls vorgesehen werden; dies sieht Art. 7 Abs. 4 RL 2001/14/EG vor.

▪ Investitionsaufschläge sind nach Art. 8 Abs. 2 RL 2001/14/EG für neue Infrastrukturen möglich.

Dagegen ist das gebetsmühlenhaft von der Bundesregierung und DB Netz vorgetragene Ziel der Kostendeckung kein Ziel an sich, sondern allenfalls Randbedingung. Korrekterweise kann man bei einem am Markt von DB Netz verdienten Trassenpreisvolumen von 1,7 Mio. EUR bei einem Gesamtfinanzierungsbedarf von 9,5 Mrd. EUR pro Jahr (Umsätze zuzüglich nicht aktivierter Zuschüsse) auch nur von einer sehr überschaubaren Kostendeckung sprechen.

Rund 80 % des Finanzierungsbedarfs von DB Netz refinanziert sich aus Steuergeldern. Ein Befund, den das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) schon 1997 aufstellte. Netzkosten von 13,5 Mrd. DM stünden Einnahmen aus Fern- und Güterverkehrstrassenpreisen von gerade einmal 2,5 Mrd. DM gegenüber^[7].

Es dürfte ohne weiteres einleuchten, dass es zur Verteilung von Steuergeldern keiner Preise bedarf, sondern im Gegenteil intelligenter Systeme der Anreizsteuerung. Die LuFV hat hierzu eine theoretisch gute Grundlage, wenn auch die praktische Umsetzung noch stark verbesserungsbedürftig ist.

■ Von TPS 94 über 98 nach 01

Rückblickend ist festzuhalten, dass sich unter dem Aspekt der Belebung des Schienenverkehrs die Trassenpreissysteme rückwärts entwickelt haben. Die Regulierung des Bahnsektors hat dies nicht aufhalten können, wenn sie nicht sogar ebenfalls dazu beigetragen hat. Im TPS 94 gab es noch strecken- und produktspezifische Preise. Preisrabatte für langsame Interregio-Züge oder auch das Bevorzugen langsamerer und umweltgiger Strecken waren Markenzeichen, die aktuell nicht mehr erreicht werden. So kostet heute ein Güterzug von Kassel nach Hannover über die kaum ausgelastete Strecke via Altenbeken 50 % mehr als auf der Rollbahn via Göttingen.

Von Interesse ist auch, dass für die verschiedenen Produkte Planungs- und Betriebsqualitäten



Ein – wenn auch geringer – preisbildender Faktor aus Umweltschutzüberlegungen im aktuellen Trassenpreissystem sind die Aufschläge für lärmintensive Güterwagen, die im Dezember 2012 eingeführt worden waren. Man kann davon ausgehen, dass beim Trassenpreissystem 2017 diese Lärmdifferenzierung weiter ausgebaut wird, um die Umrüstung auf leisere Techniken zu forcieren. Bislang erfüllen nicht allzu viele täglich und auch vor allem nachts über deutsche Schienen rollende Waggons die Kriterien für den günstigeren, „leisen“ Trassenpreis.

Foto (Lokomotion-185 661 bei Stuttgart-Untertürkheim am 03.09.13): Oliver Haug

zugesagt waren. So hatte man je nach Preis einen Anspruch eine besonders schnelle Trasse zu bekommen, mit nur wenig Toleranz zur betrieblich möglichen Minimalfahrzeit. Diese Planungsqualität sollte dann auch für die Betriebsführung relevant sein. Ein Merkmal, das sich heute allenfalls noch in den für Sprinter-Züge vorbehaltenen Express-Trassen wiederfindet.

Weitere Differenzierungen für Streckenverschleiß über Zuggewicht oder auch gewünschte Planungsqualität (Streckenauslastung) haben sich im weiteren Verlauf eher verflüchtigt. Fairerweise muss aber auch festgehalten werden, dass das TPS 94 mit umfangreichen Mengen- und Zeitrabatten versuchte, für Neulinge am Markt die Hürden höher zu setzen. Dieses System wurde im TPS 98 mit der Einführung der InfraCard perfektioniert. Die InfraCard war streckenbezogen und ermöglichte es, zu Grenzkosten von maximal 3,38 DM Mehrverkehre zu realisieren. Die rechtliche Sollbruchstelle lag in der Bindung an ein Unternehmen. Trotz intensiver Bemühungen aller Marktakteure verweigerte sich die DB Netz der sinnvollen Lösung der Teilung einer InfraCard.

Mit dem TPS 01 kamen die Produktfaktoren, die v. a. dazu dienen die höhere Bepreisung des Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr zu „legitimieren“. Im Kern wurde dies mit dem Kunstgriff des vertakteten und ins Netz eingebundenen Verkehrs erreicht. Ergebnis der Operation ist, dass der gesamte SPNV und der gesamte Tages-SPFV die hohen Taktzuschläge von 65 % bezahlt. Gerade im Schienenpersonenfernverkehr wurde damit der Rückzug aus dem Nebennetz auch nun preislich beanreizt.

Das TPS 98 und auch später 01 kannten bis zu drei Auslastungsklassen, die später zu zwei Klassen (keine Überlastung/Überlastung) reduziert wurde und inzwischen ganz abgeschafft wurden. Allenfalls der Preiszuschlag für besonders langsame Verkehre mag noch als Reminiszenz der preislichen Auslastungssteuerung durchgehen.

Die Strecken wurden zu sechs Kategorien zusammengefasst, welche sich im Kern nur noch aus den Höchstgeschwindigkeiten rekrutierten, ein Merkmal, das für den Schienengüterverkehr und Schienenpersonennahverkehr von Anfang an zweifelhaft war. Zwischenzeitlich wurden die Strecken um sogenannte Regionalfaktoren angereichert, die aber ebenfalls wieder verschwanden.

Die bereits im TPS 98 angekündigten Umweltfaktoren wurden bis 2012 nie eingeführt und finden sich aktuell in sehr geringen Aufschlägen für lärmintensive Güterwagen. Ebenfalls bleibt das angekündigte Thema für gleisschonendes Fahren – abgesehen von Schwerlastzuschlägen –

unbearbeitet. Selbst der Neigetechnikzuschlag ist inzwischen sang- und klanglos verschwunden, obwohl die Neigetechnik unstrittig zu deutlich erhöhtem Schienenverschleiß führt.

Sonderpreise für Neuverkehre sind einmalige geringe Rabatte und die Idee von Sonderpreisen für Katalogtrassen wurde bereits 1998 sehr schnell wieder fallen gelassen, so dass derzeit nur Preisnachlässe für einige wenige Umleitungsstrecken zu konstatieren sind.

■ Systematik des TPS 17

DB Netz entwickelt derzeit ein neues Trassenpreissystem, das im Dezember 2016 in Kraft treten soll. Im Gegensatz zu seinen Vorgänger wird es umfassend diskutiert und deutlich transparenter in der Entstehung dargestellt. Dies ist sicherlich zu begrüßen.

Ein deutliches „Geschmäcke“ bekommt das Ganze aber, wenn sowohl von Bundesnetzagentur als auch von DB Netz unisono behauptet wird, das neue EG-Recht zwingt zu diesem neuen System. Das ist falsch und perfide gleichermaßen. Falsch ist die Aussage, die Aufteilung von Grenzkostenpreisen und Zuschlägen wäre im Recast, der EG-Richtlinie 2012/34, vorgeschrieben und müsse nun umgesetzt werden. Vielmehr ist dieses bereits seit der Trassenrichtlinie 2001/14/EG der Fall und hätte bis 2003 in deutsches Recht umgesetzt werden müssen. Ein Punkt, bei dem der deutsche Regulierer bis heute weitgehend untätig geblieben ist.

Perfide ist das Ganze insoweit, als einmal mehr behauptet wird, das europäische Recht zwingt zu Vollkostenzuschlägen nach Markttragfähigkeitsgesichtspunkten. Dies umso mehr als im Bereich der Cash-Cow, dem Schienenpersonennahverkehr, ein Markt nicht besteht und im Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr gerade die Märkte wegbrechen, Stichwort Fernbus und Senkung der Lkw-Maut. Richtig ist vielmehr, dass das EG-Recht Aufschläge zu einer gewissen Vollkostendeckung ausnahmsweise zulässt, aber der Grundfall des EG-Rechts ist dies nicht.

Daher haben konsequenterweise Länder wie die Niederlande, Dänemark, Schweden, Tschechien, Österreich und die Schweiz Trassenpreise auf stringenter Grenzkostenbasis und verzichten auf Aufschläge fast vollständig. Selbst Länder mit höheren Preisdifferenzierungen wie Frankreich oder Großbritannien verzichten auf Tragfähigkeitsaufschläge vollständig, aber differenzieren die Trassenpreise anhand der eingangs genannten Zielfunktionen von Preisen. Explizite Vollkostenaufschläge werden v. a. in Ungarn und Polen angeführt. Beides sind aber Länder,

deren Eisenbahnnetz eher haushaltspolitischen Vernachlässigungserwägungen unterliegt als einer konsistenten Verkehrspolitik.

Nach bisherigem Diskussionsstand würden sich die Grenzkosten einer Zugfahrt bei

- 1,10 bis 1,20 EUR je Zugkm im SPNV
 - 1,60 bis 1,80 EUR je Zugkm im SPFV
- einpendeln. Im Schnitt sind dies 1,40 EUR je Zugkilometer, womit 30 % der heutigen Trasseneinnahmen generiert werden sollen. Damit will DB Netz Kosten der Betriebsführung von 1,4 Mrd. EUR decken⁸⁾. Es fällt auf, dass die Grenzkosten offenbar sehr wenig differenziert werden sollen.

Dies verwundert, da das Zuggewicht, die Achs-/Drehgestellbauart und auch die Nutzung höherer Querschleunigungen im Gleisbogen (durch Neigetechnik, aber auch beschleunigungsstarkes Fahren) hohe Auswirkungen auf den Schienenverschleiß haben. So macht in der Schweiz z. B. das Zuggewicht eine Streuung der Preise für den Verschleiß zwischen 25 Rappen für einen 100 t-Regionalzug und 5 Franken für einen 2.000 t-Güterzug je Trassenkilometer aus.

Die Vollkosten, also die Einnahmen für die restlichen 3 Mrd. EUR pro Jahr, sollen über Markttragfähigkeitszuschläge generiert werden. Dazu hat DB Netz in bewährtem Manager-Sprech entsprechende Produkte erfunden, die die Tragfähigkeit verschiedener Märkte widerspiegeln sollen.

Im SPFV sind sechs, im SPNV fünf und im SGV immerhin 72 Kategorien und damit Grundpreise angedacht. Allen gemeinsam ist, dass sie auf den Preis je Zugkilometer einen Aufschlag bewirken. Die Übersicht in Tab. 2 auf der gegenüberliegenden Seite unten verdeutlicht die Aufschlagansätze.

Weitere Differenzierungen sind dagegen noch nicht dargestellt. Nach der bisherigen Entwicklung dürften diese aber wenig Auswirkungen haben. Es ist davon auszugehen, dass im SGV die bisherige Lärmdifferenzierung ausgebaut wird. Ob tatsächliche Auslastungs-/Überlastungszuschläge erhoben werden, dürfte zweifelhaft sein, da diese in der Vergangenheit bereits gekippt wurden und zudem das EG-Recht bei ausbleibenden Ausbau von überlasteten Strecken – was derzeit praktisch bei allen als überlastet erklärten Strecken festzustellen ist – nach Art. 26 Abs. 3 RL 2001/14/EG die Erhebung von Überlastungszuschlägen verbietet.

Gespannt darf man auf den Bausteine Investitionszuschläge sein, denn zeigt doch gerade die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main, dass seitens der Fernverkehrsnutzer, allen voran DB Fernverkehr, keine wirkliche Bereitschaft und Fähigkeit besteht, höhere Trassenpreise für Neubaustrecken zu tragen.

Zudem werden inzwischen alle relevanten Neu- und Ausbauprojekte ausschließlich durch Bundesmittel bezahlt, so dass sich auch hier Zuschläge verbieten. Blieben noch die Themen wie Neuverkehrsabbat und Strecken mit schwacher Auslastung. Themen, bei denen DB Netz bislang eher geringes Engagement zeigt. Das Thema „eingesparte Verwaltungskosten“ könnte eine Neuauflage der Mengenrabatte sein, wobei anzunehmen ist, dass hier die Bundesnetzagentur und auch die Gerichte vor sind, so dass auch dies kaum eine Relevanz haben dürfte.

■ Markttragfähigkeit: juristische Terra incognita

Mit den neuen Zuschlägen für die Markttragfähigkeit wäre laut DB Netz sichergestellt, dass entsprechend des bisher bereits geltenden Art. 8 Abs. 1 UA 2 die RL 2001/14/EG

Die Höhe der Entgelte darf jedoch nicht die Nutzung der Fahrwege durch Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können.

eingehalten wird. Es gehört wenig Fantasie zur Annahme, dass viele denkbare Verkehre die Grenzkosten zuzüglich einer kleinen Rendite tragen würden, aber sicher nicht in der Lage sind, die angedachten Zuschläge von 70 % der gewünschten Einnahmen zu tragen. Insofern spricht vieles dafür, dass das System bereits von Anfang an auf Selbstzerstörung angelegt ist. Jedoch war DB Netz bisher immer sicher, zusammen mit der Bundesnetzagentur letztlich ihr Gesamtsystem verteidigen zu können. Wurden einzelne Elemente gekippt – wie z. B. die Regionalfaktoren –, so wurde dies einfach durch allgemeine Preiserhöhungen wieder „eingefangen“.

Daher ist es wenig verwunderlich, dass die Systemumstellung auf die Erhebung der Zuschläge der Markttragfähigkeit nur funktionieren kann, wenn die Zuständigkeit der Zivilgerichte gekippt wird. Denn diese hatten v. a. im Bereich der Stationspreise, aber auch bei der Umstellung

von TPS 94 auf TPS 98 oder der Einführung der Regionalfaktoren Preiserhöhungen gekippt, weil DB Netz deren Billigkeit nicht nachweisen konnte. Bei einer Zuständigkeit von Zivilgerichten wären die neuen Markttragfähigkeitszuschläge ein Hilfsmittelkommando, da jeder von Preiserhöhungen betroffene Nutzer – die es notwendigerweise bei jedem Systemwechsel gibt – diese mit guter Aussicht auf Erfolg bekämpfen könnte.

Insofern mag verwundern, warum DB Netz dieses Risiko eingeht, denn immerhin ist das neue Eisenbahnregulierungsgesetz und damit die Nichtmehr-Zuständigkeit der Zivilgerichte noch nicht in trockenen Tüchern. Es spricht vieles dafür, dass DB Netz mit dem neuen System einer nun drohenden Überprüfung des alten Systems durch die Bundesnetzagentur zuvorkommen möchte.

Zwar ist die Bundesnetzagentur seit ihrem Bestehen mit der Prüfung des Trassenpreissystems befasst, musste sich aber über viele Jahre erst einmal Informationsrechte erklagen. Erst seit Kurzem ist sie überhaupt in der Lage, einen gewissen ökonomischen Überblick über Kosten- und Einnahmenstrukturen von DB Netz zu gewinnen. Als Weiteres darf getrost unterstellt werden, dass auch die Bundesnetzagentur Gefallen an theoretischen Gebilden von Preissystemen findet und sich gerne auf den Pfad der Mitschuldigkeit gibt.

Gerade die auch von der Bundesnetzagentur propagierte ex-ante-Genehmigung für Preise würde dazu führen, dass hier ein enges Band zwischen Bundesnetzagentur und DB Netz entsteht. Denn eine Genehmigung vorab führt immer dazu, dass man zu dieser Genehmigung „stehen“ muss.

Heute kann die Bundesnetzagentur immerhin noch sagen, sie habe dieses oder jenes Problem unterschätzt oder diese oder jene Erkenntnis noch nicht gehabt, weswegen so noch nicht eingeschritten wurde und man daher erst ex-post tätig wurde, wenngleich ihr das OVG Münster schon mehrfach das Argument des zu späten Tätigwerdens und damit einer gewissen „Mitschuld“ entgegengehalten hatte.

■ TPS 17 verdient eine Chance

Betrachtet man das TPS 17, so ist es nach den rückblickend durchaus als mutig zu bezeichnenden TPS 94 und 98 die erste reelle Chance für einen Mehrverkehr auf der Schiene. Insofern sollte der übliche Reflex der gefühlten und tatsächlichen Verlierer im Sinne der Branche auf die Seite geschoben werden und alles dafür getan werden, dass die Grenzkostenpreise 14 Jahre nach der europäischen Erfindung und dann mit letztlich 15 Jahren Verspätung tatsächlich eingeführt werden. Es wird genug Kräfte geben, die im Zweifel für das unsinnige, aber lieb gewonnene bisherige Trassenpreissystem eintreten werden.

Die Grenzkostenpreise sind die einzige Chance für einen Mehrverkehr auf der Schiene auf der Ebene der Trassenpreise; sind notwendige, wenn auch nicht vollständig hinreichende Bedingung für einen Mehrverkehr auf deutschen Schienen. Nach dem Abflauen der SPNV-Expansion, in Zeiten des Niedergangs des DB-Fernverkehrs und unter dem Eindruck einer beängstigenden Abhängigkeit des SGV von der Konjunktur und seiner inzwischen wieder realen Marktanteilsverluste gibt es keine Alternative zu Grenzkostenpreisen.

Das große Aber muss beim Markttragfähigkeitsansatz gesetzt werden. Der größte Teil Europas kommt ohne diese aus und hat nicht unbedingt niedrigere Trassenpreise als Deutschland. Die Schweiz hat die sowieso minimale Anlastung von Fixkosten an den SGV im Jahr 2010 ad acta gelegt, weil hiermit die Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene vereitelt worden wäre. Es gibt viele Möglichkeiten, über Differenzierungen zu Gleisverschleiß, Knappheitszuschläge und Umweltaufschläge die angedachten Preise des SPNV und SGV zu erreichen. Dies hätte den großen Vorteil, dass damit wirksame Anreize für gleisschonende Züge (und damit weniger Unterhalt und auch weniger Streckensperrungen), für eine effiziente Auslastung von Strecken – z. B. durch harmonisierte Geschwindigkeiten/Beschleunigungen, aber auch durch Gewährung von Planungs-/Betriebstoleranz – und auch Anreize für leisere und ggf. auch emissionsärmere

Tabelle 2: Preisbildungsgrundsätze des Trassenpreissystems 2017

Merkmal	SPFV ^[9]	SPNV	SGV
Durchschnittsgeschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ über 160 km/h (Premium Plus) ▪ 120 bis 160 km/h (Premium) ▪ unter 120 km/h (Classic) 	—	—
Tageszeit	Nachtverkehr 20 bis 6 Uhr (Basic)	Tag/Nacht (20 bis 6 Uhr)	—
Räumliche Lage	Nichtverkehren zwischen Metropolbahnhöfen ^[10] als Basic	50 km um die Metropole oder mehr	Räumlich flexibel (bei großem Konstruktionspielraum)
Leerfahrt	Ja/Nein	Ja/Nein	Nur Lokfahrt Ja/Nein
Zuggewicht	—	—	Ja (über 2.000 bzw. 3.000 t)
Ladungsart/ Zusammensetzung der Wagen	—	—	KV-Profil, Gefahrgut, Sonstige
Zeitliche Flexibilität	—	—	Bis +/- 30 min, bis +/- 120 min
Betriebliche Flexibilität	—	—	Keiner, erhöhte (vor anderem SGV), sehr hoch (außer PV-Zügen mit hoher Priorität ^[11])
Netzfahrplan/ Gelegenheitsverkehr	—	—	Zu differenzieren
Anzahl Kombinationen	6	4	72

Tabelle 3: Ansätze für Preisdifferenzierungen über Aufschläge

—	SPFV	SPNV	SGV
Grundpreis	1,00 EUR/Zugkm	1,00 EUR/Zugkm	1,00 EUR/Zugkm
Aufschlag Schienenverschleiß	0,20 bis 1,60 EUR/Zugkm	0,00 bis 0,50 EUR/Zugkm (v. a. für Neigetechkzüge)	0,20 bis 2,40 EUR/Zugkm
Aufschlag Lärm	0,00 bis 0,40 EUR/Zugkm	—	0,00 bis 0,80 EUR/Zugkm
Knappeitsaufschlag: Harmonisierte Geschwindigkeit bei ausgelasteten Strecken	0,00 (IRE) bis 2,00 EUR/Zugkm (ICE)	0,00 (RE) bis 0,80 EUR/Zugkm (langsame RB)	0,00 bis 0,80 EUR/Zugkm je nach Last und Traktion (Beschleunigung)
Tageszeitzuschlag bei ausgelasteten Strecken	In der Spitze 8/17 Uhr bis zu 0,60 EUR/Zugkm	In der Spitze 8/17 Uhr bis zu 0,60 €/Zugkm	In der Spitze 8/17 Uhr bis zu 0,60 EUR/Zugkm
Knappheit hohe Pünktlichkeit/ schnelle Fahrzeit	—	—	0,00 bis 1,00 EUR/Zugkm
Spannweite	1,20 bis 5,60 EUR/Zugkm	1,00 bis 2,90 EUR/Zugkm	1,20 bis 6,60 EUR/Zugkm

Züge gesetzt werden können (s. Tab. 3 oben). Damit würden Preise echte nachvollziehbare Funktionen erfüllen und wären nicht Ausdruck universitärer Feldversuche.

Einziger Zweck der Markttragfähigkeitsaufschläge ist die der Aufrechterhaltung der Lebenslänge einer umfangreichen Netzfinanzierung am Markt, die über den Umweg der SPNV-Trassenpreise und damit der Regionalisierungsmittel erfolgt. Damit hat der DB Konzern und letztlich der Bundesfinanzminister einen äußerst eleganten Finanzierungsweg für den Finanzierungskreislauf Schiene.

Dass aus diesen Mitteln noch Gewinne der DB generiert werden, die dann wiederum in die LuFV fließen sollen, ist die perfekte Verschleierung der Steuerfinanzierung. Die Marktsegmente im SPNV sind an den Haaren herbeigezogen. Es gibt keinen Markt; der Markt entsteht allein wegen der Regionalisierungsmittel und nur diese können (und sollen offenbar auch) die Trassenpreise abschöpfen.

Aber auch in der Binnenlogik der Tragfähigkeit scheint sich DB Netz schon verrannt zu haben. So mögen zwar nachts weniger Züge fahren, aber jeder Taxinutzer weiß, dass Nachtfahrten teurer sind, denn der Markt ist dann zahlungskräftiger. Übrigens gibt es auch im Zürcher Verkehrsverbund einen Nachtzuschlag von satten 5 Franken, pro Fahrt!

Wie bereits viele Experten gefordert hatten, hätte es bei der Revision der Regionalisierungsmittel genau die Chance gegeben, dies zu durchbrechen. Die Länder hätten dem Bund eine Kürzung der Regionalisierungsmittel um 3 bis 4 Mrd. EUR pro Jahr im Gegenzug zur abgesicherten Senkung der Infrastrukturkosten anbieten können. Hierzu konnten sie sich jedoch nicht durchringen. So blieb nur der Appell im Kieler Schlüssel, dass sich zukünftige Preissteigerungen der Bundesinfrastruktur in einer Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel wiederfinden sollen.


Es gehört wenig Fantasie dazu, dass diese Forderung auf dem Verhandlungstisch der Finanzpolitiker keine Chance haben wird, sehen doch viele Gesetze überhaupt keine Dynamisierung

oder allenfalls eine minimale feste Dynamisierung vor. Eine automatische Dynamisierung kann der Bund schon allein deswegen nicht zulassen, weil dies letztlich einen Griff in den Bundeshaushalt aus dem kollusiven Zusammenwirken von DB AG und Bundesländern bedeuten würde.

Allerdings ist der Zug noch nicht abgefahren. Gerade im Kontext der korrekten Umsetzung des EG-Rechts und unter Würdigung des Umstands des absoluten Ausnahmecharakters der Markttragfähigkeit wäre es nun an der Zeit, im neuen Eisenbahnregulierungsgesetz diese Aufschläge für den SPFV und SGV fallen zu lassen und auf die Instrumente der Preisdifferenzierung für Schienenverschleiß, Umweltauswirkungen und Knappheit zu verweisen.

Für den SPNV könnte ein Kompromiss dahingehend gefunden werden, dass die Knappheitsaufschläge/Markttragfähigkeitsaufschläge zunächst bestehen bleiben, allerdings als Fixkostenblock, den die Länder letztlich aus den Regionalisierungsmitteln wieder an das bundeseigene Unternehmen überweisen. Dazu würden diese Aufschläge jährlich in einer Rechtsverordnung zwischen Bund und Ländern festgelegt. Die Rechtsgrundlage dafür liefert Art. 8 Abs. 1 RL 2001/14/EG (unverändert in Art. 32 Abs. 1 RL 2012/34/EG)

(1) Um eine volle Deckung der dem Betreiber der Infrastruktur entstehenden Kosten zu erhalten, kann ein Mitgliedstaat, sofern der Markt dies tragen kann, Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit insbesondere des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.

Denn hiernach ergibt sich zwingend, dass die Markttragfähigkeitsaufschläge von den Mitgliedsstaaten und gerade nicht von den Infrastrukturbetreibern festzulegen sind. Dies wäre zum zwanzigjährigen Bestehen der Bahnreform ein mutiger Schritt und könnte die nun überfällige Initialzündung für einen Mehrverkehr auf der Schiene liefern. 

Anmerkungen und Quellen:

1. Berschin, „Das Trassenpreissystem – Hindernis für mehr Bahn“, in *Bahn-Report* 1/00, S. 5-10
2. Quellen: Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2009, S. 35 und Marktuntersuchung Eisenbahnen 2013, S. 34; Geschäftsberichte DB Netz und DB Fernverkehr 2002 bis 2013; eigene Schätzung der Betriebsleistungen im SPNV auf Netz der DB Netz AG. Vereinfachend wurde Fernverkehr mit DB Fernverkehr gleichgesetzt.
3. Zuerst geäußert auf dem Berliner Bahnforum 2011
4. „Mehr Verkehr auf der Schiene durch Umschichtung von Regionalisierungsmitteln“, Positionspapier von Netzwerk europäische Eisenbahnen und Mofair von 2014
5. Hans Leister: Bleibt der DB-Trassenpreis eine „Schienerverkehrs-Bremse“? in *Eisenbahn-Revue International* (ERI) 1/2015, S. 47-51
6. Wie eine intelligente Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung aussehen müsste hat Christian Böttger in zahlreichen Aufsätzen angemahnt, zuletzt: Böttger, „Neue Wege der Infrastrukturfinanzierung“, in *Bahn-Report* 6/13, S. 7 und „20 Jahre Bahnreform“, in *Bahn-Report* 1/14, S. 4 f.
7. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), „Trassenpreise der Deutschen Bahn – gerecht und diskriminierungsfrei?“, Wochenbericht 64/1997
8. Nicht gedeckt werden sollen dagegen Aufwand Instandhaltung aus Trassenpreisen mit ebenfalls 1,4 Mrd. EUR, die Abschreibungen mit 0,9 Mrd. € und Gewinn/Zinsen mit 0,7 Mrd. EUR; vgl. hierzu Markus Ksoll, „Schienerinfrastruktur und Gewinnerzielung“, Gastvortrag an der TU Dresden, 23.1.2014, Folie 9
9. Als SPNV werden seitens DB Netz alle Verkehre gemäß Abgrenzung in § 2 Abs. 5 AEG definiert, d. h. auch RE-Linien mit mittleren Reiseweiten von über 50 km oder Reisezeiten von über einer Stunde fallen unter SPFV. Man darf gespannt sein, wie diese Abgrenzung in der Praxis vollzogen werden soll. Bisher gab es praktisch keine Unterschiede zwischen SPFV und SPNV in der Preisbildung, wenn man von den inzwischen abgeschafften Regionalfaktoren absieht.
10. Z. B. von Frankfurt Süd nach Düsseldorf Flughafen oder Berlin-Charlottenburg nach Köln-Mülheim. Dagegen wären z. B. Köln-Deutz oder Berlin Zoo bereits schädlich. Allerdings soll erst ab Bedienung von zwei Metropolbahnhöfen der höhere Preis gelten. Metropolbahnhöfe sind Bahnhöfe mit über 50.000 Fahrgästen pro Tag, also insgesamt 42 Bahnhöfe, darunter auch diverse S-Bahn Stationen 10. wie Berlin Ostkreuz, München Marienplatz oder Stuttgart Stadtmitte.
11. Nicht genannt, aber zu vermuten ist, dass hier die über 160 km/h als ehemalige Exprestrassen eine noch höhere Priorität haben sollen.