

## Steigende Infrastrukturentgelte gefährden das Bahnangebot

Die Fahrgastzahlen im bayerischen Regionalverkehr sind seit 1996 um 63 Prozent gestiegen, Tendenz steigend. Auch die Verkehrsprognose Bayern 2025 erwartet eine weitere Steigerung im Schienenpersonenverkehr um 52 Prozent. Die Weiterentwicklung des Bayern-Takts und damit ein verbessertes Angebot wird daher auch in Zukunft eine zentrale Aufgabe der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) sein. Eine wachsende Herausforderung – vor allem aufgrund der

hohen Infrastrukturentgelte: Denn während diese kontinuierlich steigen, halten die Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bereitstellt, nicht Schritt. Die BEG fordert mit Nachdruck eine Lösung durch den Bund, da Angebotsverbesserungen auch im Wettbewerb langfristig mit immer knapper werdenden finanziellen Mitteln nicht möglich sind. Dabei sind vor allem die Fahrgäste die Leidtragenden.

Die sogenannten Infrastrukturbenutzungsentgelte setzen sich aus den Trassen- und Stationsgebühren zusammen. Trassengebühren entrichten die einzelnen Verkehrsunternehmen für die Nutzung der Gleise in der Regel an das Bundesunternehmen DB Netz. Stationsgebühren zahlen die Verkehrsunternehmen an das Bundesunternehmen DB Station&Service, sobald ein Zug an einer Station hält. All diese Gebühren trägt letztlich die Bayerische Eisenbahngesellschaft über das Bestellerentgelt.

### Kein Ausgleich für steigende Infrastrukturkosten

Der Schienenpersonennahverkehr ist Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge. Denn der Fahrscheinverkauf deckt im Durchschnitt derzeit nur etwa ein Drittel

der Kosten für eine Zugfahrt. Daher finanziert der Freistaat rund zwei Drittel mit Steuergeldern – sogenannten Regionalisierungsmitteln. Diese erhalten die Länder vom Bund aus den Erlösen der Mineralölsteuer und ordern damit Verkehrsleistungen



Die BEG bezahlt über das Bestellerentgelt die Gebühren zur Benutzung der Trassen und Stationen in Bayern, die derzeit durchschnittlich 4,70 Euro pro Zugkilometer betragen.

## Liebe Leserinnen und Leser,



immer häufiger und intensiver machen SPNV-Verantwortliche der Länder auf das große Problem der steigenden Infrastrukturgebühren aufmerksam. In-

zwischen zehren diese fast 60 Prozent unseres gesamten Bestellerentgelts auf. Langfristig geht dies zu Lasten der Qualität des Angebots und somit der Fahrgäste. Deshalb fordert auch die BEG den Bund auf, hier eine Lösung zu finden. Wir widmen diesem wichtigen Thema den Hauptartikel dieses Newsletters und haben darüber auch in unserem Interview mit Bernhard Wewers, Präsident der BAG-SPNV und Geschäftsführer der Landesweiten Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein (LVS), gesprochen. Zudem informieren wir Sie über unseren neuen Film „Die BEG im Portrait“ und über das Projekt „Regionalzüge Ostbayern“. Hier haben wir im August den Zuschlag an die Regental Bahnbetriebs-GmbH erteilt.

Ich wünsche Ihnen eine interessante und aufschlussreiche Lektüre!

Ihr Fritz Czeschka  
Geschäftsführer der Bayerischen  
Eisenbahngesellschaft mbH

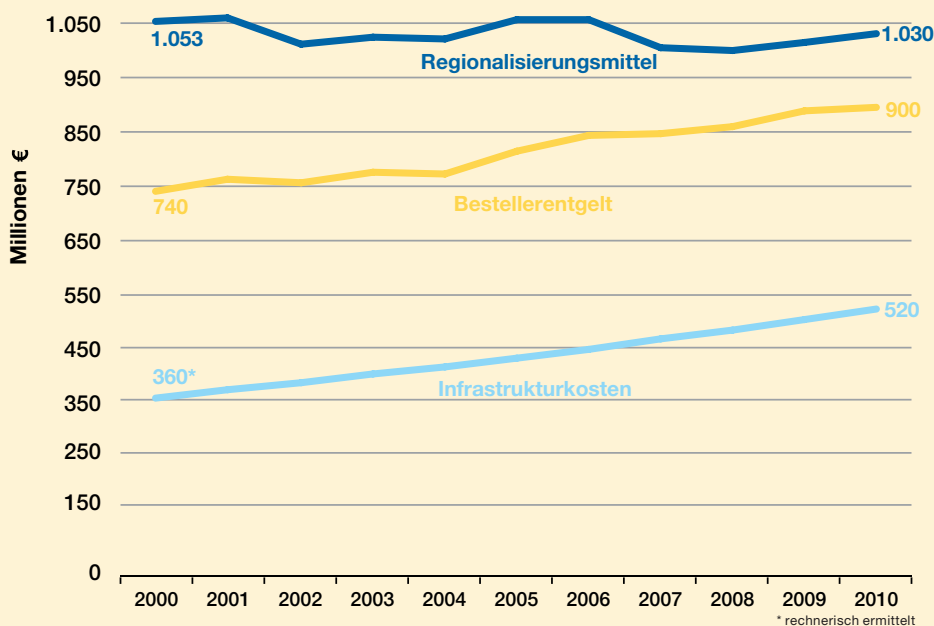
bei unterschiedlichen Bahnunternehmen. Der Zuschuss, den die Unternehmen von der BEG erhalten, nennt sich Bestellerentgelt. Bayern gibt derzeit für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs rund 900 Millionen Euro aus. Die bayerischen Regionalzüge und S-Bahnen legen im Auftrag der BEG über 114 Millionen Kilometer pro Jahr zurück.

Für jede Zugfahrt entstehen bei den Eisenbahnunternehmen Kosten: Zu den Betriebskosten gehören die Beschaffung, Wartung und der Unterhalt der Fahrzeuge, die Errichtung und der Betrieb von Werkstätten sowie Aufwendungen für Personal und Verwaltung, Energie, Vertrieb von Fahrscheinen und Marketingmaßnahmen. Im Rahmen ihres Angebots er-

rechnen die Verkehrsunternehmen die Höhe des benötigten finanziellen Ausgleichs – das Bestellerentgelt –, um die von der BEG ausgeschriebenen Verkehre betreiben zu können. Die sogenannten Infrastrukturgebühren machen neben den Betriebskosten den größten Teil der Gesamtkosten aus, die für die Durchführung von Verkehrsleistungen anfallen.

Die Gebühr zur Benutzung der Trassen und Stationen beträgt in Bayern derzeit durchschnittlich 4,70 Euro pro Zugkilometer. Diese Kosten trägt letztlich die BEG über das Bestellerentgelt. Die Gelder gehen dann an DB Netz und DB Station&Service. Ein Teil ihrer Gewinne landet beim Bund. Obwohl die Infrastrukturgebühren zwischen den Jahren 2000 und 2010 um insgesamt 45 Prozent angestiegen sind und in Bayern zuletzt bei mehr als einer halben Milliarde Euro pro Jahr lagen, blieben die Regionalisierungsmittel auf einem unveränderten Niveau. So zahlt die BEG über das Bestellerentgelt heute jährlich rund 160 Millionen Euro mehr an Infrastrukturgebühren als im Jahr 2000. Trassen- und Stationsgebühren machen damit inzwischen fast 60 Prozent des gesamten Bestellerentgelts aus. Insgesamt fließen dadurch mehr als die Hälfte aller Regionalisierungsmittel an die Bundesunternehmen DB Netz und DB Station&Service. Außerdem kommen durch strukturelle Veränderungen der Trassenpreise für Regionalnetze und Veränderungen im Preissystem für Stationen weitere 24 Millionen Euro pro Jahr als Mehrbelastung auf Bayern zu. Eine Hochrechnung erwartet, dass die In-

## Entwicklung Regionalisierungsmittel, Infrastrukturkosten und Bestellerentgelt 2000 bis 2010



90 Prozent der Regionalisierungsmittel sind für Bestellungen von Verkehrsleistungen vertraglich gebunden. Der Rest der Mittel ist u. a. für Investitionen vorgesehen. Ohne diese Gelder sind Erweiterungen der oft zu knappen Infrastruktur oder Fortschritte beim barrierefreien Ausbau nicht möglich.

Während die Infrastrukturkosten zwischen 2000 und 2010 um 45 Prozent gestiegen sind, haben sich die Regionalisierungsmittel, die der Freistaat vom Bund insbesondere zur Finanzierung des SPNV erhält, nicht erhöht. Die derzeitige Dynamisierungsrate von jährlich 1,5 Prozent ist nicht ausreichend. Nötig wäre ein Zuwachs von mindestens 2,5 Prozent.



### Das Preissystem der Infrastrukturgebühren verhindert Mehrbestellungen

**Stationsgebühren:** Die Höhe der Gebühr, die ein Verkehrsunternehmen an das Bundesunternehmen DB Station&Service zahlt, hängt unter anderem von der Zuglänge, der Stationsausstattung und dem Fahrgastaufkommen ab. Seit Januar 2011 legt DB Station&Service die jeweiligen Preise mit Hilfe eines neuen Kategoriepreissystems und Kostenumlageverfahrens fest. Je nach Stationskategorie kostet der Halt eines kurzen Zuges in Bayern demnach zwischen 1,96 Euro und 11,58 Euro. Auf den Zugkilometer umgelegt entspricht dies etwa 70 Cent pro Kilometer. Kritisch zu bewerten ist hier nicht nur die Monopolstellung von DB Station&Service. Auch das Kostenumlageverfahren bietet keine Anreize für Kostensenkungen durch das Bundesunternehmen.

**Trassengebühren:** Die durchschnittliche Trassengebühr pro Zugkilometer im SPNV, die ein Verkehrsunternehmen derzeit an das Bundesunternehmen DB Netz zahlt, beträgt etwa vier Euro. Die Höhe der Gebühr ist abhängig von der Verkehrsart (Fernverkehr, Nahverkehr, Schienengüterverkehr) und der Streckenkategorie (Streckenhöchstgeschwindigkeit, Ausstattung, Verkehrsnutzung). Die Ermittlung der Gebühren erfolgt auf Basis eines modular aufgebauten Trassenpreissystems. Dabei kostet jeder Zugkilometer gleich viel, unabhängig davon, ob die BEG pro Stunde einen Zug oder mehrere Züge bestellt. Dies bietet den Ländern keinen Anreiz für Mehrbestellungen. Die BEG drängt daher zusammen mit anderen Aufgabenträgern auf ein neues Trassenpreissystem, bei dem Mehrbestellungen mit hohen Rabatten honoriert und nur die wirklich entstehenden Mehrkosten berechnet werden.

frastrukturgebühren in zehn Jahren etwa 80 Prozent der Regionalisierungsmittel ausmachen werden, wenn sich an den Randbedingungen nichts ändert.

Seit ihrer Gründung 1996 konnte die BEG das SPNV-Angebot Jahr für Jahr erweitern und die Qualität im bayerischen Regionalverkehr verbessern. Sollten die Regionalisierungsmittel weiter stagnieren, die Infrastrukturkosten aber kontinuierlich steigen, werden Angebotsausweitungen nicht mehr möglich sein.

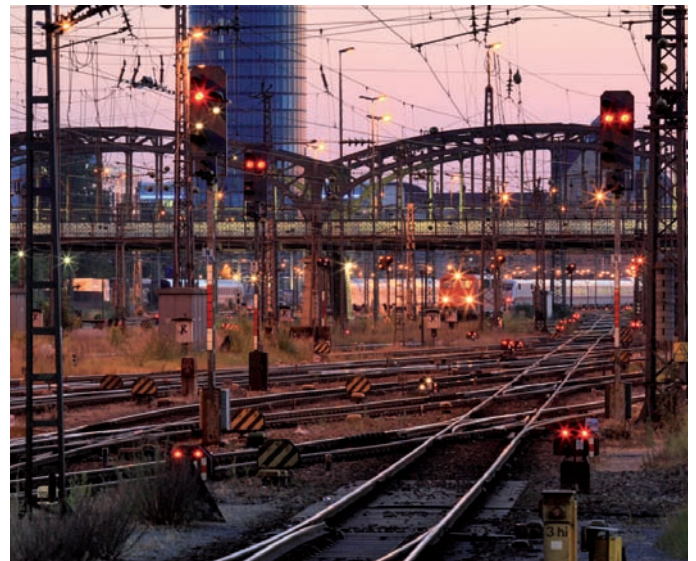
#### Die Bedeutung des Wettbewerbs

Nur weil die BEG in den vergangenen Jahren konsequent alle Verkehrsleistungen im Wettbewerb vergeben hat, waren Angebotsausweitungen und Qualitätsverbesserungen überhaupt möglich. Denn im Wettbewerb bieten die Verkehrsunternehmen ihre Leistungen günstiger an. Ein besseres Angebot und eine höhere Qualität führten wiederum dazu, dass der SPNV für die Fahrgäste in vielen Regionen Bayerns zu einer attraktiven Alternative zum Au-

to wurde. Durch den Wettbewerb wurde der Nahverkehr vom Sorgenkind zum Vorzeigeprojekt. Inzwischen sind die Mittel allerdings durch die steigenden Infrastrukturgebühren so knapp geworden, dass die BEG Angebotsverbesserungen auch im Wettbewerb auf Dauer nicht mehr finanzieren kann. Dem stehen aktuelle Prognosen gegenüber, die auch weiterhin deutliche Fahrgastzuwächse für viele Regionen Bayerns voraussagen (52 Prozent bis 2025), so dass ein breiteres Angebot dringend notwendig sein wird. Die BEG fordert eine Reaktion des Bundes: Denn wenn nicht entweder die Infrastrukturgebühren für Mehrleistungen sinken oder die Regionalisierungsmittel steigen, muss der Regionalverkehr langfristig sogar mit Angebotsreduzierungen rechnen. Und damit stehen auch die Erfolge des Wettbewerbs auf dem Spiel. Ziel der BEG ist es, den Fahrgästen weiterhin im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Finanzmittel ein verbessertes Angebot zur Verfügung zu stellen. Um nachhal-

tige Mobilität für alle Menschen auch in Zukunft zu sichern, benötigen die Länder ausreichende finanzielle Mittel und langfristige Planungssicherheit. Notwendig ist ein Trassenpreissystem im Sinne einer rationalen Verkehrspolitik – es soll weitere Mehrbestellungen nicht verhindern, sondern fördern. Es gäbe nur Gewinner: Die Fahrgäste hätten ein besseres Angebot, die Verkehrsunternehmen könnten mehr Ar-

beitsplätze schaffen, DB Netz und DB Station&Service würden höhere Einnahmen erzielen und die teuren Schienenstrecken wären besser ausgelastet. Die BEG wird sich weiterhin gemeinsam mit dem Bayerischen Verkehrsministerium und anderen Aufgabenträgern beim Bund für ausreichende Finanzmittel zur Bestellung des Regional- und S-Bahn-Verkehrs einsetzen.



Bei weiter steigenden Infrastrukturkosten kann die BEG trotz Wettbewerbspolitik eine Ausweitung des Angebots im bayerischen SPNV nicht finanzieren.

## BEG erteilt Zuschlag in Ostbayern an die Regentalbahn

Mit einem deutlich verbesserten Angebot wird die Regental Bahnbetriebs-GmbH ab Dezember 2013 bzw. ab Dezember 2014 im Auftrag des Freistaats in den Teilnetzen Wald-, Naabtal- und Oberpfalzbahn für einen attraktiven Regionalverkehr sorgen. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat den Zuschlag Anfang August nach einer europaweiten Ausschreibung an das zur NETINERA Deutschland GmbH gehörende Bahnunternehmen vergeben. Wie in jedem Wettbewerbsprojekt hat die BEG im Rahmen der Ausschreibung konkrete Fahrplan- und Qualitätsverbesserungen festgelegt, die die Regental Bahnbetriebs-GmbH erfüllen muss.

#### Verbesserungen auf der Waldbahn

Die Regental Bahnbetriebs-GmbH wird bereits im Dezember 2013 das Teilnetz Waldbahn in Betrieb nehmen. Hier steht den Fahrgästen, außer auf der Strecke Zwiesel – Grafenau, heute bereits ein Stundentakt zur Verfügung. Mit dem Neustart wird das Angebot speziell auf dem nachfragestärkeren Abschnitt Deg-

gendorf – Plattling in den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags noch einmal verdichtet. Falls DB Netz die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür schafft, will die BEG außerdem auf der Strecke Zwiesel – Grafenau einen Stundentakt bestellen. Insgesamt erreichen Einheimische und Touristen dadurch den gesamten Nationalpark Bayerischer Wald noch besser, und die

Tourismusregion Ostbayern wird noch attraktiver.

#### Verbesserungen in den Oberpfälzer Teilnetzen

Ab Dezember 2014 nimmt die Regentalbahn zudem die beiden Oberpfälzer Teilnetze Naabtalbahn entlang der Achse Regensburg – Marktredwitz – Schirnding und Oberpfalzbahn im Raum Cham in Betrieb. Hier wird insbesondere das Angebot

zwischen Regensburg und Schwandorf erheblich ausgebaut. Im neuen von der BEG ausgearbeiteten Betriebskonzept werden die Regionalzüge der Regentalbahn die weiterhin verkehrenden Neigetech-Expresszüge der DB Regio (Regensburg – Weiden – Hof bzw. Regensburg – Amberg – Nürnberg) sowie den alex (München – Regensburg – Hof/Prag) ergänzen, sodass sich in Summe

erstmals ein ganztägiger Halbstundentakt für den Abschnitt Regensburg – Schwandorf ergibt.

Fahrgäste auf der Naabtalbahn nördlich von Schwandorf profitieren außerdem von den neuen stündlichen statt bislang zweistündlichen Direktverbindungen nach Regensburg. Ebenso finanziert die BEG zusätzliche Züge in der Hauptverkehrszeit und am Abend und schafft damit attraktive Verbindungen auch am Wochenende sowie kürzere Reisezeiten.

Eine weitere Ausschreibungsvorgabe der BEG war die Schließung von Taktlücken zwischen Furth im Wald und Schwandorf. Ein täglicher Stundentakt auf der Gesamtstrecke Cham – Bad Kötzing – Lam könnte außerdem realisiert werden, sollte DB Netz auf der Strecke Cham – Bad Kötzing die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür schaffen und die Bahnübergänge technisch sichern oder auflassen. Nicht in der Ausschreibung enthalten waren umsteigefreie Verbindungen nach Tschechien, die aber im Anschluss an die Vergabe in Bayern mit den tschechischen Stellen geregelt werden sollen.



Mit der Vergabe des Wettbewerbsprojekts „Regionalzüge Ostbayern“ durch die BEG profitieren die Fahrgäste von Verbesserungen auf der Naabtalbahn, Waldbahn und Oberpfälzbahn.

#### Die Qualitätsvorgaben der BEG

Im Rahmen der Ausschreibung hat die BEG auch eine hohe Qualität bei Fahrzeugen, Service und Tarif gefordert. Unter anderem kommen moderne Niederflurfahrzeuge zum Einsatz, die mit Mehrzweckbereichen und Fahrgastinformation ausgerüstet sind. Pro Zug wird ein Zugbegleiter für die Fahrgäste bereitgestellt und unter anderem auch Fahrscheine ver-

kaufen. Attraktive Tarife und Ticketangebote und eine Reihe personenbezogener Verkaufsstellen ergänzen das Angebot auf den Strecken Ostbayerns. Zudem wird die Regental Bahnbetriebs-GmbH am Messsystem Pünktlichkeit sowie am Qualitätssystem der BEG teilnehmen, die damit kontinuierlich Pünktlichkeit, Sauberkeit, Funktionsfähigkeit der Ausstattung, Fahrgastinforma-

tion im Zug, Servicequalität sowie Kundenfreundlichkeit überprüft.

Bisher nehmen 13 Verkehrsunternehmen am Qualitätssystem teil. Über die Ergebnisse der aktuellen Tests und Befragungen informiert das BEG-Qualitätsranking auf Seite 5.



#### Film „Die BEG im Portrait“

„Film ab!“ für die Bayerische Eisenbahngesellschaft. Was nicht alle wissen: Die Bayerische Eisenbahngesellschaft plant, finanziert und kontrolliert im Auftrag des Freistaats den gesamten Regional- und S-Bahn-Verkehr. Welche Aufgaben hat sie, wie finanziert sich der Regionalverkehr und welche Unternehmen tragen dazu bei, dass im Bahmland Bayern alles rund läuft? Darüber informiert der 14-minütige Film „Die BEG im Portrait“. Eindrucksvolle Bilder der Bahnen im Freistaat sowie Grafiken zu Verantwortlichkeiten im bayerischen SPNV erklären die komplexen Zusammenhänge. Zu sehen ist der Film auf [www.bahmland-bayern.tv](http://www.bahmland-bayern.tv)

#### Bestellung auf DVD

Um Mitarbeitern oder Bürgern das komplexe System des bayerischen Nahverkehrs näherzubringen, können Partner der BEG wie Verkehrsunternehmen oder Kommunen den Film kostenlos in einer höheren Qualität auf DVD bei der BEG bestellen.

#### Kontakt:

Bayerische Eisenbahngesellschaft  
Sandra Kelz  
Public Relations  
Telefon: 089/748825-33  
E-Mail: [sandra.kelz@bahmland-bayern.de](mailto:sandra.kelz@bahmland-bayern.de)



# Neuer Haltepunkt Kleingemünden erschließt Wohn- und Gewerbegebiet

Pünktlich zum Beginn des neuen Schuljahres ging am 11. September 2011 der neue Haltepunkt Kleingemünden an der Bahnstrecke Gemünden (Main) – Bad Kissingen in Betrieb. Er wird mindestens im Zwei-Stunden-Takt von den Zügen der Erfurter Bahn (Linie Gemünden – Bad Kissingen – Schweinfurt Stadt) bedient.

Der neue Haltepunkt liegt verkehrsgünstig in unmittelbarer Nähe eines Schulzentrums im Gemündener Stadtteil Kleingemünden. Er erschließt neben einem Wohngebiet auch ein Gewerbegebiet mit vielen Arbeitsplätzen. Darüber hinaus ist der neue Halt ein günstiger Ausgangspunkt für Pendler und Besucher der Gemündener Altstadt sowie für Wanderer und Radfahrer, die zu den beliebten Radwegen im Maintal, Sinntal oder Saaletal unterwegs sind. Kleingemünden ist der 47. Haltepunkt, der im Freistaat in



Der neue Halt Kleingemünden ist ein günstiger Ausgangspunkt für Pendler und für Besucher der Gemündener Altstadt.

Betrieb geht, seit die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr vor 15 Jahren auf die Länder übergang und die BEG zuständig ist.

# Neue DB-Fahrkartenautomaten im Bahnland Bayern

Die DB Vertrieb GmbH hat in Bayern eine moderne Automaten generation eingeführt, die re-

gionalen Ticketautomaten (RTA). Die neuen Automaten sind durch ihre komplett überarbeitete Touchscreen-Bedienoberfläche und die intuitive, an neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen ausgerichtete Benutzerführung noch kundenfreundlicher. Mit wenigen Klicks erhalten Fahrgäste Tickets sowohl für den Verbund- als auch für den Nah- und Fernverkehr, darüber hinaus sind Reservierungen möglich. Um auch mobilitätseingeschränkten Reisenden einen optimalen Zugang zu gewährleisten, verfügen alle neuen DB-Automaten über niedrig angeordnete Displays und Bedienelemente. An Stationen mit mehreren Automaten werden im Gegenzug leider ältere Automaten abgebaut und nicht eins zu eins ersetzt.



Die komplett überarbeitete Automaten generation bietet nun noch mehr Bedienkomfort.

## Das BEG-Qualitätsranking

Die Bahnen der 13 bayerischen Wettbewerbsnetze	
1. • (1.)	Berchtesgadener Land Bahn (Regentalbahn AG/Salzburg AG)
2. • (2.)	Kissinger Stern (Erfurter Bahn GmbH)
3. • (3.)	agilis-Süd (Regensburg) (agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG)
4. • (4.)	Bayerische Regiobahn (Veolia Verkehr Regio GmbH)
5. ▲ (7.)	Mittelfrankenbahn (DB Regio AG)
6. • (6.)	Kneipp-Lechfeld-Bahn (DB Regio AG)
7. ▼ (5.)	Mainfrankenbahn (DB Regio AG)
8. ▲ (9.)	Bayerische Oberlandbahn (Veolia Verkehr Regio GmbH)
9. ▲ (10.)	Fugger-Express (DB Regio AG)
10. ▼ (8.)	alex-Süd (Regentalbahn AG)
11. ▲ (12.)	Kahlgrund (Hessische Landesbahn GmbH)
12. ▲ (13.)	Donau-Isar-Express (DB Regio AG)
13. ▼ (11.)	alex-Nord (Regentalbahn AG)

Das Ranking basiert auf dem Qualitätsmesssystem der BEG. Beurteilte Kriterien: die Sauberkeit der Fahrzeuge (innen und außen), die Fahrgastinformation im Regel- und Störfall, die Funktionsfähigkeit der Ausstattung, die Serviceorientierung der Zugbegleiter sowie die Kundenorientierung bei Beschwerden. Die Messung der Pünktlichkeit fließt nicht in die Ergebnisse ein.

## Interview mit Bernhard Wewers, Präsident der Bundesarbeitsgemeinschaft SPNV (BAG-SPNV) und Geschäftsführer der Landesweiten Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein (LVS)



*»Die heutigen Infrastrukturgebühren sind Folge eines Systemfehlers bei der Bahnreform.«*

**Bahnland Bayern News:** Herr Wewers, in den vergangenen Jahren stiegen die Infrastrukturgebühren kontinuierlich, die Regionalisierungsmittel blieben aber gleich. Welche Folgen hatte dies bislang für den SPNV?

**Bernhard Wewers:** Seit die Länder 1996 die Verantwortung für den SPNV übernahmen und sich der SPNV für den Wettbewerb öffnete, gingen die Zugkilometerzahlen zunächst steil nach oben: Wenn auch von Region zu Region verschieden, so stagniert dieses Wachstum in den vergangenen Jahren aufgrund des Missverhältnisses zwischen Infrastrukturkosten und Regionalisierungsmitteln. Zum Teil mussten Kollegen sogar schon Leistungen abbestellen.

**BB News:** Warum sind Angebotsausweitungen trotz sinkender finanzieller Mittel überhaupt noch möglich?

**Wewers:** Das sind ausschließlich Wettbewerbseffekte. Denn

durch Wettbewerb sparen wir Geld, das wir an anderer Stelle neu investieren können: in höhere Qualität oder ein verbessertes Angebot. Doch die Wettbewerbseffekte werden künftig kleiner. Jetzt werden die ersten Strecken zum zweiten Mal ausgeschrieben. Wir werden dabei nicht mehr die gleichen Einsparungen erzielen wie vor 15 Jahren. Möglicherweise müssen wir sogar mehr zahlen.

**BB News:** Welches sind Ihrer Meinung nach die größten Probleme am derzeitigen System der Trassen- und Stationspreise?

**Wewers:** Das System hat drei große Fehler: Es ist nicht transparent, es ist nicht flexibel und es wird immer teurer. Die fehlende Flexibilität zeigt sich vor allem am starren Preissystem von DB Netz: Jeder Zugkilometer kostet gleich viel, unabhängig davon, ob er Mehraufwand für DB Netz verursacht oder nicht. Dies bietet keinen Anreiz

für Aufgabenträger, Mehrverkehr zu bestellen. Hier wäre zum Beispiel ein Rabattsystem angebracht. Und die zu hohen Gewinnerwartungen der DB AG entziehen der DB Netz Finanzmittel.

**BB News:** Was wird in den nächsten Jahren passieren, wenn die Infrastrukturgebühren weiter steigen, die Regionalisierungsmittel aber nicht erhöht werden – sondern die Bundesregierung die Mittel eventuell sogar kürzt?

**Wewers:** Wenn das passiert, haben wir mit Streckenstilllegungen zu rechnen. Zumindest wird es aber keine der eigentlich dringend erforderlichen Angebotsverbesserungen geben. Für Mehrbestellungen bräuchten wir nämlich ein Wachstum der Regionalisierungsmittel von deutlich mehr als 2,5 Prozent pro Jahr. Die 2,5 Prozent sind allein notwendig, um das heutige Angebot zu finanzieren.

**BB News:** Wer ist hier in der Pflicht, eine Lösung zu finden? Und welche Rolle spielen die Aufgabenträger in den Ländern, wenn es um eine Neukonzeption der Infrastrukturpreissysteme geht?

**Wewers:** Die heutigen Infrastrukturgebühren sind Folge eines Systemfehlers bei der Bahnreform. Denn die Verbindung zwischen dem DB-Kon-

zern und den Infrastrukturunternehmen DB Netz und DB Station&Service ist so eng, dass die hohen Gewinne dieser beiden Unternehmen direkt in den Konzern fließen – statt dass sie in Strecken und Bahnhöfe reinvestiert werden. Als Aufgabenträger der Länder fordern wir natürlich eine Änderung dieses Systems. Wir brauchen unabhängige und selbstbewusste Infrastrukturunternehmen!

**BB News:** Was bedeutet das für Stationen und Strecken? Könnte ein Wettbewerb ähnlich wie beim Betrieb des SPNV hier eine Lösung schaffen?

**Wewers:** Wir wollen Infrastrukturunternehmen, die unter Effizienzgesichtspunkten gemagt werden und wirtschaftlich eigenständige Entscheidungen treffen. Das ist allerdings nicht gleichzusetzen mit dem Wettbewerb auf der Schiene: Betrieb und Ausbau der Infrastruktur bleiben staatliche Aufgaben, wir wollen keine Privatisierung von DB Netz und DB Station&Service. Aber wenn die beiden Unternehmen unabhängig vom DB-Konzern selbständig agierten, würden sie auch effektiver und flexibler arbeiten – und wären dann sogar an neuen Bahnhöfen oder an einem Rabattsystem bei Trassenpreisen wirklich interessiert. Weil sie damit Geld verdienen würden, das sie dann auch behalten dürften.

### IMPRESSUM

#### Herausgeber:

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH  
Boschetsrieder Straße 69  
81379 München  
Tel.: 089 74 88 25-0  
Fax: 089 74 88 25-51

E-Mail: info@bahnland-bayern.de  
www.bahnland-bayern.de/beg  
Geschäftsführer: Fritz Czeschka  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Wolfgang Oeser

#### Redaktion und Gestaltung:

PRINT Communications Consultants  
Ottobrunner Straße 26  
82008 Unterhaching  
www.printcc.de

#### Fotos:

BEG (S. 1, 2, 4)  
DB AG (S. 1, 3, 5)  
Vogtlandbahn (S. 4)  
Uwe Miethe (S. 5)  
Landesweite Verkehrsgesellschaft  
Schleswig-Holstein (S. 6)

Stand: Oktober 2011

Irrtum und Änderung vorbehalten.