SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

DB-Trassenpreisinflation schon ab 2003 - nicht erst 2004

aus SIGNAL 06/2003 (Dezember 2003/Januar 2004), Seite 7 (Artikel-Nr: 10002605)

IGEB

Durch die drastische Erhöhung - bereits ab 1. Januar 2003! - der Trassenpreise für die Infrastrukturnutzung bei der Deutschen Bahn AG enstehen allen Verkehrsunternehmen höhere Kosen. Im Foto ein Triebwagen der Dürener Kreisbahn im Bahnhof Heimbach. (Foto: Frank Böhnke)

Korrekturen und Ergänzungen zu den Artikeln aus SIGNAL 3 und 4/2003

Der Hinweis eines Lesers und die nochmalige Überprüfung ergab, dass die drastischen Preissprünge für die Nutzung des DB-Schienennetzes bereits zum 1. Januar 2003 erfolgt sind. Dies betrifft zum einen die Verteuerung des Grundpreises von 3,38 Euro auf 8,30 Euro auf der Neubaustrecke von Köln nach Frankfurt am Main durch die nur für diese Strecke geltende neue Streckenkategorie »Fplus". Diese drastische Preissteigerung wird das Ergebnis der DB Netz AG bereits im Jahr 2003 um etwa 100 Millionen Euro verbessern (und das der im Fernverkehr fahrenden DB-Tochter um den gleichen Betrag verschlechtern).

Bei den übrigen Fern- und Nahverkehrsstrecken einschließlich der mit Wechselstrom betriebenen S-Bahnen wurden die Trassenpreise zum 1. Januar 2003 im Vergleich zum vorherigen Preisstand vom 1. April 2001 mit einer Ausnahme (F1, Streckengeschwindigkeit über 200 km/h bis 280 km/h) leicht reduziert. Zum 1. Januar 2004 werden sie durchweg teurer. Die größte Steigerung ergibt sich für die Streckenkategorie F2 (Strecken mit Geschwindigkeiten von 161 km/h bis 200 km/h; 1. Januar 2003 = 2,24 Euro, 1. Januar 2004 = 2,53 Euro). Das Trassenpreissystem ist im Internet unter www.bahn.de/fahrweg zu finden; eine Gesamtdarstellung würde den Rahmen dieses Artikels sprengen.

Die S-Bahnen in Berlin und Hamburg müssen bereits im Jahr 2003 41,2 Prozent mehr für ihre Streckennutzung zahlen!

Auch die den mit Gleichstrom betriebenen S-Bahnen in Berlin und Hamburg vom DB-Konzern verordnete Erhöhung ihrer Trassenpreise (von rund 2,44 Euro auf fast 3,45 Euro für einen Kilometer S-Bahn im Taktverkehr) steht nicht im nächsten Jahr bevor, sondern sie ist längst erfolgt. Die von der IGEB geschätzten Mehrbelastungen von rund 10 Millionen Euro für die Hamburger S-Bahn bzw. von etwa 30 Millionen Euro für die S-Bahn in Berlin gelten daher bereits für das Jahr 2003.

Die im Signal 3/2003 (Seite 11) und 4/2003 (Seite 18) berichtete und kommentierte Absicht des Berliner Senats, 48,1 Millionen Euro Bundesmittel aus dem (Eisenbahn-)Regionalisierungsgesetz (RegG) für die aus Landesmitteln zu bestreitenden Ausgleichszahlungen für Schülertarife einzusetzen, bringt die S-Bahn Berlin GmbH in die Zwickmühle.

Die von ihr innerhalb des DB-Konzerns offenbar nicht beeinflussbare Trassenpreiserhöhung ist bereits Realität, während die dafür benötigten Mehrerlöse aus dem Land Berlin vorerst ausbleiben. Die S-Bahn Berlin GmbH versucht mittlerweile, das ihr nun fehlende Geld beim Land Berlin einzuklagen.

Fragen über Fragen

- Weshalb wurden die Trassenpreise für die S-Bahnen in Berlin und Hamburg ohne erkennbare sachliche Begründung um mehr als 40 Prozent erhöht?
Wurde die davon betroffene S-Bahn Berlin GmbH innerhalb des DB-Konzerns an der (alten und neuen) »Trassenpreis findung" beteiligt?
Der Gewinn der S-Bahn Berlin GmbH wird in voller Höhe an den DB-Konzern abgeführt. Die durch eigene Konzernentscheidungen und ausbleibende Regionalisierungsmittel entstehenden »Verluste" der Berliner S-Bahn werden doch sicher vom DB-Konzern übernommen?
Hat das Land Berlin nicht über den Bundesrat mitgewirkt bei der Entstehung der Bahngesetze, deren Ergebnisse ihm jetzt anscheinend nicht mehr gefallen?
Wenn dem Land Berlin die Resultate der auch von ihn mitbetriebenen Bahnpolitik missfallen, dann wird es sich demnächst sicher konstruktiv an der Debatte um die Zukunft der Eisenbahn in Deutschland beteiligen?!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002605.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten