



Weichenstellung für mehr Effizienz im Schienenpersonennahverkehr

Position der BAG-SPNV zur geplanten Kürzung der Regionalisierungsmittel

Berlin, 21.02.2006

Im Zuge ihrer Bemühungen zur Haushaltskonsolidierung plant die Bundesregierung eine deutliche Kürzung der Regionalisierungsmittel. Der Entwurf des Haushaltsbegleitgesetzes, das morgen durch das Bundeskabinett verabschiedet werden soll, sieht Einsparungen von 2,3 Milliarden Euro in jährlichen Raten von 1,5 bis 11,7 Prozent bis zum Jahr 2009 vor.

Eine Umsetzung dieser Kürzungspläne führt zu massiven Einschnitten im Leistungsangebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des gesamten Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Aufgabenträger wären vor allem gezwungen, weniger Leistungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu bestellen. Absehbar sind wegen der hohen Fixkosten des SPNV notwendige Reduzierungen im Nahverkehrsangebot in einem Umfang von 25 bis 30 %. Durch die ebenfalls als Reaktion drohenden Fahrpreiserhöhungen wird eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt. Höhere Fahrpreise bei gekürztem Angebot führen zwangsläufig zu Fahrgastrückgängen. Damit wären die eindrucksvollen Erfolge der Regionalisierung des SPNV (hohe Qualität, hohe Effizienz und 30 % mehr Fahrgäste in den letzten zehn Jahren) mit einem Schlag zunichte gemacht; der SPNV würde auf ein Niveau zurückgeworfen werden, wie es Anfang der 90er Jahre vor der Bahnreform bestand.

Im Gegensatz zu den Sparplänen der Bundesregierung geht die BAG-SPNV davon aus, dass unter **unveränderten Rahmenbedingungen** der Finanzbedarf für den SPNV sogar weiter anwachsen wird. Insbesondere vor dem Hintergrund stark steigender Energiekosten sowie der erheblichen Kostenrisiken für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur schätzt die BAG-SPNV den Finanzbedarf für das Jahr der geplanten Revision des Regionalisierungsgesetzes (2008) auf bis zu 8 Mrd. €.

Gleichwohl kann und will sich die BAG-SPNV den gesellschafts- und volkswirtschaftlich zwingend erforderlichen Bemühungen der Bundesregierung für eine Reduzierung der Staatsverschuldung nicht entziehen. Unser Bemühen gilt daher insbesondere der Frage, inwieweit durch eine zielgerichtete Veränderung von Rahmenbedingungen der Finanzbedarf für den SPNV mittelfristig gesenkt werden kann.

Folgende Weichenstellungen sind aus Sicht der BAG-SPNV notwendig:

- (1) Die Regionalisierungsmittel sind ein wichtiger Baustein für die Finanzierung des gesamten ÖPNV. Bei einer Kürzung dieser Mittel geraten nicht nur Bestellungen im SPNV, sondern die gesamte Branche unter Druck. Bei einer Mittelkürzung müssen **alle Bereiche des ÖPNV einen Sparbeitrag** leisten.
- (2) Es ist erforderlich, die **Infrastruktur** wirtschaftlicher zu organisieren. Die BAG-SPNV hat in einer Untersuchung nachgewiesen, dass bei der Stationsinfrastruktur Kostensenkungspotenziale von bis zu 40 Prozent bestehen. Weitere Einsparpotenziale sind bei der Netzinfrastruktur zu vermuten. In dem Maße, wie der Bund die überfälligen Effizienzsteigerungen bei der DB Netz AG und der DB Station und Service AG durchsetzt und die Trassen- und Stationsgebühren entsprechend sinken, könnten die Aufgabenträger anteilig auf Regionalisierungsmittel verzichten. Besonders dringlich ist die Abschaffung der bestehenden regionalen Aufschläge für den SPNV (Regionalfaktoren). Die BAG-SPNV sieht hierzu in der Regionalisierung der Infrastruktur einen möglichen Weg.
- (3) Mehr Wettbewerb im SPNV fördert die effiziente Mittelverwendung, kann aber im Eisenbahnverkehr nur stufenweise eingeführt werden. Vor dem Hintergrund der daraus resultierenden **Monopolgewinne der DB Regio AG** in Höhe von jährlich knapp 500 Mio. € muss auch die Deutsche Bahn AG einen Sparbeitrag leisten. Ziel muss es sein, dass der Bund entweder als Gesetzgeber oder als Eigentümer auf eine Möglichkeit zur außerordentlichen Kündigung der unter anderen Voraussetzungen abgeschlossenen Verkehrsverträge hinwirkt. (Zum Vergleich: Der Monopolgewinn der DB Regio AG beträgt rund sieben Prozent der gesamten Regionalisierungsmittel, also rund die Hälfte der diskutierten Kürzungsbeträge.)
- (4) Im Regionalisierungsgesetz ist eine Revision dieser Mittel ab dem Jahr 2008 vorgesehen. Sofern eine Kürzung der Mittel bereits vorher erfolgt, ist dies bereits als Revision hinsichtlich der Höhe der Mittel anzusehen. Eine gesonderte Finanzrevision ist dann entbehrlich. Die derzeitige Dynamisierung der Regionalisierungsmittel ist nicht ausreichend, um die bereits wirksamen Kostensteigerungen bei Energie und Infrastruktur auszugleichen. Nur mit einer **Dynamisierung** um jährlich mindestens 2 % kann das Angebot auf einem konstanten Niveau gehalten werden.

Unter diesen Rahmenbedingungen hält es die BAG-SPNV für möglich, den Fahrgästen auch in Zukunft einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr anbieten zu können. Neben den derzeit vorherrschenden fiskalischen Überlegungen sollte das eigentliche Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu lenken, nicht aus den Augen verloren werden. Die Erfolgsgeschichte der Regionalisierung kann auch in der zweiten Dekade nach der Bahnreform fortgeschrieben werden. Die Aufgabenträger im SPNV sind bereit, durch innovative Konzepte auch unter veränderten finanziellen Rahmenbedingungen hierzu beizutragen. Voraussetzung ist aber, dass heute die Weichen für mehr Effizienz gestellt werden.