

**Anlass:** *Impulsvortrag im Rahmen des Parlamentarischen Abends „Zukunft der Regionalisierungsmittel für den SPNV“ am 7. Oktober 2014 in Berlin*  
**Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr, Deutsche Bahn AG**

## ■ Kernaussagen

- 1.) **Die Bahnreform legt mit der Regionalisierung den Grundstein für erfolgreiche SPNV-Entwicklung in Deutschland**
- 2.) **Aktuell steht der SPNV vor einer unsicheren Zukunft**
- 3.) **Die SPNV-Erfolgsgeschichte muss weitergehen – dafür gilt es die Weichen jetzt richtig zu stellen**

## ■ 1. Die Bahnreform legt mit der Regionalisierung den Grundstein für die SPNV-Erfolgsgeschichte in Deutschland

- Indikatoren dafür sind:
- Die **stark gestiegene Betriebsleistung im SPNV**
  - 1994: **502 Mio. Zugkilometer auf 644 Mio. Zugkilometer 2013** – dies bedeutet eine Steigerung um 28%.
  - **1994** entschieden sich **4,0 Mio. Personen** pro Tag für den Schienenpersonennahverkehr, **heute sind es bereits 6,7 Mio. Personen** pro Tag. Dies

entspricht einem **Anteil** von **20%** an der gesamten ÖPNV-Nachfrage.

- **Mehr Wettbewerb im SPNV**
  - **Machten die Wettbewerber 1994 lediglich einen Anteil von 2,4% aus, waren es 2013 bereits 26,4%.**
  
- **Deutliche Effizienzsteigerungen**
  - **1994 betrug das Bestellerentgelt durchschnittlich 17,6 Eurocent pro Personenkilometer, 2013 nur 13,9 Eurocent pro Personenkilometer. Das bedeutet Effizienzsteigerungen um 21% -**

**inflationbereinigt sind diese sogar noch deutlicher höher und liegen bei 39%.**

- **Die SPNV-Angebote wurden insgesamt:**
  - **deutlich ausgeweitet,**
  - **qualitativ aufgewertet und**
  - **neue, integrierte Fahrplankonzepte (z.B. Länder ITFs) erfolgreich umgesetzt.**
  - **Die deutsche Fahrzeugflotte ist, laut Gutachten der Länder, vermutlich die modernste in ganz Europa.**

- Schließlich werden **die Kunden heute** durch **mehr Personal betreut.**

## ■ 2. Aktuell steht der SPNV vor einer unsicheren Zukunft

- **Dem Staat** obliegt gemäß **Art. 87e GG** **Daseinsvorsorge.**
  - Nach **Artikel 106a GG** steht Ländern **ab 1. Januar 1996** für den ÖPNV **ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes** zu.

- **Eine letzte Revision erfolgte in 2007**
  - Diese sieht **eine Zuweisung von 6,675 Mrd. Euro** p.a. und eine **Dynamisierungsquote von 1,5%** p.a. vor.
  - Die aktuelle **Mittelausstattung Länder** beträgt **7,3 Mrd. Euro** p.a. durch den Bund.
  
- **Aber:**
  - **Laut Gutachten der Länder:**
    - Die Steigerung der Regionalisierungsmittel verlief im Zeitraum **zwischen 2000 und 2012** unterdurchschnittlich um **0,7% p.a.** -

auch infolge zwischenzeitlich  
vorgenommener **Kürzungen.**

- **Seit 2004** sind die **Durchschnittspreise** für **Trassen** um **20% gestiegen.**
  - Damit liegen diese **deutlich unter** der Entwicklung der **Erzeugerpreise, die im gleichen Zeitraum um 23% gestiegen sind. Beispiele hierfür sind Vorleistungsgüter wie Stahl und Strom.**
  - Auch die **Nutzerkosten im SPNV sind mit 34% deutlich höher gestiegen als die Trassenpreise.**

- **Trotzdem bildet die aktuelle Dynamisierungsquote von 1,5% die realen Faktorkosten beispielsweise für Infrastruktur, Personal, und Energie nicht ab.**
- **Die steigenden Faktorkosten und damit der Druck auf Trassenpreise werden zunehmend durch ordnungspolitische Rahmenbedingungen beeinflusst.**
  - **Dies betrifft beispielsweise die Unterfinanzierung des Bestandsnetzes.**
  - **Hieraus resultiert ein steigender Instandhaltungsaufwand, der zu steigenden Trassenpreisen - auch im SPNV - führt!**



- **Ein weiteres Beispiel sind Steuern und Abgaben für Energie:**
  - **Allein für die DB bedeutet die Novellierung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes ab 2015 eine zusätzliche Belastung von 160 Mio. Euro p.a.**
  - **Zusätzlich müssen für Stromsteuer 120 Mio. Euro p.a. und Emissionshandel 60 Mio. Euro p.a. verausgabt werden.**

- **Im Ergebnis drohen Abbestellungszenarien in Ost und West, großen Flächenländern und kleinen Stadtstaaten.**
  
- **3. Die SPNV-Erfolgsgeschichte muss weitergehen - dafür gilt es die Weichen jetzt richtig zu stellen**
  - **Eine bedarfsgerechte Finanzausstattung der Länder für die Jahre 2015ff. ist sicherzustellen.**
    - **Das Ausgangsniveau der Regionalisierungsmittel und die Dynamisierungsrate müssen Nachfrage und Faktorkosten angemessen widerspiegeln.**

- **Am 2. Oktober 2014 einigen sich die Verkehrsminister der Länder auf Eckpunkte der SPNV-Finanzierung bis 2030:**
  - **Eine Mittelaufstockung auf 8,5 Mrd. Euro p.a.**
  - **Eine Dynamisierungsrate von 2,8% p.a.**
  - **Und einen neuen Verteilungsschlüssel dem sogenannten „Kieler Schlüssel“, der sich wie folgt zusammensetzen soll:**
    - **50:50 (Einwohner Stand 2012 und bestellte Zugkilometer 2015)**

- **Bis 2019: zu 50% erreicht, bis 2030 zu 100%**
  
- **Überdies geben die westlichen Flächenländer einen Teil ihres Mittelzuwachses an Bremen, Hamburg und Nordrhein-Westfalen, um deren Mehrbedarf gerecht zu werden.**
  
- **Unabhängig vom Ausgang politischer Verhandlungen:**
  - Die heutige Mittelausstattung und Dynamisierung sind nicht ausreichend. Hier besteht erheblicher Anpassungsbedarf.**

- **Zusätzlich muss der enge Zusammenhang zwischen Regulierung, Infrastrukturfinanzierung / Regionalisierungsmitteln und Infrastrukturqualität beachtet werden:**
  - **Die Nutzerentgelte sind wesentlich für die Finanzierung der Instandhaltung der Infrastruktur.**
  - **Aber: Durch eine Überregulierung der Entgelterlöse entstehen bereits jetzt massive Verwerfungen. Ein Beispiel ist die zivilrechtlichen Billigkeitskontrolle nach § 315 BGB.**

- **Durch die verursachten Einnahmeausfälle wird:**
  - **weiterer Druck auf Trassenpreise,**
  - **Verschärfung Unterfinanzierung,**
  - **weniger Qualität im Netz und**
  - **ggf. eingeschränkte Infrastrukturverfügbarkeit hervorgerufen**
  
- **Im fortgeschrittenen Wettbewerbsumfeld sind vergleichbare Effizienzgewinne der Vergangenheit nicht mehr zu erwarten.**

- Daher sollten **folgende Prämissen** für die **länderspezifische Ausstattung** gelten:
  - **laufende Verträge** müssen **erfüllt**, **länderspezifische Abbestellungen** **vermieden** werden.
  - **Effizienzgewinne** von **Bahnen** und **Aufgabenträgern** und die **Mittelaufstockung** müssen für **Angebots- und Qualitätsausweitung** genutzt werden. **Die Regionalisierungsmittel** sind aus **Sicht der Bahnen** für die **Leistungsbestellung** im **SPNV** zu nutzen.

- Dabei gilt es auch weiterhin, **die Attraktivität und Gestaltungsmöglichkeiten** für die **Unternehmen zu erhalten.**
- **Zugleich ist die Revision der Regionalisierungsmittel und Festlegung der künftigen Dynamisierungsrate eine politische Entscheidung!**
- **Aber: Damit Nachteile für Kunden, Branche und Mobilität in Deutschland vermieden und die SPNV-Erfolgsgeschichte in Deutschland fortgesetzt werden kann, duldet eine Entscheidung über die Zukunft der Regionalisierungsmittel für den SPNV keinen Aufschub!**