

## Position der BAG-SPNV zur Revision der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2015

Stand: 17.06.2014

### Erreichtes sichern – Ausbau ermöglichen

#### 1. *Erfolgsmodell des regionalisierten SPNV nicht gefährden!*

20 Jahre nach der Bahnreform ist die Regionalisierung des SPNV der erfolgreichste Teil der Reform: deutlich verbesserte und ausgeweitete Bahn- und Busangebote, vernetzte Taktsysteme, neue Strecken und Stationen, moderne Fahrzeuge, regionale integrierte Tarifsysteme, mehr Personaleinsatz, verbesserter Service und kundengerechte Information bis hin zu elektronischem und Handy-Ticketing sowie Kundengarantien haben die Menschen überzeugt und zu deutlich mehr Fahrgästen und höheren Marktanteilen geführt.

Finanziert durch die verfassungsrechtlich garantierten (Art. 106a) Regionalisierungsmittel des Bundes, gestaltet durch Länder und Aufgabenträger, effektiv und innovativ durch den Wettbewerb der Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die Betriebsleistungen auf über 640 Mio. Zugkm und insbesondere die Verkehrsleistungen auf 51, 7 Mrd. Pkm jährlich gestiegen.

Zur Finanzierung der für 2015 vertraglich bereits fest vereinbarten SPNV-Leistungen werden bereits über 6 Mrd. € benötigt. Dazu kommen weitere Mittel in Höhe von bundesweit rund 1 Mrd. € für Investitionen in Fahrzeuge und Infrastrukturen, ohne die diese Leistungen nicht zu realisieren sind.

Für flankierende Aktivitäten wie ergänzende ÖPNV-Leistungen, Tarifkonzepte und -ausgleiche, Vertrieb und Fahrgastinformationssysteme fallen ebenfalls Ausgaben in Höhe von gut 1 Mrd. € an.

**Somit sind insgesamt 8,0 Mrd. € für die in 2015 beauftragten Leistungen mindestens und zwingend erforderlich. Die aktuell bundesweit zur Verfügung stehenden 7,3 Mrd. € reichen daher bei weitem nicht mehr aus.**

Wesentliche Kostentreiber sind die immens gestiegenen Kosten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und für Energie. Diese Kostenblöcke steigen regelmäßig deutlich stärker als die bislang geltende Dynamisierung der Regionalisierungsmittel von 1,5% per anno. Nur durch Effizienzsteigerungen, Zuwächse am Fahrgastmarkt und Wettbewerbsgewinne war es in den letzten Jahren möglich, die viel zu niedrige Dynamisierung zu kompensieren. Diese Spielräume sind jetzt aufgebraucht.

## **2. SPNV ausbauen!**

Der SPNV muss deutschlandweit und insbesondere in den Ballungsräumen und deren Umfeld weitere Potentiale erschließen, stößt aber immer stärker an infrastrukturelle und finanzielle Grenzen. Die derzeitige Höhe der Mittel reicht für den weiteren notwendigen Ausbau des SPNV und ÖPNV als wesentlichem Teil der Daseinsvorsorge, einer umweltfreundlichen und sicheren Mobilität **nicht** aus. Auch die Energiewende wird nur gelingen, wenn der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Modal Split deutlich erhöht wird. Dazu sind nicht nur erhebliche Investitionen in die Infrastruktur erforderlich, sondern auch eine deutliche Ausweitung der Angebote im SPNV.

**Bundesweit werden 500 Mio. € mit regionalen Schwerpunkten zusätzlich benötigt**, um den stetig wachsenden Anforderungen an den SPNV gerecht zu werden und notwendige Leistungsausweitungen nach Fertigstellung von konkret geplanten bzw. bereits in der Realisierung befindlichen Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur umsetzen zu können:

- Ausweitung und Verbesserung des Angebotes in Gebieten mit hohem Nachfragepotential, vor allem hinsichtlich der häufig überlasteten Ballungsraumverkehre
- Unterstützung regionaler infrastruktureller Maßnahmen zur Engpassbeseitigung, zur Erhöhung der Kapazität sowie zur Steigerung der betrieblichen Stabilität
- Verbesserung der Barrierefreiheit von Stationen und Fahrzeugen.

**In der Summe ergibt sich für 2015 bundesweit ein Bedarf an Regionalisierungsmitteln von 8,5 Mrd. EUR!**

Die BAG SPNV erwartet, dass auch die Ergebnisse des Ländergutachtens zur Revision der Regionalisierungsmittel die Notwendigkeit die Regionalisierungsmittel zu erhöhen, nachdrücklich bestätigen werden.

## **3. Dynamisierung für mehr Planungssicherheit anpassen!**

Die BAG-SPNV, VDV, VDB u.a. haben die Kostenentwicklung im SPNV vielfach dargelegt und die notwendige Dynamisierung begründet. Die bisherige, starre Dynamisierung von 1,5 % ist wegen der schnell steigenden Trassen- und Stationspreise sowie der Energie- und Personalkosten unzureichend und nicht mehr geeignet, den aktuellen und künftigen Erfordernissen Rechnung zu tragen.

Insbesondere aufgrund der Unsicherheit der Entwicklung der Stations- (mögliche Reduzierung des Verkehrsleistungsfaktors und dadurch höhere Belastung des SPNV) und Trassenpreise (neues Trassenpreissystem für 2017 mit schrittweiser Preisanhebung, angekündigt sind durchschnittliche Preissteigerungen von bis zu 7 % pro Jahr) muss eine Form der Dynamisierung gefunden werden, die in einem unmittelbaren Zusammenhang zur künftigen Entwicklung der Trassen- und Stationsentgelte steht.

Für die in 2015 geplanten und bereits vertraglich fest vereinbarten SPNV-Leistungen werden bundesweit insgesamt Entgelte in Höhe von rund 3,5 Mrd. € für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur fällig. Dieser Betrag muss einer separaten Dynamisierung unterworfen werden, die die Steigerungen in den kommenden Jahren vollständig abbildet und auch künftige Verschiebungen unter den Ländern und Aufgabenträgern berücksichtigt.

Der verbleibende Teil der Regionalisierungsmittel kann dann weiter mit einer festen Dynamisierungsquote in etwa der heutigen Höhe von 1,5 % fortgeschrieben werden.

#### ***4. Zweckbindung und Transparenz der Mittelverwendung erhalten!***

Die heutige Zweckbindung der Regionalisierungsmittel muss wegen der überwiegend langfristigen, verkehrsvertraglichen Bindungen – auch über 2019 hinaus - weiter Bestand haben. Eine nächste Revision ist für das Jahr 2030 vorzusehen. Die Mitglieder der BAG-SPNV sind bereit, der Bundesregierung den Mitteleinsatz weiterhin jährlich transparent nachzuweisen.