

Gemeinsames Positionspapier:

Das Erfolgsmodell Schienenpersonennahverkehr in Deutschland erhalten und weiterentwickeln

1. Ausgangslage: Der SPNV in Deutschland

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der heutigen Form ist ein zentrales Ergebnis der Bahnreform von 1994. Als Bestandteil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist die Zuständigkeit für den schienengebundenen Nahverkehr vom Bund auf die Länder und damit auf die regionalen SPNV-Aufgabenträger übergegangen. Diese Änderung wurde 1996 im „Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs“ (RegG) wirksam.

Den Aufgabenträgern kommt seitdem die zentrale Rolle für die Bestellung der Verkehrsleistungen des SPNV im Rahmen des „Besteller-Ersteller-Prinzips“ zu. Auf Basis wettbewerblicher Verfahren vergeben die Aufgabenträger im SPNV Aufträge an Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Erbringung zeitlich befristeter Verkehrsleistungen mit bestimmten Qualitäts- und Leistungskriterien. Dabei gilt der Grundsatz einer strikten Trennung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer.

2. Die Bedeutung des SPNV für Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Neben der Erfüllung seiner ursprünglichen Aufgabe, der Bereitstellung allgemein zugänglicher Mobilität in der Fläche, hat der SPNV auch darüber hinaus vielfältige positive Effekte.

Durch die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr von der Straße auf die Schiene hilft der SPNV substantiell dabei, die Verkehrswege zu entlasten, die Lärmbelastung zu reduzieren und Emissionen einzusparen, um die gesteckten Klimaziele zu erreichen und die Lebensqualität in den Städten zu sichern.

Auch gesamtwirtschaftlich betrachtet ist ein gutes SPNV-Angebot nachweislich förderlich für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region und erhöht die Attraktivität eines Standortes für Investoren wie auch für qualifizierte Arbeitskräfte gleichermaßen.

Neben diesen positiven Effekten sichert der Betrieb des SPNV selbst rund 150.000 Arbeitsplätze mit Zukunft. Zusätzlich stellen die Bestellungen von Fahrzeugen und die im Zusammenhang des SPNV erbrachten Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen für die Bahnindustrie mit ihren rund 50.000 Arbeitsplätzen ein wichtiges Standbein dar.

Der heutige SPNV ist ein zentrales Ergebnis der Bahnreform von 1994.

Die Bestellung des SPNV erfolgt durch Länder und ihre Aufgabenträger auf Basis wettbewerblicher Ausschreibungen.

Der SPNV ist ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrs- und Klimapolitik.

Der SPNV hilft, positive gesamtwirtschaftliche Effekte zu entfalten und steigert die Lebensqualität.

150.000 Menschen arbeiten im SPNV.

Im Jahr 2012 erwirtschaftete die Bahnindustrie allein durch direkte Aufträge für den SPNV mit rund 1,2 Milliarden Euro über zehn Prozent ihres gesamten Umsatzes. Insbesondere durch diese weitgehend konjunkturunabhängigen Aufträge erhält die hiesige Bahnbranche die Planungssicherheit, um ihre Innovationskraft und ihre weltweite Technologieführerschaft nachhaltig zu festigen.

Deshalb ist es im Sinne eines attraktiven SPNV-Angebots und zur Erhaltung der genannten positiven wirtschaftlichen und umweltpolitischen Aspekte angezeigt, den SPNV weiterhin auf eine solide finanzielle Basis zu stellen.

3. Die Bedeutung der Regionalisierungsmittel für einen erfolgreichen SPNV

Über die vom Bund den Ländern zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel in Höhe von 7,08 Mrd. € im Jahr 2013 übernehmen die Aufgabenträgerorganisationen im SPNV die Verantwortung für die Vergabe und den Einkauf von SPNV-Leistungen im Markt. Die Regionalisierungsmittel stellen dabei neben den Fahrgelderlösen die wichtigste Finanzierungsquelle für den SPNV dar.

Der Erfolg des SPNV gibt dieser mit der Bahnreform vor knapp 20 Jahren geänderten Verteilung der Verantwortung Recht. Im Vergleich zu 1996 wurden 2011 rund 37 Prozent mehr Fahrgäste befördert. Die Betriebsleistung, das heißt die gefahrenen Zugkilometer, stieg im selben Zeitraum um rund 19 Prozent an. Allein durch den Einsatz von neuen, attraktiven Fahrzeugen mit höherer Kapazität und Geschwindigkeit sowie bereit gestellten Komfortmerkmalen wie Barrierefreiheit, Klimatisierung sowie verbesserter Fahrgastinformation konnte die Zahl der Fahrgäste um rund zehn Prozent gesteigert werden.

Somit hat der SPNV seit der Bahnreform seine Auslastung erheblich verbessern können. Neben dieser Effizienzsteigerung beruht der Erfolg der Schiene nicht zuletzt auf der wettbewerblichen Vergabe der Leistungen im SPNV, durch die zusätzliche Angebote und Fahrplanausweitungen realisiert werden konnten.

Gleichzeitig ist im selben Zeitraum die Höhe der Regionalisierungsmittel im Vergleich zu den Fahrgastzahlen und der Betriebsleistung nur unterdurchschnittlich um 13 Prozent, also um weniger als ein Prozent pro Jahr, gestiegen. Inflationbereinigt erhielten die öffentlichen Besteller 2011 für die eingesetzten Mittel rund 30 Prozent mehr Leistung als 1996, dem ersten Jahr des regionalisierten SPNV.

In den Jahren 2006 bis 2008 wurden die Regionalisierungsmittel drastisch gekürzt und damit die mit der Bahnreform begonnene Erfolgsgeschichte des SPNV gefährdet. Fahrpreiserhöhungen, eine zeitweilige Stagnation sowie einzelne Abbestellungen von SPNV-

Die Regionalisierungsmittel des Bundes sind eine der entscheidenden Finanzierungsquellen des von den Ländern organisierten SPNV.

Die Betriebsleistung stieg seit der Bahnreform ab 1996 um rund 19 %, die Zahl der Fahrgäste sogar um rund 37 % an.

Seit seiner Regionalisierung ist der SPNV deutlich effizienter geworden.

Eine Kürzung der SPNV-Mittel gefährdet die erzielten Erfolge.

Angeboten in einigen Bundesländern waren die Folgen.

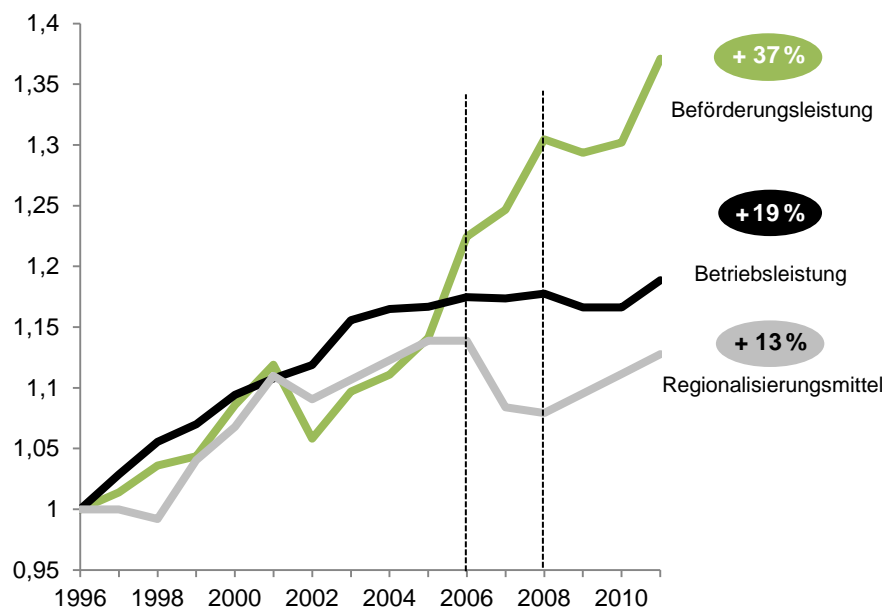
Durch die 2007 erfolgte Anpassung des Regionalisierungsgesetzes stiegen seitdem die Mittel wieder um 1,5 Prozent pro Jahr, allerdings bei einem um über 400 Millionen Euro verringerten Ausgangsbetrag.

Zu berücksichtigen ist, dass ein erheblicher Teil der Regionalisierungsmittel über die Trassenpreise zur Deutschen Bahn fließt. Eine Reduzierung der Regionalisierungsmittel wird über Abbestellungen indirekt auch zu geringeren Trasseneinnahmen bei DB Netz führen, die letztlich wiederum den Bund belasten würden.

4. Dynamisierung nicht ausreichend: die reale Kostenentwicklung übersteigt die Entwicklung der Regionalisierungsmittel

Diese bis 2014 festgeschriebene Dynamisierung der Regionalisierungsmittel um 1,5 Prozent im Jahr reicht allerdings nicht aus, um das bisherige SPNV-Angebot aufrechtzuerhalten oder gar an die gestiegene Nachfrage anzupassen, zumal durch die Einführung des Wettbewerbs im SPNV schon weitreichende Effizienzsteigerungen der eingesetzten Mittel erzielt werden konnten. So konnten durch flächendeckende wettbewerbliche Ausschreibungen des SPNV in den letzten Jahren bereits Einsparungen von bis zu 20 Prozent erzielt werden, die wiederum zur Finanzierung quantitativer und qualitativer Verbesserungen eingesetzt werden konnten.

Die bestehende Dynamisierung der Regionalisierungsmittel reicht nicht aus, um das aktuelle SPNV-Angebot dauerhaft zu erhalten.



Indexierte Entwicklung der Betriebs- und Beförderungsleistung und der Regionalisierungsmittel im SPNV 1996-2011

Zudem machen insbesondere die stark steigenden Infrastrukturnutzungsentgelte und Energiekosten eine Anpassung der Mittel erforderlich. Eine solche Anpassung ist darüber hinaus auch angezeigt, um durch eine konsequente Modernisierung der Fahrzeugflotte und die Beschaffung moderner energieeffizienterer Fahrzeuge einen wichtigen Beitrag zum Erreichen der politisch verankerten Umwelt- und Nachhaltigkeitsziele zu leisten. Deshalb müssen die Regionalisierungsmittel in gleicher Höhe über das Jahr 2014 hinaus mindestens erhalten bleiben und mit 2,5 Prozent jährlich dynamisiert werden, um die hohe Qualität des SPNV nachhaltig zu sichern und zu verbessern. Dazu bedarf es einer langfristigen Zusage.

5. Fazit: Der SPNV – ein Erfolgsmodell, das nicht durch seine Unterfinanzierung gefährdet werden sollte

Die Regionalisierung des SPNV ist unbestritten eine Erfolgsgeschichte. Erstmals seit Jahrzehnten hat sie eine Ausweitung des schienengebundenen Nahverkehrs und massive Qualitätsverbesserungen bei einer insgesamt moderaten Entwicklung bei Tarifen und Kosten des Systems ermöglicht. Die seit mehr als einem Jahrzehnt wieder steigenden Fahrgastzahlen sowie die verbesserte Auslastung zeigen die neu gewonnene Attraktivität des SPNV. Sie bestätigen den eingeschlagenen Weg, den Schienenpersonennahverkehr regional zu gestalten sowie das Instrument wettbewerblicher Ausschreibungen zu nutzen.

Um diese positive Entwicklung auch zukünftig fortzuschreiben, bedarf es einer realistischen Berücksichtigung der Kosten für die Erhaltung eines solch attraktiven SPNV-Angebotes sowie langfristiger Planungssicherheit für alle Beteiligten. Deshalb sind eine nachhaltige Verlängerung der fest eingeplanten Regionalisierungsmittel sowie eine jährliche Dynamisierung dieser Mittel um 2,5 Prozent unerlässlich.

Nur durch langfristig planbare Investitionen in die Schiene als umweltfreundlichsten, sichersten und effizienten Verkehrsträger können ökologisch und ökonomisch vorteilhafte Nahverkehrsangebote organisiert werden. Zudem können nur so die Arbeitsplätze in der Branche dauerhaft erhalten sowie wichtige Impulse für die wirtschaftliche und ökologische Entwicklung gesetzt werden.

Es bedarf einer weitreichenden Planungssicherheit sowie einer Dynamisierung der Regionalisierungsmittel um 2,5 % p.a..

Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs hat eine positive Trendwende bei Angebot und Fahrgastzahlen ermöglicht.

Eine jährliche Dynamisierung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 2,5 % ist dauerhaft erforderlich, um die hohe Qualität des SPNV zu erhalten.

Investitionen in den SPNV sind Investitionen in unsere Zukunft, ökonomisch wie ökologisch.

Berlin, den 05.08.2013