

VCD-Position: 20 Jahre Bahnreform

Kurzfassung

1994 begrüßte der ökologische Verkehrsclub VCD die Zielsetzungen der Bahnreform – 2014 stellt er fest: Die Ziele sind bei weitem noch nicht erreicht.

1. Mehr Verkehr auf die Schiene

Das Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, wurde bis heute nicht erreicht. Lediglich der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat leicht an Marktanteilen hinzugewonnen. Der Personenverkehr bleibt insgesamt unter zehn Prozent Marktanteil, der Güterverkehr stagniert seit Jahren bei 17 Prozent.

Der SPNV kann ein Wachstum von 3,3 Prozent pro Jahr verzeichnen. Die Fahrgastzahlen stiegen von 1,4 Milliarden im Jahr 1993 auf 2,4 Milliarden Fahrgäste im Jahr 2012. Der Marktanteil hat sich aber nicht entscheidend verändert.

Im Fernverkehr sind die Fahrgastzahlen seit der Bahnreform sogar gesunken. 2012 wurde mit 131 Millionen Fahrgästen der Stand von 1993, damals waren es 133 Millionen Fahrgäste, fast erreicht.

Der Güterverkehr hat einen gleichbleibenden Anteil am Modal Split von 17 Prozent, obwohl die Verkehrsleistung um 60 Prozent zugenommen hat.

Ein Grund dafür ist der Rückbau der Schieneninfrastruktur. In den vergangenen 20 Jahren wurden 70 Prozent der Gleisanschlüsse gekappt, 50 Prozent der Weichen abgebaut und die Gleislänge um 6 600 Kilometer auf heute 34 000 Kilometer gekürzt. Das sind 17 Prozent. Im selben Zeitraum wurde das Autobahnnetz um rund 1 700 Kilometer länger (Quelle: Allianz pro Schiene, Juni 2013).

VCD-Forderungen

Die Bahn muss so gut werden, dass immer mehr Menschen bereit sind umzusteigen und Spediteure für den Transport ihrer Güter die Schiene bevorzugen. Voraussetzungen dafür sind:

- Die Gesamtbetrachtung aller Verkehrsarten bei Verkehrsplanung und -finanzierung,
- gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern (Beispiel: Lkw-Maut versus Trassenpreise),
- einheitliche Zugangsbedingungen zur Bahninfrastruktur für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen,
- der Verbleib der Bahninfrastruktur in öffentlicher Hand,
- eine leistungsfähige und anwohnerfreundliche Schieneninfrastruktur,
- Ausbau des Schienennetzes auf der Grundlage eines vorher definierten Fahrplans, dem Deutschland-Takt, unter Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs.

2. Übertragung der Verantwortung für den Nahverkehr auf die Länder

Die Übertragung der Verantwortung für den Nahverkehr auf die Länder inklusive verlässlicher Finanzierung über die Regionalisierungsmittel (RegMittel) ist ein Erfolg. Die Fahrgastzahlen sind von 1,4 Milliarden im Jahr 1993 auf 2,4 Milliarden im Jahr 2012 gestiegen.

Erfolgsfaktoren waren unter anderem:

- Halbwegs zuverlässige Finanzierung mit Zweckbindung für den Aufgabenbereich »Verkehr«,
- Ausschreibung der Fahrleistungen, dadurch mehr Verkehrsangebote für weniger Geld,
- Einführung von Taktfahrplänen, dadurch optimale Verbindungen aller Angebote des öffentlichen Verkehrs,
- Vorhaltung von Fahrzeugpools.

VCD-Forderungen

- Eine verlässliche und auskömmliche Finanzierung des SPNV durch Bund und Länder muss auch in Zukunft gewährleistet sein.
- Der Verteilungsschlüssel für die RegMittel muss auf ein Leistungs-Anreizsystem umgestellt werden.
- Die Berichtspflicht über den Einsatz der RegMittel muss eingeführt werden.

3. Öffnung des Eisenbahnmarktes für alle Unternehmen

Die Öffnung des Eisenbahnmarktes für alle Unternehmen ist noch nicht vollendet. Der Anteil privater Eisenbahnen liegt im Fernverkehr unter einem Prozent, im SPNV bei rund 25 Prozent und im Güterverkehr bei rund 30 Prozent.

VCD-Forderungen

- Alle Unternehmen müssen die gleichen Zugangschancen zur Bahninfrastruktur haben, entweder durch eine bessere Regulierung oder aber die Trennung von Infrastruktur und Transport.
- Eine wirksame Regulierung ist überfällig, unter anderem bei der Festlegung der Trassenpreise, beim Zugang zur Schieneninfrastruktur und den Bahn-Serviceeinrichtungen (z.B. Werkstätten) und der Bahnstromversorgung.
- Für das Angebot im Fernverkehr sollten Mindeststandards festgelegt werden oder aber wie im SPNV Fernverkehrsleistungen ausgeschrieben werden.

4. Entlastung der Haushalte

Darüber, ob durch die Bahnreform eine Entlastung der öffentlichen Haushalte stattgefunden hat, gehen die Meinungen auseinander.

Für die Investitionen in Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur zahlt der Bund heute rund 3,6 Milliarden Euro pro Jahr, die Deutsche Bahn AG 1,6 Milliarden Euro. In die Finanzierung des SPNV fließen jährlich sieben Milliarden Euro an Regionalisierungsmittel.

Laut »Allianz pro Schiene« werden in Deutschland jährlich 51 Euro pro Kopf in die Schieneninfrastruktur investiert. Damit befindet sich Deutschland am hinteren Ende der Skala im europäischen Vergleich.

Weitere Informationen finden Sie unter: www.vcd.org/bahnreform.html

Für Rückfragen:

Pressestelle

Anja Smetanin, VCD-Pressesprecherin, Fon 030/280351-12, presse@vcd.org, www.vcd.org

Verkehrsreferat

Heidi Tischmann, Referentin für Verkehrspolitik, Fon 030/280351-36, heidi.tischmann@vcd.org

Januar 2014

VCD e.V. · Bundesverband

Rudi-Dutschke-Straße 9

10969 Berlin

www.vcd.org

VCD – der ökologische Verkehrsclub

Seit 1986 die richtige Alternative für alle Umweltbewussten.