

## **VCD-Position: Thesen zur Zukunft der Regionalisierungsmittel**

### **Ausgangslage**

Seit der Bahnreform von 1994 und der daran anschließenden Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind die früher zumeist als unbefriedigend wahrgenommenen Nahverkehrszüge weitgehend modernisiert worden. In Verbindung mit Streckensanierungen und dem Ausbau des Taktverkehrs mit neuen Haltepunkten sind die Fahrgastzahlen stark angestiegen. Der Nahverkehr auf der Schiene hat jährlich hohe Zuwachszahlen und wird somit von immer mehr Menschen genutzt und wertgeschätzt.

Weltweit kommt dem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) als Lösung der Verkehrs- und Klimaprobleme eine immer stärkere Bedeutung zu. Das drückt sich auch im erklärten Ziel der »International Association of Public Transport (UITP)« aus, den Marktanteil des ÖV weltweit bis 2025 zu verdoppeln (PTx2).

### **Das will der VCD**

- 1) Mehr Umwelt- und Klimaschutz (auch) durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund, insbesondere auf das System Schiene.
  - 2) Energieeffiziente Mobilität, dadurch Ressourcenschonung und mehr Unabhängigkeit von der Energieversorgung aus Drittländern.
  - 3) Sicherstellung der Mobilität für alle Menschen, insbesondere für Schüler/-innen, Studierende, Senior/-innen, Mobilitätseingeschränkte (das sind über neun Millionen Bundesbürger/-innen), finanziell Schwächere und allgemein für Menschen ohne Autobesitz.
  - 4) Den Ausbau des Eisenbahnverkehrs, aufgrund der steigenden Fahrgastzahlen und wegen der Gemeinwohlverantwortung des Staates für ein verlässliches Angebot im Schienenverkehr.
  - 5) Erhöhung der Lebensqualität durch Verkehrsmittel mit geringen Lärmemissionen, geringer Luftverschmutzung, mit hoher Sicherheit und wenig Flächenverbrauch – moderne und attraktive Busse und Bahnen leisten dieses.
- ⇒ Wir brauchen eine Stärkung des Systems Schiene, insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs und des Regionalverkehrs.

### **Die Aufgaben des Bundes**

Im Rahmen der Bahnreform von 1994 hat der Bund die Zuständigkeit für den SPNV auf die Länder übertragen. Damit die Länder dieser Verantwortung nachkommen können, werden sie vom Bund mit den entsprechenden Finanzmitteln, den Regionalisierungsmitteln, ausgestattet. In den letzten 20 Jahren hat sich gezeigt, dass die Länder die Finanzmittel mit größerem Erfolg eingesetzt haben, als es zuvor in der Verantwortung des Bundes geschah.

- 1) Bereitstellung leistungsfähiger und moderner Infrastrukturen und ihren Erhalt in einem optimalen/attraktiven Zustand. Sicherstellung des gleichberechtigten Marktzugangs zur Infrastruktur für alle Unternehmen.
  - 2) Langfristige Sicherstellung der auskömmlichen Finanzierung des bestellten SPNV unter Berücksichtigung der Verkehrszuwächse und der regional unterschiedlichen Entwicklungen.
- ⇒ Die verlässliche Finanzierung mit der Zweckbindung »SPNV« ist der zentrale Baustein für den Erfolg des Nahverkehrs auf der Schiene. Die Einhaltung der Zweckbindung ist durch den Bund zu überprüfen.

### **Die Aufgaben der Länder und Kommunen**

- 1) Die Bestellung von Nahverkehrsleistungen auf der Schiene liegt in der Verantwortung der Bundesländer.
  - 2) Die Finanzierung des Betriebes lokaler sowie regionaler straßengebundener Nahverkehre (Busse, Straßenbahnen und so weiter) liegt in der Verantwortung der Länder, Landkreise und Kommunen.
- ⇒ Weitere (zeitweilige) Finanzierungsinstrumente zur Förderung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) können und sollten zwischen Bund und Ländern verabredet werden. Zum Beispiel die Finanzierung eines Ergänzungsnetzes zum SPNV auf verkehrlich bedeutsamen Relationen bei fehlendem oder nicht mehr bestehendem Schienenverkehr. Eine Zweckbindung sowie entsprechende Transparenz- und Kontrollverpflichtungen sind notwendig, auch bei Weiterführung bestehender Regelungen wie dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).
- ⇒ Die Betriebsleistungen des straßengebundenen ÖPNV, und auch gegebenenfalls seinen Ausbau, müssen Länder und Kommunen zusätzlich aus eigenen Mitteln finanzieren, die durch neu zu schaffende Finanzierungsinstrumente aufgestockt werden können.

### **Herausforderungen für den Schienenpersonennahverkehr**

- 1) Die langfristige, verlässliche Finanzierung des SPNV ist trotz zunehmender Fahrgastzahlen und steigender Einnahmen durch Fahrgelderlöse nicht mehr sichergestellt.
- 2) Die Einnahmen durch Fahrgelderlöse allein reichen nicht aus, das SPNV-Angebot so auszubauen, dass es für die Bürger/-innen noch attraktiver wird. Die Fahrgeldeinnahmen decken derzeit weniger als 50 Prozent der Gesamtkosten des SPNV. Eine stärkere Nutzerfinanzierung ist durch die Konkurrenzsituation zum Pkw, wegen stagnierender Kraftstoffpreise, nur in begrenztem Umfang machbar.
- 3) Kosteneinsparungen durch wettbewerbliche Vergaben von SPNV-Leistungen werden zukünftig nicht mehr zu erzielen sein.
- 4) Personal-, Fahrzeug- und Energiekosten steigen schneller, als dies in der Vergangenheit bei der Höhe der Regionalisierungsmittel berücksichtigt wurde.
- 5) Der Verteilungsschlüssel der Regionalisierungsmittel auf die Länder basiert auf dem Fahrplanangebot von 1993/1994. Das war ein willkürlicher Wert, der nicht angemessen

sen die unterschiedlichen »Nachholbedarfe« in den Ländern berücksichtigte. Ebenso wenig berücksichtigt er die seither eingetretenen Veränderungen in der Bevölkerungsverteilung, den Verkehrsströmen und der Nachfrageentwicklung.

- 6) Bisherige Mittelanpassungen decken gerade einmal die Inflation ab.
- 7) Anreize für die Länder für eine effiziente Mittelverwendung fehlen.
- 8) Überdurchschnittliches Verkehrswachstum im öffentlichen Verkehr wurde in der Vergangenheit nicht honoriert.
- 9) Die im europäischen Vergleich hohen Infrastrukturnutzungsgebühren in Deutschland linear pro Zugfahrt und deren Erhöhungen beanspruchen einen großen Teil der finanziellen Mittel, die für den notwendigen Ausbau des SPNV fehlen.
- 10) Angebotsverschlechterungen, Abbestellungen von Verkehren und Streckenstilllegungen sind trotz steigender Fahrgastzahlen und angestrebter Verkehrswende zu befürchten.
- 11) Die für die Einhaltung der Klimaziele erforderliche Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen muss durch eine verstärkte Elektrifizierung von Dieselstrecken Rechnung getragen werden.
- 12) Der Einsatz von einhundert Prozent Ökostrom für Schienenverkehre und moderne E- und O-Bussysteme in Deutschland muss im Rahmen der ÖV-Finanzierung finanziell unterstützt werden.
- 13) Grenzüberschreitende Verkehre, sowohl international als auch zwischen den Bundesländern, müssen verstärkt ausgebaut und auf den gleichen Stand gebracht werden. Internationale Verpflichtungen, zum Beispiel im Bereich der Rheinschiene mit der Schweiz, müssen künftig eingehalten und eigeninitiativ vorangetrieben werden.

### **Lösungsansätze**

- 1) Eine stärkere Dynamisierung der Regionalisierungsmittel ist zwingend erforderlich. Sie muss allein zum Erhalt des heutigen Angebotes mindestens die Kostensteigerungen für Personal und Energie abdecken, sowie die zu erwartende Inflation berücksichtigen. Zur Bestellung vom Mehrverkehren auf der Schiene im Rahmen der Verkehrswende werden höhere Dynamisierungsquoten benötigt
- 2) Die Dynamisierung soll eine länderspezifische Komponente enthalten. Bundesländer, die seit dem Fahrplan 1994, der Grundlage des Verteilungsschlüssels, ihre Verkehrsleistungen (in Personen-Kilometern) überdurchschnittlich erhöht haben, erhalten eine höhere Dynamisierungsquote als andere. Die länderspezifische Komponente sollte, basierend auf der Verkehrsleistung, in regelmäßigen Abständen angepasst werden.
- 3) Die Kosten für die Nutzung der Infrastruktur werden durch den Bund übernommen und direkt an die Infrastrukturbetreiber gezahlt. Diese Mittel sind zweckgebunden für Betrieb und Erhalt regionaler Infrastrukturen zu verwenden, gemäß regionalem Verkehrsaufkommen in den Regionen. Dadurch entfällt der »unechte« Finanzierungskreislauf zwischen Bund, Ländern, Aufgabenträgerorganisationen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, DB AG und wiederum Bund. Die Regionalisierungsmittel werden entsprechend der Summe der heute gezahlten Trassen- und Stationspreise angepasst. Wenn es aus EU-rechtlichen Gründen notwendig sein sollte, wird ein symbolischer Beitrag pro Zug für die Trassennutzung erhoben. Im Übrigen wird auf die Ungleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger bei Infrastrukturnutzungsentgelten sowie gegebenenfalls auf Trassenpreissysteme in anderen EU-Staaten verwiesen.

- 4) Die Übernahme der Infrastrukturnutzungsentgelte durch den Bund ermöglicht eine wesentliche Steigerung des Verkehrsaufkommens, denn ein zentraler Hinderungsgrund, Mehrverkehre zu bestellen, sind heutzutage die sehr hohen Trassen- und Stationspreise. Sollten die Verkehrsleistungen wachsen und damit gegebenenfalls auch die Kosten für die Bewirtschaftung und den Erhalt des Netzes, müssten diese Mehrkosten entsprechend neu zwischen Bund und Infrastrukturbetreiber verhandelt werden. Mehrbestellungen durch Aufgabenträger werden so wieder ermöglicht, Abbestellungen würden die anderen Verkehrsleistungen nicht länger verteuern.
- 5) Im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 werden, analog zur Straße, 20 Prozent der Investitionen für den Aus- und Neubau in rein regionale Schieneninfrastrukturen verwendet.
- 6) Vom Gesetzgeber beschlossene neue Anforderungen und Vorschriften, die Auswirkung auf die Infrastrukturkosten haben, müssen vom Bund finanziert werden. Dazu gehören zum Beispiel die Barrierefreiheit und die Abschaffung des Lärmbonus.

Michael Ziesak, VCD-Bundesvorsitzender

Berlin, Juni 2014

**VCD e.V. · Bundesverband**

Wallstraße 58  
10179 Berlin  
[www.vcd.org](http://www.vcd.org)

**VCD – der ökologische Verkehrsclub**  
Seit 1986 die richtige Alternative für alle Umweltbewussten.