

Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.

Eisenbahnregulierungsgesetz - Bund bremst Schienenverkehr aus

Pressedienst des DBV-Bundesverbandes vom 4. August 2016

Das kürzlich verabschiedete Eisenbahnregulierungsgesetz wird nicht zur Stärkung des Schienenverkehrs als Gesamtsystem führen - so die enttäuschte Meinung des DBV-Bundesverbandes. Stattdessen ist zu befürchten, dass die einzelnen Schienensparten gegeneinander ausgespielt werden.

Was für den Kunden des Nahverkehrs zunächst positiv erscheint ist die Begrenzung des jährlichen Trassenpreisanstiegs auf 1,8 %. Das ist der Prozentsatz, um den die Regionalisierungsmittel in den nächsten Jahren durchschnittlich steigen werden. Damit könnte für Fahrgäste des Nahverkehrs der jährliche Anstieg der Fahrpreise zumindest abgebremst werden – jedoch auf Kosten des Fern- und des Güterverkehrs. Die DB Netz AG rechnet aufgrund immer höher werdender baulicher Anforderungen mit einer jährlichen Kostensteigerung von 2,4 %!

Da zwei Drittel der Gesamtleistung auf der Schiene durch den Regionalverkehr erbracht werden, müssen bei einer Begrenzung des Preisanstiegs dort Personenfern- und Güterverkehr die ausbleibende Steigerung kompensieren. Weil beide zusammen nur ein Drittel der gefahrenen Kilometer zurücklegen – also halb so viel wie der Regionalverkehr – heißt das, wir müssen zukünftig mit Trassenpreissteigerungen von 3,6% pro Jahr im Güterverkehr und im Personenfernverkehr rechnen. Oder mit einer weiteren drastischen Ausdünnung des Streckennetzes und der Konzentration auf Hauptrelationen.

Das Problem besteht im falschen Grundsatz. Während das Europarecht vorsieht, dass jeder Nutzer des Netzes nur mit den tatsächlich bei der Zugfahrt entstehenden Kosten (Grenzkosten) belastet wird, während der Staat den Rest ausgleicht, sind in Deutschland alle Betriebskosten (Vollkosten) durch den Nutzer zu decken. Das führt zu einer künstlichen Verteuerung des Schienenverkehrs und ist vor allem eine massive Ungleichbehandlung gegenüber dem Straßenverkehr, der größtenteils mautfrei unterwegs ist.

Es passt zu vielen anderen verkehrspolitischen Entscheidungen dieser Bundesregierung. Ob es um die im europäischen Vergleich dürftigen Pro-Kopf-Investitionen in das Schienennetz geht oder um den Bundesverkehrswegeplan - die Vorfahrt für die Straße ist ungeschriebenes Gesetz. Das mag zu Zeiten des Wirtschaftswunders sinnvoll gewesen sein. Das gegenwärtig zu erwartende steigende Verkehrsaufkommen ohne ein massives Wachstumsprogramm für die Schiene mit dem Schwerpunkt Engpassbeseitigung bewältigen zu wollen ist unökologisch und unsozial. Dass sich der Verkehrsminister für seine Investitionsprogramme ständig selbst auf die Schulter klopft, ändert daran nichts.

Pressekontakt: Frank Petrovsky, Bundesvorstand Umweltschutz, Ruf 01 73 / 8 13 23 45