



- Keine einseitige Belastung der Schiene -

**Stellungnahme
der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV)
zum Vorschlag zum Subventionsabbau
der Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück**

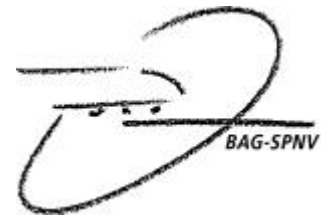
1 Ausgangssituation

Am 30. September 2003 haben die Ministerpräsidenten der Länder Hessen und Nordrhein-Westfalen, Koch und Steinbrück, einen Vorschlag zum Subventionsabbau in Deutschland vorgelegt. Demnach sollen zahlreiche Finanzleistungen des Bundes zwischen den Jahren 2004 und 2006 um 4 Prozent jährlich, d. h. um insgesamt 12 Prozent, gekürzt werden.

Dieser Vorschlag beinhaltet auch Positionen, die die Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland massiv berühren. Hierzu gehören unter anderem

- eine Kürzung der Regionalisierungsmittel um ca. 810 Mio. €
- eine Kürzung der Investitionen des Bundes in das Schienennetz um ca. 300 Mio. € sowie
- weitere Kürzungen, die entweder die Produktionskosten der Verkehrsunternehmen erhöhen oder die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für Fahrgäste verteuern und die daher zu einer Erhöhung der Zuschusszahlungen der Aufgabenträger führen werden.

Hingegen bleiben andere Verkehrsträger in dem vorgelegten Bericht unangetastet. So erfolgt im Gegensatz zur Schiene keine Kürzung von Investitionen bei der Straße. Auch die Mineralölsteuerbefreiung für den Luftverkehr bleibt unberührt.



2 Folgen für den Schienenverkehr

Eine Umsetzung des Vorschlages in der vorliegenden Form hätte nach Auffassung der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) folgende Konsequenzen für den Schienenverkehr in Deutschland:

- Die Kürzung der Regionalisierungsmittel um 810 Mio. EUR gefährdet die bestehenden Angebote im Schienenpersonennahverkehr. Bei Umsetzung dieses Vorschlags droht der Entfall von Eisenbahnverkehren in einem Volumen, das dem Gesamtangebot großer Flächenländer wie Bayern oder Baden-Württemberg entspricht.
- Mit der erst 2002 erfolgten Revision des Regionalisierungsgesetzes wurde das bedarfsgerechte SPNV-Angebot bundesweit festgestellt und in § 8 Abs. 1 festgeschrieben. Die Gewährleistung eines Angebots in dieser Größenordnung ist gesetzlicher Auftrag der Aufgabenträger des SPNV. Bei Kürzung der Mittelausstattung durch den Bund müssten nahezu flächendeckend die Länder und Kommunen hierfür finanziell einstehen. Erklärtes Ziel des Koch/Steinbrück-Papiers war es jedoch gerade, eine solche Lastenverschiebung vom Bund auf Länder und Kommunen zu vermeiden.
- Eisenbahnverkehrsleistungen werden auf Grund der Langlebigkeit der eingesetzten Wirtschaftsgüter (Fahrzeuge, Streckeninfrastruktur) langfristig bestellt und beauftragt. Die Aufgabenträger sind daher in der Vergangenheit langfristige Verkehrsverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Jahren eingegangen. Die Reduktion der Leistungen und der Zuschusszahlungen ist somit faktisch oftmals nicht möglich. Der Leistungsabbau im Eisenbahnverkehr würde also willkürlich und zufällig erfolgen – je nachdem welche Verträge gerade kündbar sind oder auslaufen.
- Die Kürzung der Investitionsbeihilfen gefährdet die seit der Bahnreform eingeleitete Sanierung der Eisenbahninfrastruktur. Das Verkehrsmittel Schiene wurde über 40 Jahre systematisch benachteiligt. Der in den vergangenen zehn Jahren eingeleitete, dringend notwendige Sanierungsprozess würde ins Stocken geraten und Investitionsruinen hinterlassen, da begonnene Projekte nicht fertiggestellt werden können.



3 Bewertung und Vorschläge der BAG-SPNV

Die BAG-SPNV hält die Vorschläge des Koch/Steinbrück-Papiers für nicht umsetzbar, ohne die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Deutschland nachhaltig zu gefährden. Dies würde zu einem Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik führen.

Allerdings möchte sich die BAG-SPNV - angesichts der Haushaltslage und der wirtschaftlichen Situation in Deutschland – einer Diskussion um eine langfristige Anpassung der Finanzhilfen des Bundes für den Eisenbahnverkehr nicht verschließen. Solche Anpassungen müssen sich jedoch an den Zielen der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, orientieren.

Vor diesem Hintergrund unterbreitet die BAG-SPNV folgende Vorschläge und Forderungen:

1. Bei den Transfermitteln nach dem Regionalisierungsgesetz handelt es sich nicht um Subventionen im eigentlichen Sinne, sondern um die Mittelausstattung des Bundes an die Länder zur Erfüllung gesetzlicher Aufgaben. Aus diesem Grund hält die BAG-SPNV die Platzierung in einem Vorschlag zum Subventionsabbau für nicht sachgerecht.
2. Eine kurzfristige Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes ist nicht möglich, da die Aufgabenträger des SPNV zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Pflichten bzw. ihrer eingegangenen Bindungen die entstandenen Finanzlücken aus Eigenmitteln schließen müssten.
3. Zur mittel- und langfristigen Konsolidierung der Finanzhilfen für den SPNV sollte das Instrument der wettbewerblichen Vergabe von Verkehrsleistungen stärker genutzt werden. Die BAG-SPNV schlägt vor, hieraus erzielte wirtschaftliche Spareffekte zu einem noch zu diskutierenden Anteil für eine Reduzierung der Transferzahlungen zu nutzen. Eine solche Regelung kann aber erst nach Konsolidierung des Anbietermarktes im SPNV greifen, da erst dann echte Marktpreise ermittelbar sind.
4. Die Infrastrukturnutzungsentgelte machen einen nicht unerheblichen Teil der Zuschüsse im SPNV aus. Die BAG-SPNV schlägt – zumindest in regionalen Netzen – die Einführung alternativer Betreibermodelle vor, die wettbewerbliche Elemente auch in diesem Bereich

einführen und so zu einer nachhaltigen Kostensenkung führen können. Der Bund sollte daher die notwendigen Voraussetzungen schaffen, solche kosteneffizienten Modelle zu ermöglichen (z. B. Ausweitung des BSchwAG auf NE-Bahnen).

5. Sollte es tatsächlich zu einer pauschalen Kürzung der Regionalisierungsmittel kommen, sind – auch zur Wahrung der Grundsätze des Koch/Steinbrück-Papiers – die 8 (1)-Mittel davon auszunehmen, da es sich bei diesen Leistungen um Daseinsfürsorge handelt. Bemessungsgrundlage für die Anwendung des 4-Prozent-Schlüssels könnten daher allenfalls die 8 (2)-Mittel sein, die der Qualitätsverbesserung und weiteren Aufgaben dienen.
6. Die BAG-SPNV spricht sich gegen eine einseitige Kürzung der Investitionsmittel für die Schiene aus. Es ist nicht begründbar, warum der Verkehrsträger Straße im Gegensatz zur Schiene von den pauschalen Kürzungsvorschlägen verschont bleibt.
7. Belastungen der Verkehrsunternehmen und Fahrgäste (z. B. Erhöhung der Preise für Fahrstrom, Wegfall Steuervergünstigung Job-Tickets) führen zu einer Erhöhung der Zuschussbeträge. Da gleichsam die Finanzausstattung der Aufgabenträger gekürzt werden soll, entsteht eine Abwärtsspirale, die die gesamte Branche gefährdet. Ein ggf. finanzpolitisch kurzfristiger Erfolg wird so langfristig negative finanz- und verkehrspolitische Auswirkungen haben.

Berlin, 08. Oktober 2003