



18.08.2006

## Positionspapier zur Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs in Baden-Württemberg

### 1. Einleitung

Im Haushaltsbegleitgesetz der Bundesrepublik Deutschland wurden für die so genannten Regionalisierungsmittel erhebliche Kürzungen für die Jahre 2006 bis 2009 Kürzungen in Höhe von 2,3 Mrd. Euro beschlossen, davon entfallen auf Baden-Württemberg 240 Mio. Euro. Zugesagt aber noch nicht gesetzlich fixiert ist eine Reduzierung dieser Kürzungen um 500 Mio. Euro, das entspräche für Baden-Württemberg ca. 80 Mio. Euro. Im Land müssten dann also Kürzungen von 160 Mio. Euro verkraftet werden.

Gleichzeitig wurde im selben Haushaltsbegleitgesetz die Mehrwertsteuer um 3 Prozentpunkte ab 1.1.2007 erhöht, daraus erhalten die Länder etwa einen Prozentpunkt entsprechend etwa 11 Mrd. Euro. Auf Baden-Württemberg entfallen daraus ca. 1,15 Mrd. Euro.

Erste Äußerungen der Landesregierung lassen erwarten, dass diese die Kürzungen der Regionalisierungsmittel weitgehend über eine Reduzierung des Fahrplanangebotes kompensieren will. Ein Ausgleich fehlender Regionalisierungsmittel durch Mehreinnahmen der Mehrwertsteuer wurde unter anderem von Innenminister Rech und Ministerpräsident Oettinger mehrfach abgelehnt.

### 2. Position PRO BAHN Baden-Württemberg

Aus der Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN ist unstrittig, dass auch der Verkehrssektor einen Beitrag zur langfristigen Konsolidierung der öffentlichen Haushalte liefern muss. Dabei müssen jedoch die Möglichkeiten bei allen Verkehrsmitteln einbezogen werden, die derzeitigen Diskussionen lassen jedoch eine einseitige Belastung des öffentlichen Verkehrs erwarten. Eine Berücksichtigung nicht verkehrlicher Ziele (Reduzierung der Emission klimarelevanter Schadstoffe, Reduzierung Feinstaub- und Ozonbelastung, Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität,...) ist derzeit nicht erkennbar.

Für den Sektor des öffentlichen Verkehrs sind aus Sicht von PRO BAHN erhebliche Effizienzsteigerung möglich. Diese könnten einerseits der Reduktion des öffentlichen Zuschussbedarfs dienen, andererseits jedoch auch für Angebotsverbesserungen genutzt werden.

### 3. kurzfristige Maßnahmen

PRO BAHN erwartet vom Land Baden-Württemberg und der NVBW die Weiterführung des bestehenden Fahrplans 2006 auch für das Jahr 2007. Die bereits geplanten Verbesserungen (Freudenstädter Stern, Kulturbahn Pforzheim-Nagold) sind umzusetzen, da hier bereits weitergehende Maßnahmen (Anschlussverkehre) eingeleitet sind.

Eine von der Landesregierung mehrfach angekündigte Kürzung des Fahrplans ist völlig inakzeptabel. Insbesondere wegen des im Schienenverkehr notwendigen zeitlichen Planungsvorlaufs ist eine sinnvolle Fahrplananpassung zur vollständigen Kompensation der gekürzten Regionalisierungsmittel nicht möglich.

Der überwiegende Teil der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden im Rahmen eines Verkehrsvertrages mit der DB Regio AG von dieser erbracht. Der bestehende Vertrag sieht ein weitgehendes Recht von DB Regio vor, Kürzungen von Zuschusszahlungen nach eigenen wirtschaftlichen Interessen in Leistungsreduzierungen umzusetzen.

Verschärfend wirkt aus diesem Verkehrsvertrag eine Regelung, nach der „der Umfang des einzustellenden Verkehrsangebotes, bewertet mit dem aktuellen durchschnittlichen Zuschuss-km, darf dabei das 1,5-fache des Reduktionsbetrages“ betragen kann.

Eine wesentliche Reduzierung des Zugangebotes im Nahverkehr wird kurzfristig dazu führen, dass die DB Netz AG die Wirtschaftlichkeit einzelner Strecken prüfen wird. Es ist dann die Einführung so genannter Regionalfaktoren zu erwarten, mit deren Hilfe die Fahrwegkosten der Züge teilweise bis zum Faktor 2 erhöht werden können. Diese erhöhten Kosten wären dann wiederum vom Land zu finanzieren.

Die Trassen für die geplanten Verkehre in 2007 mussten bereits vor der Sommerpause bei DB-Netz bestellt werden. Es ist daher davon auszugehen, dass für eventuell nicht verkehrende Züge Schadensersatzansprüche von DB Netz geltend gemacht werden.

Alle an Baden-Württemberg angrenzende Bundesländer haben erklärt, die Beibehaltung des heutigen Zug- und Linienangebotes als oberstes Ziel zu verfolgen. Dies gilt für Bayern, Hessen und Rheinland-Pfalz.

(siehe: Pressemitteilung Verkehrsminister Huber, Bayern vom 16.6.2006 „Oberstes Ziel ist, den Umfang unseres heutigen Liniennetzes und Angebotsumfanges beizubehalten“, Pressemitteilung Verkehrsminister Riehl, Hessen, „RMV und NVV erhalten zusätzlich 66 Mio. € Zuschüsse für Bus- und Bahnverkehre bis 2009“, Pressemitteilung Wirtschaftsminister Hering, Rheinland-Pfalz vom 6.7.2006 „Erfolgsmodell Rhein-Land-Pfalz-Takt erhalten“.)

PRO BAHN Baden-Württemberg schlägt folgendes kurzfristiges Maßnahmenpaket für den Fahrplan 2007 vor:

- Bestellung des Status-Quo-Fahrplans wie 2006. Die Zusatzleistungen anlässlich der Fußballweltmeisterschaft können selbstverständlich entfallen und binden keine weiteren Mittel.
- Unverzüglich Verhandlungen mit allen Verkehrsunternehmen, mit Preissenkungen einen Beitrag zur Fortführung des heutigen Angebotsumfanges zu leisten (DB Regio hat in 2005 einen bundesweiten Gewinn von 554 Mio. Euro ausgewiesen).
- Einsatz von Arbeits- und Expertengruppen zur Klärung, unter welchen Randbedingungen das Verkehrsangebot wirtschaftlicher zu erstellen ist.
- Verstärkte Marketingbemühungen zur Erhöhung der Fahrgastzahlen und damit der Fahrgeldeinnahmen. Hier kann insbesondere auch durch die kommunalen Ebenen ein wichtiger Beitrag geleistet werden. Allein z.B. die entsprechende Gestaltung

des Internetauftritts kann hier ohne wesentliche Kosten die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs deutlich erhöhen.

- Ausgleich fehlender Regionalisierungsmittel aus Landeshaushalt unter Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mehrwertsteuererhöhung. Aktuelle Schätzungen zu den Steuereinnahmen lassen darüber hinaus auch für das Land eine deutlich verbesserte Einnahmesituation aus den bestehenden Finanzquellen erwarten.

**Ein wichtige Rolle in diesem Zusammenhang spielt auch das Projekt Stuttgart21. Im Lichte der derzeitigen Diskussion um die Finanzierung des Nahverkehrs wird eine Wirtschaftlichkeit diese Projektes vollends unwahrscheinlich. Insbesondere die unterstellten Ausweitungen des auf Stuttgart zulaufenden Nahverkehrs sind auf absehbare Zeit offensichtlich nicht finanzierbar.**

**PRO BAHN hält es daher für zwingend geboten, das Projekt nicht weiterzuführen und die laufenden Planungsarbeiten zu beenden.**

#### **4. Mittelfristige Maßnahmen**

Für die Fahrplanjahre 2008 und 2009 sehen wir Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung im öffentlichen Verkehr:

- Identifizierung und Umsetzung von Einsparpotentialen durch Abbau von Parallelverkehren: hier sind besonders die Aufgabenträger der öffentlichen Busverkehre gefordert. Entlang mancher Schienenstrecken werden weiterhin Busverkehrs parallel zu Schienenstrecken geführt, anstatt diese auf die Bahnhöfe auszurichten und abseits der Schiene liegende Fahrgastpotentiale zu erschließen.
- Im Bereich des Schienenverkehrs ist zu prüfen, ob auf Teilstrecken kurz hintereinander verkehrende Züge durch so genannte Flügelzugkonzepte (zwei Züge fahren auf Teilstrecken gemeinsam) kostengünstiger durchgeführt werden können.
- Für alle durch das Land (bzw. durch regionale Körperschaften) bestellten Verkehre ist ein verbindlicher Zeitplan festzulegen, zu dem sinnvolle Verkehrspakete im Wettbewerb zu vergeben sind. Die Chancen zur Qualitätssteigerung bei gleichzeitiger Reduzierung der Kosten sind hier zu nutzen. Zu achten ist jedoch auf eine marktfähige Gestaltung der Ausschreibungen, sodass ein ausreichender Wettbewerb zu erwarten ist.
- Es ist zu prüfen, ob durch Investitionen Betriebskosten gesenkt werden können, ohne das Angebot für den Fahrgast zu verschlechtern.
  - auf der Südbahn Ulm – Friedrichshafen verkehren zusätzliche IRE-Sprinter im Wesentlichen nur deshalb, weil die Fahrzeit der stündlichen IRE-Züge zu lange ist, um sowohl in Aulendorf, Bad Schussenried und Laupheim zu halten und gleichzeitig in Ulm und Friedrichshafen wichtige Anschlüsse zu erreichen. Lässt sich nun durch z.B. Elektrifizierung der Südbahn die Fahrzeit der „normalen“ IRE verkürzen, könnten anschließend die IRE-Sprinter ohne Qualitätsverlust für den Fahrgast eingespart werden.
  - zwischen Stuttgart und Tübingen können die RE-Züge in Wernau normalerweise nicht halten, weil sonst Anschlüsse in Nürtingen und Metzingen nicht erreicht werden. Durch Ausbaumaßnahmen könnte die Fahrzeit um 1 bis 2 Minuten gekürzt werden, zusätzliche Züge Plochingen – Wendlingen könnten teilweise entfallen.
- Baden-Württemberg hat bundesweit die höchste Anzahl an Verkehrsverbänden. Durch Reduzierung deren Anzahl auf ca. Fünf könnten die Verwaltungsstrukturen vereinfacht werden. Unterschiedliche Marketingkonzepte könnten zusammengeführt werden und dabei Kosten gespart werden während die

Übersichtlichkeit für die Fahrgäste verbessert werden. Bei den technischen Einrichtungen (z.B. Fahrscheinautomaten) könnten über Mengeneffekte vsl. Einsparungen erzielt werden.

- Die Landesregierung muss über entsprechende Initiativen auf Bundes- und ggf. europäischer Ebene dafür sorgen, dass die Wettbewerbsbedingungen des öffentlichen Verkehrs deutlich verbessert werden. Beispiele hierfür sind die Themen City-Maut, betriebliche Nahverkehrsabgaben, Förderung Job-Ticket, ...)

## **5. Langfristige Maßnahmen**

Auf lange Sicht ist der wesentliche Kostentreiber der Bereich Infrastruktur mit dem Schienennetz sowie den Bahnhöfen und Haltepunkten.

Aus Sicht von PRO BAHN ist hier zu untersuchen, inwieweit durch Übernahme in eine Landesverwaltung hier nicht wesentliche Teile des Schienennetzes erheblich günstiger betrieben werden können. Eine Untersuchung der Allianz Pro Schiene hat hier bei einem Vergleich zwischen durch DB Netz bzw. privaten/öffentlichen Betreibern errichteten Infrastrukturen ein deutliches Einsparpotential aufgezeigt. Gegebenenfalls sind hier auch durch den Gesetzgeber vorgegebene Ausbaustandards auf ihre tatsächliche Notwendigkeit im regionalen Verkehr zu überprüfen.

## **6. Zusammenfassung**

Die Notwendigkeit zur Sanierung der öffentlichen Haushalte ist unstrittig. Allerdings eignet sich der Schienenverkehr nicht zu kurzfristigen, an Haushaltsjahren orientierten, Streichungen. Diese hätten langfristige Folgewirkungen über Jahre, auch in Politikbereichen, die nicht nur dem Verkehr zuzuordnen sind.

Die Mehreinnahmen aus der erhöhten Mehrwertsteuer machen es möglich, die notwendige Zeit zur Identifizierung und Umsetzung von Maßnahmen zu gewinnen, die bei stabilen oder sinkenden Kosten den öffentlichen Verkehrsanteil steigern und die öffentlichen Kassen dauerhaft entlasten.