

## PRO BAHN Bayern e.V.:

### Regionale Schieneninfrastruktur in regionaler Hand! Analyse des Zustands und Ansätze zur Verbesserung

Der größte Erfolg der Bahnreform seit 1994 ist die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Die Fahrpläne wurden vertaktet und verdichtet, mit jedem Wettbewerbsverfahren im SPNV erfolgte auch eine Erneuerung des Fuhrparks. Die z.T. enormen Fahrgastzuwächse machen heute eine Weiterentwicklung notwendig, die aber am Zustand der im Eigentum des Bundes befindlichen Infrastruktur an seine Grenzen stößt. Es liegt daher nahe, das Erfolgsmodell „Regionalisierung“ auch auf die Schienen-Infrastruktur zu übertragen.

Gegenwärtige Situation bei der regionalen Eisenbahn-Infrastruktur:

- Durch jahrzehntelange Vernachlässigung ist ein hoher Investitionsstau auf dem Regionalnetz entstanden (Bahnübergangssicherung, Leittechnik). Die Folge sind vor allem eine geringe Streckenhöchstgeschwindigkeit und folglich eine oft nicht konkurrenzfähige Reisegeschwindigkeit. Optimale Fahrpläne scheitern oft an fehlenden Kreuzungsbahnhöfen. Die Länder als Aufgabenträger beklagen sich immer wieder über den mangelhaften Zustand der Infrastruktur (siehe Webseite der BAG-SPNV<sup>1</sup>: <http://www.bag-spnv.de>). Seit 1994 sind ca. 4500 km Strecken stillgelegt worden, die nur dem Güterverkehr dienten.
- Viele Bahnhöfe befinden sich in einem wenig kundenfreundlichen Zustand. Auch die Betreiber der Züge sind hier oft unzufrieden, können aber die Missstände selbst nicht abstellen, obwohl ihr Geschäftserfolg auch vom Zustand der Stationen abhängig ist.
- Die Finanzierung der regionalen Strecken sollte seit der Bahnreform über die Trassenentgelte erfolgen, die die Zug-Betreiber für jeden gefahrenen Zugkilometer an die DB Netz AG zahlen. Obwohl die Aufgabenträger seit der Regionalisierung die bestellten Zugkilometer deutlich erhöht haben, hat sich die daraus ergebende verbesserte Einnahmesituation von DB Netz und DB Station&Service noch nicht in einer durchgreifenden Verbesserung der Infrastruktur niedergeschlagen.
- Die Verwendung der Trassenentgelte ist kaum transparent. Die Aufgabenträger haben praktisch keinen Einfluß auf die Verwendung der Mittel, obwohl die Bestellerentgelte etwa zur Hälfte an den Netzbetreiber durchgereicht werden. Die Bundesnetzagentur hat inzwischen Teile des Trassenpreissystems (Regionalfaktoren) sowie das Stationspreissystem der DB für

---

<sup>1</sup>Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr

ungültig erklärt. Vorliegende Vorschläge der DB AG zur Neukonzeption dieser Entgeltsysteme lassen aber nur geringfügige Verbesserungen erkennen.

- Die Finanzierungsinstrumente des Bundes wie BSchwAG<sup>2</sup>, GVFG<sup>3</sup> und LuFV<sup>4</sup> berücksichtigen kaum die Belange des SPNV in der Region oder sind hoffnungslos überbucht. In Bayern reicht das GVFG kaum für Maßnahmen im S-Bahn-Bereich aus. Wie es nach Auslaufen der GVFG-Förderung im Jahre 2019 weitergehen soll, ist zur Zeit unbekannt. Damit ist über diesen Zeitpunkt hinaus kaum noch eine Planungssicherheit vorhanden.



- Immer wieder wird berichtet, dass sogenannte „Nichtbundeseigene Eisenbahnen“ (NE-Bahnen) die Bahnanlagen in ihrem Eigentum mit erheblich niedrigeren Kosten erhalten. Die Verwaltungsstrukturen der DB AG sind hierfür sicher einer der Gründe. Andere Eisenbahnen gehören zwar zum Teil auch zu Großkonzernen, aber die Entscheidungskompetenz ist dort nicht zentralisiert, sondern in der Region angesiedelt. Es muss auch überprüft werden, wie weit die von der DB AG vorgegebenen hohen technischen Standards den Bedürfnissen regionaler Strecken angepasst werden können.
- Einige Länder haben schon erfolgreich die Infrastruktur vom Bund in eigene Verantwortung übernommen (z.B. Thüringen). Die meisten Länder befürchten aber, dass der Bund die Kosten auf die Länder abwälzen möchte,

---

<sup>2</sup>Bundesschienenwegeausbaugesetz

<sup>3</sup>Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

<sup>4</sup>Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

und halten sich zurück. Bei den NE-Bahnen entfällt beispielsweise bei der Finanzierung der Sicherung von Bahnübergängen der 33-prozentige Bundesanteil an den Investitionskosten. Dieser Kostenanteil geht auf das Land über.

- Für die Entwicklung der regionalen Eisenbahninfrastruktur existieren weder eine Planung und Zielvorstellung noch eine terminliche Vorstellung, bis wann eine Modernisierung umgesetzt sein könnte. Investitionen in die Schieneninfrastruktur müssen aber langfristig angelegt sein, und erfordern daher eine Strategie, die über den nächsten Fahrplanwechsel hinausgeht.
- Ausschreibungen von Verkehrsleistungen im Bahnbereich waren bisher meist erfolgreich. Dieser Erfolg ist durch die unklare Perspektive bei der Infrastrukturentwicklung gefährdet. Dadurch entsteht für Eisenbahnunternehmen ein nicht mehr überschaubares Erlösrisiko, das bereits heute zum Verzicht auf die Teilnahme an Ausschreibungen führt. Dieser Rückgang des Wettbewerbs wird für die Besteller im Schienennahverkehr zunehmend zum Problem. Dies führt unter anderem dazu, dass laut einem Zeitungsartikel für das sogenannte E-Netz Rosenheim nur die Wahl zwischen zwei Anbietern besteht. In Nordrhein-Westfalen scheiterte die Ausschreibung der Dieselstrecken rund um Köln.

Aus Sicht von PRO BAHN besteht daher dringender Handlungsbedarf. Folgende Maßnahmen sollte die Politik auf den Weg bringen:

- **Infrastrukturplan Schienenverkehr**

Der Zustand der regionalen Schieneninfrastruktur ist vollständig zu analysieren. Es muss eine Strategie zur Modernisierung des Netzes mit dem Ziel erstellt werden, einen integralen Taktfahrplan mit attraktiven Reisezeiten realisieren zu können. Deswegen sollte Angebotsplanung für den SPNV und Infrastrukturplanung eng verzahnt sein und am besten beim selben Aufgabenträger angesiedelt werden. Statt Wunschlisten der Aufgabenträger wird ein verbindlicher Infrastrukturplan Schienenverkehr erstellt und ggf. gesetzlich verankert. Dieser Infrastrukturplan ist Grundlage für eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und dem öffentlichen Aufgabenträger.

- **Regionale Organisationsmodelle**

Eisenbahninfrastruktur gehört in die Verantwortung der öffentlichen Hand. Deswegen muss jedoch nicht notwendigerweise eine staatliche Infrastrukturgesellschaft die Strecken betreiben. Eigentum und Planungsverantwortung können vom Bund auf eine Landesgesellschaft oder einen kommunalen Zweckverband übergehen. Auch Pachtlösungen sind denkbar. Ausbau

und Betrieb können im Wettbewerbsverfahren an Eisenbahninfrastrukturunternehmen vergeben werden und bleiben unternehmerische Aufgabe. Bei Streckennetzen, die fast ausschließlich dem SPNV dienen, kann es durchaus sinnvoll sein, Infrastrukturbetrieb und Zugbetrieb an denselben Betreiber zu vergeben. Erfolgreiche Modelle dafür gibt es auch im DB-Konzern, etwa die Südostbayernbahn (SOB) oder die Usedomer Bäderbahn (UBB).



- Tragfähige Finanzierung vor Ort

Investitionskosten sowie Kosten für Unterhalt und Betrieb der Strecken müssen die Trassenentgelte aus den Regionalisierungsmitteln gegenübergestellt werden; Einsparpotentiale, etwa durch Einsatz der NE-Bahn-Technik, müssen genutzt werden. Bei einem Übergang der Verantwortung oder des Eigentums der Strecken vom Bund auf die Länder sollte der Bund eine angemessene Anschubfinanzierung in der Höhe der in der Vergangenheit unterlassenen Investitionsmaßnahmen leisten. Statt auf die Zuteilung zinsloser Darlehen aus dem BSchwAG zu warten, sollten mit regionalen Kreditinstituten tragfähige Finanzierungsmodelle entwickelt werden.

PRO BAHN Landesverband Bayern e.V.  
Agnes-Bernauer-Platz 8  
80687 München

Oktober 2010