

Frankfurter Rundschau, vom 07.07.2016, S. 10, Ausgabe: Deutschlandausgabe / Meinung

Deutschlandausgabe
GASTBEITRAG

Den Schienenverkehr stärken

Von Ben Möbius

Vielleicht fahren Sie gerade in einer S-Bahn oder in einem Regionalzug, während Sie diese Zeitung lesen? Wäre jedenfalls nicht unwahrscheinlich, schließlich nutzen rund 2,5 Milliarden Passagiere in Deutschland jährlich diese Verkehrsmittel. Der sperrige Fachausdruck: Schienenpersonennahverkehr, kurz SPNV. Ob auf dem Weg zur Arbeit, in die Schule, zur Familie, zum Arzt - immer mehr Menschen in unseren Städten und Regionen entscheiden sich für den SPNV. Er ist ein Kernmarkt für die Bahnindustrie. Nun geht es darum, wie diese Erfolgsgeschichte für die digitale Zeitenwende fortgeschrieben wird.

Reisen wir künftig in komfortableren, intelligenten Zügen mit ansprechendem Design oder fehlen dafür die Mittel? Werden Verbindungen wegen Geldmangels gestrichen? Bleiben Fahrkarten erschwinglich? Werden wir eine moderne statt einer teils maroden Infrastruktur haben? Diese Fragen rühren an zwei großen Stellschrauben, an denen Bund und Länder für den SPNV der Zukunft gemeinsam drehen können. Erstens an der künftigen Höhe der Finanzmittel. Und zweitens an deren Verwendung. Bundestag und Bundesrat können dieser Tage über ein Gesetz für mehr Wettbewerb auf der Schiene abstimmen. Der neuralgische Punkt: der künftige Mitteleinsatz.

Über 650 Millionen Kilometer legen die Züge im SPNV jährlich zurück - gut 20 Prozent mehr als vor zwei Jahrzehnten. Die Zahl der Fahrgäste wuchs von 2002 bis 2014 um stattliche 35 Prozent. Weil Verträge meist etliche Jahre laufen, trägt nur eine verlässlich höhere Finanzierung. Hier kommt der Bund ins Spiel. Denn der Ticketerlös deckt die Fahrten nur rund zur Hälfte. Fast den gesamten Rest steuert der Bund aus dem Topf der "Regionalisierungsmittel" bei.

Nach langem Tauziehen haben Bund und Länder im September vergangenen Jahres einen Kompromiss geschmiedet: Der Bund hebt die Zuschüsse auf acht Milliarden Euro an und stockt den Betrag von 2017 an jährlich um 1,8 Prozent auf bis 2031. Ein großer Wurf, gewiss. Gleichwohl schien er manchem eher als Pyrrhussieg. Lange blieb offen, wie das Geld auf die Länder portioniert wird. Kürzlich dann die Lösung: 200 Millionen Euro legt der Bund nach. Es hätte das glückliche Ende einer politischen Zitterpartie werden können.

Allein, bis heute fehlt die Antwort auf die zweite gravierende Frage: Wie werden diese Mittel künftig verwendet? Wer hier leichtfertig Fehler macht, verliert den Anschluss an den digitalen SPNV. Denn in erster Linie fließen die Mittel in neue Züge sowie deren Instandhaltung und in die Infrastruktur. Aber stimmt die Balance noch?

Zweifel lassen sich kaum beiseitewischen. Überproportional stiegen die Wegekosten, die Züge, anders als Autos, zahlen. Rund die Hälfte der verfügbaren Regionalisierungsmittel entfallen heute auf Trassen- und Bahnhofsgebühren. Folgenlos kann das nicht bleiben. Denn die Höhe der Investitionen ist dafür ausschlaggebend, ob wir künftig in modernen oder alten S-Bahnen fahren, ob es immer voller wird, wie lange wir am Bahnhof auf den nächsten Regionalzug warten und wie gut wir durch digitale Fahrgastssysteme informiert werden. Würden allzu dynamische Wegekosten die Regionalisierungsmittel sogar aushöhlen, hätte der SPNV mit Zitronen gehandelt. Der Konsens würde ad absurdum geführt.

Doch die Politik kann die Stellschraube in dieser Woche richtig justieren. Erstens, der Anstieg der Entgelte für die Infrastruktur muss sich verbindlich am Anstieg der Regionalisierungsmittel orientieren. Das lässt sich im Gesetz regeln. Mit Augenmaß kann so beides gelingen: sowohl eine auskömmliche Finanzierung der Infrastruktur zu stärken als auch die Preisdynamik bei Trassen und Stationen zu dämpfen. Zweitens, kein Problem lässt sich lösen, indem man ein neues schafft. Deshalb darf der Fernverkehr auf der Schiene nicht die Zeche zahlen und muss die finanzielle Basis für eine exzellente Infrastruktur à jour bleiben. Drittens, Bund und Länder dürfen die Entscheidung nicht auf die lange Bank schieben. Deutschland braucht rasch einen klugen Ordnungsrahmen.

Rasch, damit der Expansionskurs nicht wackelt. Mancherorts führt der Ansturm auf die Bahnen zur Rushhour an den Rand des heute Machbaren. Nicht weniger Fahrgäste nutzen den öffentlichen Personenverkehr hierzulande als in den USA - obwohl dort vier Mal so viele Menschen leben.

Rasch, um des Klimaschutzes willen. Ohne den öffentlichen Personenverkehr gäbe es über 18 Millionen Autofahrten mehr. Jeden Tag. Mithin enorme Staus und aberwitzige Parkplatzsuche. 15 Millionen Tonnen Kohlendioxid mehr würden jährlich in die Luft geblasen, was etwa den Emissionen von Hamburg gleichkäme.

Rasch, für den Sprung in die digitale Zukunft. Die Vision für 2025? Der SPNV wird digital vernetzt sein, Fahrgästen mehr

Komfort und Informationen bieten, Züge werden automatisiert noch sicherer fahren, kürzere Takte ins Werk setzen - und bis zu 40 Prozent effizienter, also noch klimaschonender unterwegs sein. Wir werden globaler Vorreiter sein für den zuverlässigsten, pünktlichsten und besten Schienenverkehr, der sich dank Pilotprojekten in unserem Land erleben lässt. So werden wir stolz sein können auf digitalen SPNV für die rastlos wachsenden Metropolen der Welt "made in Germany".

In diese Zukunft des SPNV muss Deutschland heute investieren. Eins muss ins andere greifen: attraktives Angebot, Fahrzeuge und Infrastruktur. Dafür können Bundestag und Bundesrat in dieser Woche den Weg ebnen.


Ben Möbius ist Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB).

Quelle:	Frankfurter Rundschau, vom 07.07.2016, S. 10, Ausgabe: Deutschlandausgabe
Ressort:	Meinung
Rubrik:	Deutschlandausgabe
Ausgabe:	Deutschlandausgabe
Dokumentnummer:	fr_FRMT_1C27183452DB3D203000-DEUTSCHLANDAUSGABE

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.genios.de/document/FR__638349df00d5a1299def396d6943eeb016182836

Alle Rechte vorbehalten: (c) Frankfurter Rundschau GmbH

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH