

Regionalbahnen | 14.08.2014 | Lesezeit 2 Min.

Weichen müssen neu gestellt werden

In diesem Herbst wird der Zuschuss des Bundes für den Schienennahverkehr der Länder neu justiert. Würde künftig nicht mehr der längst überholte Verteilungsschlüssel aus dem Jahr 1993 verwendet, sondern der „Königsteiner Schlüssel“, bekäme zum Beispiel Nordrhein-Westfalen in den kommenden fünf Jahren rund 2,2 Milliarden Euro mehr als in den vergangenen fünf Jahren.

In den vergangenen zwei Dekaden hat sich der Schienennahverkehr in Deutschland prächtig entwickelt. Angebot, Fahrgastzahlen und Zugauslastung sind deutlich gestiegen:

1. Im Jahr 1993, als allein die Bahnen des Bundes Regionalzüge auf die Strecke schickten, nutzten nahezu 1,6 Milliarden Fahrgäste das Angebot. Im Jahr 2012 beförderten private und staatliche Regionalbahnen 2,6 Milliarden Personen.
2. Gleichzeitig stiegen die gefahrenen Zugkilometer von 502 Millionen auf 644 Millionen und die Bahnauslastung legte zwischen 2002 und 2012 um mehr als 20 Prozent zu.

Die Basis dieser Erfolgsgeschichte ist die im Dezember 1993 beschlossene Bahnreform. Seither gibt das Grundgesetz klare Rahmenbedingungen für den Nahverkehr vor. Anders als der Fernverkehr zählt er zur Daseinsvorsorge und wird daher vom Staat bestellt und zum Großteil auch vom Bund über Steuermittel finanziert – vor allem über die Einnahmen aus der Mineralölsteuer.

Die genauen Rahmenbedingungen und Geldflüsse sind im Regionalisierungsgesetz festgelegt. Der aktuelle Rahmen läuft Ende dieses Jahres aus – und die anstehende Reform birgt viel Konfliktpotenzial:

1. **Finanzierung.** Der Bund fördert den Nahverkehr im Jahr 2014 mit 7,3 Milliarden Euro. Ein Gutachten der Bundesländer beziffert den Bedarf für das Jahr 2015 auf 8,5 Milliarden Euro. Danach soll die Summe jedes Jahr um 2 Prozent erhöht werden, um Kostensteigerungen auszugleichen – vor allem bei den Entgelten für die Trassen und die Nutzung der Bahnhöfe.
2. **Verteilung.** Der Rechtsrahmen sieht vor, dass die Bundesländer die Verteilung einvernehmlich regeln. Bisher orientiert sie sich an den Zugkilometern, die im Fahrplan 1993 vorgesehen waren. Dieser Maßstab führt dazu, dass gerade die ostdeutschen Bundesländer überproportional viel Geld bekommen, während insbesondere Nordrhein-Westfalen in die Röhre schaut (Grafik).



Hätte man die Verteilung der Mittel schon früher am Steueraufkommen und an der Bevölkerungszahl der Länder ausgerichtet, also am sogenannten Königsteiner Schlüssel, bekäme NRW 2014 für seine Regionalzüge 406 Millionen Euro mehr, Brandenburg dagegen 191 Millionen Euro weniger.

Denn während in NRW noch einige Uraltzüge die Metropolen verbinden, fahren durch die tiefste ostdeutsche Provinz hochmoderne, aber nur wenig genutzte Züge. Daher sehen sich fast alle westdeutschen Länder durch den aktuellen Verteilungsmodus benachteiligt und streben eine Neuordnung an.

Kernaussagen in Kürze:

- In diesem Herbst wird der Zuschuss des Bundes für den Schienennahverkehr der

Länder neu justiert.

- In den vergangenen zwei Dekaden hat sich der Schienennahverkehr in Deutschland prächtig entwickelt.
- Die Basis dieser Erfolgsgeschichte ist die im Dezember 1993 beschlossene Bahnreform, welche den Nahverkehr zur Daseinsvorsorge erklärt.