

Gelsenkirchen, 24. Februar 2012

Erhöhter Kostendruck im Schienenpersonennahverkehr

Steigende Infrastrukturentgelte belasten SPNV

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) verzeichnet seit Jahren steigende Fahrgastzahlen, Wettbewerbserfolge und positive Qualitätsentwicklungen im Nahverkehr. Doch eine wachsende Herausforderung für den Verbund sind die hohen und ständig steigenden Infrastrukturentgelte im Bereich Trassen- und Stationskosten. Verstärkt wird die Problemlage dadurch, dass die Regionalisierungsmittel, die der Bund und die Länder zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bereitstellen mit dieser Entwicklung nicht Schritt halten. Der VRR fordert eine Lösung durch den Bund, da Angebotsverbesserungen auch über den Wettbewerb langfristig mit immer knapper werdenden finanziellen Mitteln kaum möglich sind.

Der Schienenpersonennahverkehr ist Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge, die durch Bund und die Länder mit Steuergeldern – sogenannten Regionalisierungsmitteln mit finanziert wird. Rund 370 Millionen Euro dieser Finanzmittel gibt derzeit der VRR jährlich für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs in der Region aus. Dafür legen die Nahverkehrszüge und S-Bahnen im Auftrag des VRR über 42 Millionen Kilometer pro Jahr zurück.

Doch machen die Infrastrukturkosten – Trassen -und Stationsgebühren - inzwischen fast 50 Prozent des gesamten Bestellerentgelts aus. Insgesamt fließt somit die Hälfte aller Regionalisierungsmittel an die Bundesunternehmen DB Netz und DB Station & Service. Eine Hochrechnung erwartet, dass die Infrastrukturentgelte in zehn Jahren etwa 80 Prozent der Regionalisierungsmittel ausmachen werden, wenn sich an den Randbedingungen nichts ändert.

Im VRR: Delta von 28,5 Millionen Euro

Im VRR stiegen die Infrastrukturkosten zwischen den Jahren 2005 und 2010 um insgesamt 13 Prozent und lagen zuletzt bei ca. 225 Millionen Euro pro Jahr. Die zu erwartenden Kostensteigerungen bei der Infrastruktur werden in den

...2

Regionalisierungsmitteln des Bundes über einer jährlichen Dynamisierung von 1,5 Prozent aufgefangen. Doch reicht diese angesichts der steigenden Preise für Stationen und Trassen nicht aus. Allein für die Jahre 2008 - 2012 beträgt das Delta im VRR 28,5 Millionen Euro, die der Ausweitung des SPNV nicht mehr zur Verfügung stehen. „Sollten die Regionalisierungsmittel nicht über die reine Dynamisierung hinaus angepasst werden und die tatsächlichen Infrastrukturkosten aber überproportional steigen, wird die Schere weiter auseinander gehen. Dann stehen möglicherweise auch die Erfolge des Wettbewerbs auf dem Spiel“, stellt VRR-Vorstandssprecher Martin Husmann klar.

„Das Ziel des VRR ist es, den Fahrgästen weiterhin im Rahmen der zur Verfügung stehenden Finanzmittel ein verbessertes Angebot zur Verfügung zu stellen und auch in Zukunft nachhaltige Mobilität für die Menschen zu sichern. Nur weil der VRR in den vergangenen Jahren konsequent zahlreiche Verkehrsleistungen im Wettbewerb vergeben hat, waren Qualitätsverbesserungen und Fahrgastzuwächse überhaupt möglich. Inzwischen sind die Mittel allerdings durch die steigenden Infrastrukturgebühren so knapp geworden, dass der VRR Angebotsverbesserungen auch im Wettbewerb auf Dauer nicht mehr finanzieren kann,“ so Husmann abschließend.

Kontakt für Journalisten:

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Sabine Tkatzik

Telefon: 0209/15 84 412, Mail: tkatzik@vrr.de

Die Meldung finden Sie im Internet unter www.vrr.de.

Hintergrundinformation: Was sind Stations- und Trassengebühren

Für jede der Zugfahrten entstehen bei den Eisenbahnunternehmen Kosten, unter anderem auch Infrastrukturkosten. Diese setzen sich aus den Trassen- und Stationsgebühren zusammen. Trassengebühren entrichten die Verkehrsunternehmen für die Nutzung der Gleise an das Bundesunternehmen DB Netz. Stationsgebühren zahlen die Unternehmen an DB Station & Service, sobald ein Zug an einer Station hält.

Stationsgebühren: Die Höhe der Gebühr hängt von der Zuglänge und der Station ab, die angefahren wird. In Abhängigkeit von der Ausstattung und des Fahrgastaufkommens werden die Stationen in sieben Kategorien eingeteilt. Je nach Stationskategorie kostet ein Halt im VRR zwischen 13,55 Euro (Kategorie 1, Beispiel Hbf Düsseldorf) und 2,70 Euro (Kategorie 7, Beispiel Dortmund Huckarde Nord). Züge mit einer Zuglänge von über 90 Metern werden mit dem Faktor 1,2 und Züge mit einer Zuglänge über 170 Meter mit einem Faktor 3 beaufschlagt.

Trassengebühren: Die durchschnittliche Trassengebühr pro Zugkilometer im SPNV beträgt etwa vier Euro. Die Höhe der Gebühr ist abhängig von der Verkehrsart (Fernverkehr, Nahverkehr, Schienengüterverkehr) und der Streckenkategorie (Streckenhöchstgeschwindigkeit, Ausstattung, Verkehrsnutzung). Die Ermittlung der Gebühren erfolgt auf Basis eines modular aufgebauten Trassenpreissystems. Dabei kostet jeder Zugkilometer gleich viel, unabhängig davon ob der VRR pro Stunde einen Zug oder mehrere Züge bestellt.