

Die Bahn macht immobil

Nach Aus von »Trassenpreisbremse«: Verkehrsminister der Länder schlagen wegen möglicher Angebotskürzungen und Kostenexplosion Alarm

Von Ralf Wurzbacher

Im Vorfeld der am Donnerstag anstehenden Sonderkonferenz der Verkehrsminister von Bund und Ländern sieht sich die Bundesregierung mit Forderungen nach raschen Schritten zur Reform des Trassenentgeltsystems im Schienenverkehr konfrontiert. Der [neue Bundesverkehrsminister Steffen Bilger \(CDU\)](#) müsse das Thema sofort zur Chefsache machen, sagte die saarländische Ressortchefin Petra Berg (SPD) der *Rheinischen Post* vom Dienstag.

Schon am Sonntag hatte ihr brandenburgischer Amtskollege Robert Crumbach (SPD) angemahnt, »eine vernünftige, für alle Seiten tragbare Finanzierung abzustimmen«. Anlass der Appelle ist ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom Frühjahr, mit dem [die sogenannte Trassenpreisbremse für den Nah- und Regionalverkehr gekippt](#) wurde. In der Konsequenz drohen dort heftige Angebotskürzungen und/oder deutlich anziehende Ticketpreise.

In Reaktion auf dieses Urteil hat [die Bundesnetzagentur](#) vor zwei Wochen, auf Antrag der DB Infra-GO AG und der DB Regio Netz Infrastruktur GmbH (RNI), eine neue Verteilungsarchitektur in puncto Schienenmaut genehmigt. Die Entgelte im Bereich Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Wirkungskreis der Infra-GO steigen demnach rückwirkend fürs laufende Jahr um neun Prozent. Im Gegenzug werden die Tarife für den Schienenpersonenfernverkehr um 17 Prozent und für den Schienengüterverkehr um zwölf Prozent abgesenkt. Bei der RNI ändern sich die Entgelte in ähnlicher Größenordnung um plus elf, minus 18 und minus 14 Prozent.

Bisher wurden Aufwüchse im Nah- und Regionalverkehr durch einen Passus im Eisenbahnregulierungsgesetz gedeckelt, was die Deutsche Bahn mit erheblich höheren Forderungen im Fern- und Frachtverkehr ausglich. Das ist einer der Gründe, warum sich so viele Verkehre auf die Straße verlagert haben [und insbesondere die Güterverkehrssparte DB Cargo nicht aus den roten Zahlen kommt](#).

Mit dem Entscheid der Luxemburger Richter ist eine politische Einmischung weitgehend untersagt. Statt dessen müssten Infrastrukturbetreiber innerhalb eines bestimmten Rahmens, der von den Mitgliedstaaten gesetzt werden dürfe, in ihren Preisentscheidungen unabhängig bleiben. Das allerdings könnte drastische Folgen haben, weil sich insbesondere der Nah- und Regionalverkehr – bezuschusst durch die Länder – nicht mehr wirtschaftlich betreiben lassen könnte. Gleich mehrere Bundesländer bereiteten Abbestellungen von

Zugverbindungen vor, warnte Saarlands Mobilitätsministerin Petra Berg. Damit drohe ein »absurdes Ergebnis: Die Menschen haben das Deutschland-Ticket in der Tasche, aber am Gleis kommt kein Zug. Das wäre ein Offenbarungseid.« Insgesamt könnte sich die Finanzierungslücke im SPNV in diesem und in den nächsten Jahren auf jeweils rund 400 Millionen Euro belaufen, eine Summe, die die Länder ohne Bundeshilfen nicht stemmen können.

Berg verlangt vom Bund, die Mehrkosten vollständig auszugleichen und die Regionalisierungsmittel bedarfsgerecht zu erhöhen. Das sind die Gelder, die der Bund den Ländern zur Finanzierung des SPNV alljährlich zuschießt. Die zurückliegenden Verhandlungen hierüber waren bereits stets mit reichlich Zoff verbunden. Doch nun steht noch einmal mehr auf dem Spiel.

Bilgers geschasstem Vorgänger Patrick Schnieder (CDU) ist vorzuwerfen, das Problem auf die lange Bank geschoben und eine längst fällige Reform des Trassenpreissystems nicht forciert zu haben. Der Neue im Amt muss hier zügig nacharbeiten, am besten schon am Donnerstag beim Sondertreffen mit seinen Länderkollegen. Brandenburgs Verkehrsminister Crumbach hatte bereits Mitte Juli die drei Optionen für den Fall, dass sich die Bundesregierung einer Lösung verweigert, dargelegt: »Wir streichen Züge, [wir machen Tickets teurer](#) oder das Deutschland-Ticket wird zur Mogelpackung.«

Dabei verliert letzteres auch ohne die neuen Geldsorgen sukzessive an Attraktivität. Nach einer *Tagesspiegel*-Berechnung könnte sich das Deutschland-Ticket zum Jahreswechsel abermals um 3,40 Euro auf dann 66,40 Euro monatlich verteuern. Der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) forderte dagegen am Montag, das Angebot dauerhaft bezahlbar zu halten. Außerdem müsse ein bundesweites Sozialticket für maximal 29 Euro eingeführt werden. Damit dürfte der Verband kein Gehör finden.

Zumal sich die DB über den Hebel der Trassenentgelte noch mehr Geld holen will als ohnehin schon, womit noch größere Verwerfungen beim Angebot drohen. Ende Juli hat der Konzern einen Beschluss der Netzagentur zu einer Obergrenze der entsprechenden Einnahmen von 7,3 Milliarden Euro gerichtlich angefochten; die Bahn will 600 Millionen Euro mehr.

<https://www.jungewelt.de/artikel/527359.trassenentgelte-die-bahn-macht-immobil.html>