

Politik

# Bahnkunden von der Politik abgehängt

aus SIGNAL 01/2018 (April 2018), Seite 23 (Artikel-Nr: 10004121)  
Allianz pro Schiene

## Verbraucherpreise von Schiene und Straße entwickeln sich gegenläufig

Die Preise für Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs und für Kunden der Güterbahnen entwickeln sich im Vergleich zum Straßenverkehr weiterhin ungünstig. Eine Auswertung der Allianz pro Schiene auf Basis amtlicher Daten ergab, dass die Preisschere zwischen Eisenbahn und Pkw seit 2010 um 9 Prozentpunkte auseinanderklafft. Während das Autofahren im Vergleichszeitraum fast gleich teuer geblieben ist, bezahlen Bahnkunden laut Verbraucherpreisindex inzwischen 11 Prozent mehr.

Ähnlich sieht es im Güterverkehr aus: Die Kosten im Straßengüterverkehr sind laut amtlichem Erzeugerpreisindex von 2010 bis 2017 lediglich um 7 Prozent gestiegen, während Kunden der Güterbahnen im selben Zeitraum Preissteigerungen von 13 Prozent verkraften mussten. Die Allianz pro Schiene erinnerte zum Jahreswechsel daran, dass die ungleiche Kostenentwicklung zwischen Schiene und Straße kein faires Marktgeschehen, sondern Folge einer straßenfreundlichen Vergünstigungspolitik sei.

## Stärkung der Schiene darf nicht Lippenbekenntnis bleiben

»Auch die nächste Bundesregierung wird sich vermutlich die Stärkung der Schiene in den Koalitionsvertrag schreiben«, sagte der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege. »Dieses Mal darf es aber nicht beim Lippenbekenntnis bleiben. Der Schienenverkehr in Deutschland kämpft seit Jahren mit systematisch verzerrten Wettbewerbsbedingungen.«

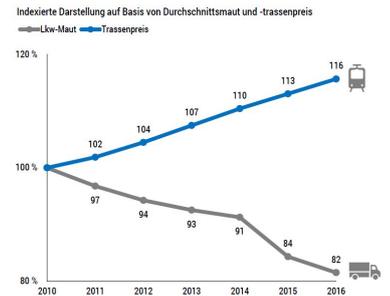
## Preisindex: Stromsteuer und EEG-Umlage belasten Eisenbahn einseitig

Anhand der Preiskurve lassen sich die Kostentreiber näher erläutern: Bei den Bahnen steigen im Personen- und Güterverkehr Jahr für Jahr die Trassenpreise, die als Nutzerfinanzierung auf allen Strecken gesetzlich vorgeschrieben sind. Außerdem kommt der elektrisch betriebene Schienenverkehr für die Kosten der Energiewende auf und schultert die seit 2014 stark steigende EEG-Umlage. Deutschland leistet sich außerdem die europaweit zweithöchste Stromsteuer für die Eisenbahnen.

Zur gleichen Zeit profitierte der Straßenverkehr vom Verfall der Spritpreise, während die Politik dennoch an einem Steuerabschlag auf Dieselkraftstoff (»Dieselprivileg«) festhält. Anders als die Bahnen, die für jeden Kilometer auf dem gesamten Netz Gebühren zahlen, muss der Straßenverkehr nur sehr lückenhaft für die Nutzung der Straßeninfrastruktur aufkommen.

## Trassenpreise: Ungleichbehandlung Herkules-Aufgabe für die nächste Regierung

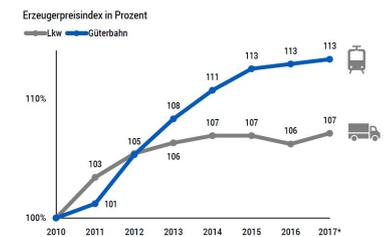
Vor allem die seit Jahren sinkende Lkw-Maut macht den deutschen Güterbahnen schwer zu schaffen. Die Daten aktueller Marktberichte zeigen, dass die Lkw-Maut im



Entwicklung von Lkw-Maut und Schienenmaut in Deutschland (Quelle: Allianz pro Schiene, Basis: Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG), Bundesnetzagentur)



Preisentwicklung im Personenverkehr in Deutschland (Quelle: Allianz pro Schiene, Basis: Statistisches Bundesamt.)



Preisentwicklung im Güterverkehr in Deutschland (Quelle: Allianz pro Schiene, Basis: Statistisches Bundesamt. \* 2. Quartal 2017.)

Vergleich zu 2010 um 16 Prozent gesunken ist, während Güterzüge im selben Zeitraum durchschnittlich 18 Prozent höhere Trassengebühren aufbringen müssen. »Die Ungleichbehandlung von Schiene und Straßen bei den Nutzungsgebühren ist eine Herkulesaufgabe für die nächste Bundesregierung«, sagte Flege und forderte die Halbierung der Schienenmaut.

### **Bahnkunden bei Preisentwicklung nicht mehr schlechter behandeln**

»Weil sinkende Mautsätze beim Lkw und steigende Trassengebühren bei der Bahn von der Politik gemacht sind, muss die Politik jetzt den schienenfreundlichen Ankündigungen auch Taten folgen lassen. Die Trassenpreissenkung für die Güterbahnen, die der Masterplan Schienengüterverkehr vorsieht, muss bereits für den Haushalt 2018 festgeschrieben und dann auch auf den Personenverkehr ausgeweitet werden«, sagte Dirk Flege und plädierte dafür, dass die nächste Regierung das neue Jahr mit guten verkehrspolitischen Vorsätzen beginne. »Bahnkunden dürfen bei der Preisentwicklung nicht mehr schlechter behandelt werden als Autofahrer. Güterbahnen und Lkw brauchen faire Wettbewerbsbedingungen. Dann klappt es auch mit den Klimazielen im Verkehr.«

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004121>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten