



Standpunkt



Foto: BSN

Kostendruck im SPNV

von **Jan Görnemann**, Geschäftsführer
Bundesverband SchienenNahverkehr e. V.

Die Aufhebung der Trassenpreisbremse für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch den Europäischen Gerichtshof (EuGH) kam mit langer Vorlaufzeit und doch wenig überraschend. Sie ist nur die Spitze eines Eisberges, unter dessen Wasseroberfläche sich die ganze Unterfinanzierung des SPNV verbirgt.

Die Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel wird seit Jahren von der Inflation aufgefressen. Der erhebliche Anstieg der Energiepreise spätestens seit 2022 im Zusammenspiel mit steigenden Personalkosten führt zu zusätzlichen Ausgaben, die durch die zur Verfügung stehenden Mittel nicht aufgefangen werden können. Nun kommen durch das Urteil des EuGH für die Jahre 2025 und 2026 erhebliche Nachzahlungen auf den SPNV zu. Die Landeshaushalte müssten Nachtragshaushalte verabschieden und zugleich die im Grundgesetz verankerte Schuldenbremse berücksichtigen; damit haben sie wenig Spielraum, um die Mehrkosten aufzufangen.

Welche tatsächlichen Trassenpreise auf den SPNV für die Fahrplanjahre 2027 ff. zukommen und wie diese finanziert werden sollen, ist weiter unklar. Dies wirkt sich unmittelbar auf die Trassenbestellung und Planung von Verkehrsleistungen aus. Diese mussten aber bis April bei der DB InfraGO angemeldet werden. Eine kostenfreie Stornierung ist bis 24. August 2026 möglich. Sollte für die SPNV-Aufgabenträger bis dahin kein Finanzierungskonzept in Aussicht gestellt werden, drohen Abbestellungsszenarien im SPNV. Es wäre ein fatales Signal der Politik an die Bürgerinnen und Bürger, wenn vor dem Hintergrund steigender Kraftstoffpreise das bisherige SPNV-Angebot nicht aufrechterhalten werden kann. Um der hohen Nachfrage nachzukommen, braucht es Planungs- und Finanzierungssicherheit.