

Preiserhöhungen im Regionalverkehr: Madsen fordert Qualität statt Kosten

Verkehrsminister Madsen kritisiert die geplante Trassenpreiserhöhung, die Regionalverkehr in Schleswig-Holstein stark belasten würde.

Am 21. August 2024 stellte Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen (CDU) seine Bedenken zur geplanten Anhebung der Trassenpreise zur Diskussion. Laut Madsen könnte eine Erhöhung von 23,5 Prozent für den Regionalverkehr erhebliche finanzielle Folgen haben: Schleswig-Holstein müsste jährlich zusätzlich 40 Millionen Euro aufbringen. Diese zusätzlichen Kosten könnten sich negativ auf die Ticketpreise auswirken oder gar zum Abbau des Zugangebots führen.

Diese Preiserhöhungen sind das Ergebnis der Haushaltspläne des Bundes. Um Zinsen auf Kredite, die sie vom Bund erhalten hat, zu decken, strebt die Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn, InfraGO, an, die bei den Verkehrsunternehmen erhobenen Gebühren zu erhöhen. Diese Erhöhung wird umgangssprachlich oft als „Schienen-Maut“ bezeichnet und könnte, so Madsen, die Attraktivität des Bahnfahrens weiter verringern.

Madsens Kritik an den Preiserhöhungen

In einem Interview mit dem Morgenmagazin von ARD und ZDF äußerte Madsen, dass Schleswig-Holstein derzeit über das qualitativ schlechteste Schienennetz in Deutschland verfüge. Er fordert eine echte „Qualitätsoffensive“ vom Bund, um den Zustand des Schienennetzes zu verbessern, anstatt die Preise zu

erhöhen. Madsen verglich die Situation mit den Erwartungen an eine Mietkürzung, wenn in einem Gebäude Mängel auftreten: „Wenn es irgendwo reinregnet oder wenn die Toilette nicht funktioniert, dann wären Mietkürzungen die richtige Antwort und keine Mieterhöhung.“

Er wies auch darauf hin, dass Deutschland im europäischen Vergleich bereits zu den Ländern mit den höchsten Trassenentgelten gehört. „Wir zahlen heute schon achtmal so viel wie man in Dänemark für einen Trassenkilometer bezahlt“, betonte er. Diese hohe Kostenlast sei für die Kunden alles andere als attraktiv und stelle eine große Herausforderung für die Verkehrswende dar.

Am Montag hatte InfraGO die Erhöhung der Trassenpreise bekanntgegeben, doch diese muss noch von der Bundesnetzagentur genehmigt werden. Das entsprechende Genehmigungsverfahren beginnt im Oktober, was bedeutet, dass eine endgültige Entscheidung erst zu einem späteren Zeitpunkt getroffen wird. Der Bund hat bereits angeboten, die Zinsen für das Eigenkapital der Bahn-Tochter zu senken, um die laufenden Preiserhöhungen abzufedern.

Parallel zu diesen Entwicklungen stagnieren die Emissionseinsparungen im Verkehrssektor. Madsen kritisiert, dass die Landesregierung in seinen Augen falsche Prioritäten setze, die nicht nur die aktuellen finanziellen Probleme betreffen, sondern auch die langfristigen Ziele der Klimapolitik in Frage stellen.

Zudem steht im Hinblick auf die Schüler transportpolitik eine wichtige Neuerung bevor: Ab dem 1. Januar 2025 soll das Schülerticket einheitlich eingeführt werden. Dieses Ticket soll für viele Schüler eine Preisersparnis von rund 20 Euro bringen, was einen positiven Schritt in der Schaffung von Anreizen für den öffentlichen Nahverkehr darstellen könnte.

Die Deutsche Bahn hat parallel zu den Preisanpassungen mit

einer umfangreichen Sanierung begonnen, die auch in Norddeutschland zu teils erheblichen Einschränkungen für die Bahnreisenden führt. In Anbetracht dieser Entwicklungen bleibt abzuwarten, wie sich die Bahnpreise und die Qualität des Schienennetzes entwickeln werden und wie sich die bisherigen Herausforderungen der Mobilität in Deutschland bewältigen lassen.

Die Herausforderung des Schienennetzes in Deutschland

Die Situation rund um die geplanten Preiserhöhungen verdeutlicht die Herausforderungen, auf die das deutsche Schienennetz in den kommenden Jahren stoßen könnte. Unabhängig von der Genehmigung der Inflationsanpassungen stellt sich die Frage, inwieweit die Bundesregierung bereit ist, in die Qualität und Zuverlässigkeit der Bahn zu investieren, um sowohl den Bedürfnissen der Fahrgäste als auch den Zielen der Umweltpolitik gerecht zu werden.

Die Diskussion über die möglichen Erhöhungen der Trassenentgelte hat nicht nur direkte finanzielle Konsequenzen, sondern wirft auch grundlegende Fragen über die zukünftige Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland auf. Die Baustrukturen der Schieneninfrastruktur in Deutschland sind in der Tat oft marode, und vielerorts besteht ein klarer Bedarf an Investitionen, um das Netz auf einen zeitgemäßen Stand zu bringen. Verkehrsminister Madsen hat diese Thematik angesprochen und betont, dass eine echte Lösung für die Herausforderungen im Schienenverkehr nicht in Preiserhöhungen, sondern in signifikanten Qualitätsverbesserungen bestehen sollte.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die wirtschaftliche Lage der Deutschen Bahn selbst. Die Bahn befindet sich in einem tiefen Umbruch und bemüht sich, die Kundenzufriedenheit zu steigern und die Attraktivität des Schienenverkehrs zu erhöhen. Dies könnte im Widerspruch zu den notwendigen Preisanpassungen

stehen, die durch die geplanten Zinsanpassungen und die steigenden Kosten für die Trassenentgelte bedingt sind. Es ist entscheidend, wie diese Entwicklungen sowohl die Nachfrage nach Bahnreisen als auch die finanziellen Strukturen der Verkehrsunternehmen beeinflussen werden.

Politische und gesellschaftliche Kontexte

Die politische Debatte um den Regionalverkehr in Schleswig-Holstein und darüber hinaus ist eng verbunden mit den bundesweiten Anstrengungen zur Erreichung von Klimazielen. Der Verkehrssektor gehört zu den Hauptverursachern von CO₂-Emissionen in Deutschland, und eine nachhaltige Verkehrspolitik erfordert nicht nur günstige und attraktive Angebote, sondern auch Investitionen in die Infrastruktur. Der Bund steht hierbei in der Verantwortung, die Weichen für eine ökologische Verkehrswende zu stellen.

Zudem wächst die gesellschaftliche Erwartung, dass der öffentliche Nahverkehr nicht nur zuverlässig, sondern auch finanziell tragbar bleibt. Mit dem bevorstehenden Schülerticket, das ab dem 1. Januar 2025 eingeführt wird, versuchen die Länder, den Zugang zum öffentlichen Verkehr für junge Menschen zu erleichtern und somit Anreize für eine stärkere Nutzung zu schaffen. Solche Initiativen könnten jedoch gefährdet sein, wenn die Kosten für das Bahnfahren insgesamt steigen.

Aktuelle Änderungen und Entwicklungen der Trassenpreise

Die geplante Erhöhung der Trassenentgelte durch InfraGO könnte nicht nur die Preispolitik der Bahnunternehmen beeinflussen, sondern auch die gesamte Verkehrsstrategie der Bundesregierung. Mit den aktuellen Preisanpassungen stehen sowohl die Chancen als auch die Risiken der Digitalisierung im Fokus, die einen Teil der Kostensteigerungen durch

Effizienzgewinne ausgleichen könnte. Dennoch bleibt abzuwarten, wie sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen und Gespräche zwischen der Bundesnetzagentur und der InfraGO konkret gestalten werden.

Im Kontext von Verkehrsangebot und Preismodellen ist es zudem interessant, die internationale Vergleichbarkeit zu betrachten. Wie bereits angesprochen, sind die Trassenentgelte in Deutschland im internationalen Vergleich relativ hoch. Diese hohen Kosten könnten langfristig dazu führen, dass Bahnreisen in Deutschland weniger attraktiv werden, was sich negativ auf die Erreichung der Klimaziele auswirken könnte. Daher ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kosten und Qualität für die Verkehrsunternehmen sowie die Reisenden von wesentlicher Bedeutung.

Details

Besuchen Sie uns auf: [n-ag.de](https://www.n-ag.de)