

Antrag

der Abgeordneten Winfried Hermann, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, Katrin Göring-Eckardt und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Mehr Effizienz und mehr Transparenz für mehr Nahverkehr bei konstanten Regionalisierungsmitteln

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs als ein wesentlicher Teil der Bahnreform hat die Länder seit 1994 in die Lage versetzt, das Nahverkehrsangebot auszubauen und bürgernäher zu gestalten. Mit Hilfe der vom Bund garantierten und jährlich um 1,5 Prozent steigenden so genannten Regionalisierungsmittel konnte das Verkehrsangebot seit 1996 um 20 Prozent und die Zahl der Fahrgäste um fast 30 Prozent gesteigert werden. Dieser Effekt hätte noch größer sein können, wenn die Länder tatsächlich das gesamte zur Verfügung stehende Geld ausschließlich und effizient für die Verbesserung des Nahverkehrs eingesetzt hätten. Da dies nicht der Fall ist, muss der Verwendungszweck enger gefasst und stärker zu kontrolliert werden.

Bis zum im gültigen Regionalisierungsgesetz vorgesehenen Revisionszeitpunkt im Jahr 2008 muss Vertrauensschutz gelten. Deshalb sind die Regionalisierungsmittel in den Jahren 2006 und 2007, wie im derzeitigen Regionalisierungsgesetz verankert, um jeweils 1,5 Prozent zu steigern. Ab dem Jahr 2008 können die Mittel auf dem dann erreichten Niveau von 7,266 Mrd. Euro pro Jahr für fünf Jahre stabilisiert werden, wenn die Länder sich zu der unten genannten stärkeren Transparenz und den Verwendungsvorgaben gesetzlich verpflichten lassen. Dadurch können Kostensteigerungen mit einem zweijährigen Vorlauf ab 2008 durch die Hebung von Effizienzvorteilen aufgefangen werden. Die zusätzlichen Effizienzgewinne sind für den Ausbau des umwelt- und klimafreundlichen öffentlichen Verkehrs und die Steigerung der Marktanteile des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bereitzustellen. Erst nach der Ausreizung der Effizienzpotentiale, halten wir es für notwendig, die Regionalisierungsmittel wieder jährlich um 1,5 Prozent anzuheben. Die Gegenfinanzierung dafür soll aus einer Kürzung der Entfernungspauschale erfolgen.

Im Kabinettsbeschluss zum Haushaltshaltsbegleitgesetz 2006 hat die Koalition eine Kürzung der Regionalisierungsmittel um insgesamt 2,3 Mrd. Euro bis 2010 beschlossen (2006: – 106 Mio. Euro; 2007: – 556 Mio. Euro; 2008: – 765 Mio. Euro; 2009: – 875 Mio. Euro). Da die nächste Revision des Gesetzes aber erst 2011 vorgesehen ist, sind es de facto 3,3 Mrd. Euro Kürzungen, die beschlossen würden.

Die Folge wird sein, dass das Zugangebot massiv ausgedünnt wird und dem verbleibenden Nahverkehr massive Fahrpreiserhöhungen drohen. Die Allianz pro Schiene geht davon aus, dass jeder sechste Zug gestrichen werden muss.

Ein großes Kostensenkungspotential im SPNV und neue Chancen für den Schienengüterverkehr als Alternative zum Lkw bietet die Regionalisierung der Infrastruktur.

Die Erfolge der regionalen SPNV-Bestellung werden häufig durch ein teures und schwerfälliges, weiterhin zentrales Infrastrukturmanagement der für die Bundesschienenwege verantwortlichen Deutsche Bahn (DB) Netz AG gebremst. Die sich entlang der örtlichen Mobilitätsbedürfnisse rasch weiterentwickelnden Nahverkehrsangebote erfordern jedoch oftmals kurzfristig Veränderungen und Weiterentwicklungen der regionalen Infrastruktur, deren Umsetzung bisher einen komplizierten und langwierigen Verhandlungsprozess mit DB Netz erfordert. Die SPNV-Aufgabenträger haben trotz Zahlung von erheblichen Trassenentgelten, die in den Bestelltentgelten enthalten sind, keinen Einfluss auf Entscheidungen, die die Infrastruktur betreffen.

Eine detaillierte Studie im Auftrag der Bundesarbeitsgemeinschaft SPNV kommt für den Bereich der Stationsinfrastruktur zu dem Ergebnis, dass neu errichtete Stationen durch die DB Station & Service AG bis zu 40 Prozent höhere Baukosten erfordern als funktional vergleichbare neu errichtete Stationen nicht-bundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Dies betrifft aber nicht nur Stationsinfrastruktur. Es gibt erfolgreiche Beispiele für Strecken – wie zum Beispiel das Sonneberger Netz und Freiberg-Holzhausen –, die in regionaler Verantwortung modernisiert und betrieben werden. Beide sind deutlich kostengünstiger als unter der Regie der DB Netz AG. Die Folge sind niedrigere Trassenpreise, die mehr Zugbestellungen im SPNV bei gleichen Entgelten erlauben und den Schienengüterverkehr konkurrenzfähiger zum LKW werden lassen. Die Regionalisierung der Infrastruktur bietet also die Chance, regionale Schieneninfrastruktur deutlich billiger zu bauen und zu betreiben und dadurch mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. Die Kürzungen der Regionalisierungsmittel nach dem Haushaltsbegleitgesetz 2006 werden zurückgenommen. Der im geltenden Regionalisierungsgesetz vorgesehene Revisionszeitpunkt 2007 mit Wirkung 2008 bleibt – auch aus Gründen des Vertrauensschutzes gegenüber den Ländern und den Nahverkehrsunternehmen – erhalten.
2. Die dann anstehende Revision soll entlang folgender Eckpunkte erfolgen:
 - Einführung einer leistungsorientierten Aufteilung der Hälfte der Finanzmittel zwischen den Ländern durch einen neuen Verteilungsschlüssel, der an Effizienzkriterien gebunden ist, die das Zugangebot, die Anzahl der Fahrgäste und die erreichten Umweltstandards berücksichtigen. Dabei soll den unterschiedlichen Bevölkerungs- und Siedlungsstrukturen der Länder Rechnung getragen werden. Wer mit gleichem Geld mehr Verkehr auf der Schiene organisiert und mehr Fahrgäste gewinnt, der soll von konstanten oder steigenden Mittelzuwendungen profitieren. Wer den SPNV nicht weiterentwickelt, muss damit rechnen, tendenziell Finanzmittel an erfolgreichere Länder abzugeben. Dies fördert den zielorientierten Wettbewerb der Länder um effiziente Strukturen und Strategien;
 - Die Länder müssen verpflichtet werden, jährlich einen Bericht über die Mittelverwendung und den verkehrlichen Erfolg des Mitteleinsatzes zu erstellen. Bei Fehlverwendung sollen dem jeweiligen Land die Zuweisungen um bis zu fünf Prozent gekürzt werden;
 - Festsetzung einer verbindlichen Vorgabe, sämtliche SPNV-Leistungen schrittweise ausschließlich im Wettbewerb zu vergeben; eine freihändige Vergabe wird ausgeschlossen;

- Festschreibung eines Verbots, Finanzierungsverpflichtungen aufgrund anderer Nahverkehrsleistungsgesetze wie zum Beispiel die Schülerbeförderung nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes aus Regionalisierungsmitteln zu bezahlen;
 - Einführung einer Höchstgrenze von 25 Prozent der Mittel, die flexibel auch für den gesamten ÖPNV eingesetzt werden darf.
3. Die rechtliche Übertragung der regionalen Schienen- und Stationsinfrastruktur auf die Länder soll deutlich erleichtert werden. Für die Übernahme dieser Aufgabe erhalten die Länder einen angemessenen Anteil an den bisherigen finanziellen Aufwendungen des Bundes für den Neu- und Ausbau sowie für die Ersatzinvestitionen in die regionale Infrastruktur.

Berlin, den 15. März 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

