

D1

Dringlichkeitsantrag

AntragsstellerIn: Landesvorstand

Gegenstand: **FÜR EINE SOLIDARISCHE FINANZIERUNG DES
SCHIENENPERSONENNAHVERKEHRS IN
ALLEN BUNDESLÄNDERN**

1 **Antragstext**

2 Die ostdeutschen Bundesländer zählen zu den großen Verlierern bei der
3 Neuaufteilung der Regionalisierungsmittel für den Schienenverkehr. Brandenburg,
4 Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen werden bis 2030
5 insgesamt jeweils zwischen einer halben (Thüringen) und fast einer Milliarde
6 Euro (Sachsen) weniger für den Öffentlichen Schienennahverkehr ausgeben können
7 als bei Fortschreibung des Status Quo - und das bei insgesamt steigenden
8 Zuweisungen des Bundes, aber eben auch steigenden Kosten pro Zugkilometer.

9 Das wird in allen ostdeutschen Ländern drastische Folgen haben. Mecklenburg-
10 Vorpommern wird in den nächsten 15 Jahren fast ein Drittel seiner bisherigen
11 Zuweisungen für die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs verlieren und
12 in Folge gezwungen sein, weitere Regionalbahnstrecken abzubestellen. Diese
13 Abwärtsspirale für den ÖPNV/SPNV darf jedoch eine GRÜNE - am Öffentlichen
14 Verkehr orientierte - Verkehrspolitik nicht akzeptieren!

15 **Bündnis 90/Die Grünen fordern:**

16 Der Verteilungsschlüssel für die Neuordnung der Regionalisierungsmittel ist so
17 auszugestalten, dass kein Bundesland unterhalb des jetzigen nominellen Betrages
18 plus 1,25 % Minimaldynamisierung liegt!

19 Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Vereinbarungen zum Modell des „Kieler
20 Schlüssels“ unter den Bundesländern auf der Forderung nach 8,5 Milliarden Euro
21 und einer Dynamisierung von jährlich 2,8 % basierten!

22 Einer Abwärtsspirale, in die bevölkerungsarme Bundesländer mit vergleichsweise
23 geringeren bestellten Zugkilometern durch die Mittelabsenkung fallen, ist
24 entgegenzuwirken!

25 Ein solidarisches Verhalten und klares Bekenntnis aller Bundesländer zu einer
26 Mittelverteilung, die sowohl den Bevölkerungsreichen Bundesländern mit
27 steigenden Fahrgastzahlen, als auch dünn besiedelten Flächenländern, die zur
28 Aufrechterhaltung ihrer öffentlicher Verkehre Mindestausstattungen benötigen,
29 gerecht wird.

30 Die Regionalisierung, das heißt Aufgabenübertragung des Öffentlichen
31 Personennahverkehrs auf die Länder war eine richtige Entscheidung. Auf
32 Länderebene können die Bedarfe vor Ort und die Bestellungen von Zugverkehren
33 besser organisiert werden als zentralistisch von der Bundesebene aus. Der Bund
34 hat sich in Artikel 106a Grundgesetz gegenüber den Ländern verpflichtet, die mit
35 der Regionalisierung verbundenen Lasten voll auszugleichen. So erhielten die
36 Länder bislang 7,3 Mrd. EUR und eine jährliche Dynamisierungsrate von 1,5
37 Prozent. Die Dynamisierung erfolgt aufgrund von jährlichen Kostensteigerungen
38 bei Trassen-, Stationspreisen und anderen Kosten wie Energiepreisen.

39 Die Regionalisierungsmittel wurden 1996 im Zuge der Bahnreform unter den
40 Bundesländern nach den 1993/1994 in den Ländern jeweils gefahrenen Zugkilometern
41 verteilt. Die Verteilung beruhte auf einem Gutachten des Bundes. Die genauen
42 Summen wurden im Regionalisierungsgesetz festgeschrieben.
43 Im Jahr 2014 stand eine Revision der Regionalisierungsmittel an, d.h. zwischen
44 Bund und Ländern wurde neu um die Gesamthöhe der Mittel verhandelt. Die
45 Verkehrsminister der Länder bereiteten sich auf die Verhandlungen vor, indem sie
46 ein Gutachten zur Ermittlung des Gesamtmittelbedarfes und eines objektiven
47 Verteilungsschlüssels in Auftrag gaben. Im Ergebnis des Gutachtens forderten die
48 Länder anstelle der bisher 7,3 Milliarden Euro und einer jährlichen
49 Dynamisierungsrate nun eine Höhe von 8,5 Milliarden Euro und eine Dynamisierung
50 von jährlich 2 Prozent.

51 Gleichzeitig verständigten sich die Bundesländer auf der
52 Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2014 in Kiel auf einen neuen
53 Verteilungsschlüssel für die Regionalisierungsmittel,
54 das Modell des „Kieler Schlüssels“. Dieser sollte möglichst objektiv sein und
55 auch die westdeutschen Länder stärker berücksichtigen, die starke Zuwächse im
56 SPNV/ÖPNV verzeichnen.

57 Dieser so genannte „Kieler Schlüssel“ setzt sich aus Einwohnerzahlen (Stand
58 2012) und den bestehenden Zugkilometern (Stand 2015) zusammen. Im Ergebnis einer
59 Aufteilung am Modell des „Kieler Schlüssels“ erhält kein Bundesland weniger
60 Mittel als in 2014, wobei hier die von den Ländern geforderten 8,5 Mrd. EUR als
61 Berechnungsgrundlage dienen. Gleiches gilt für die Dynamisierung.

62 Im Rahmen des Flüchtlingsgipfels wurde seitens der Bundesregierung über die Höhe
63 der künftigen Regionalisierungsmittel entschieden und den Ländern stehen nun
64 jährlich 8 Milliarden Euro anstelle der geforderten 8,5 Mrd. EUR zur Verfügung,
65 die jährliche Dynamisierungsrate liegt bei 1,8 % anstelle der geforderten 2,8 %.
66 Diese Entscheidung hat extrem negative Auswirkungen auf dünn besiedelte
67 Flächenländer wie Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt, aber auch auf alle
68 anderen ostdeutschen Länder.

69 Es ist einzusehen, dass gerade im Zusammenhang mit der Durchsetzung
70 klimapolitischer Zielsetzungen im Verkehrssektor auch bevölkerungsreiche
71 Bundesländer mit steigenden Fahrgastzahlen höhere Bedarfe an
72 Regionalisierungsmitteln vom Bund einfordern, um den ÖPNV und SPNV weiter zu
73 stärken. Dass darf in der Gesamtverteilung der Mittel aber nicht dazu führen,
74 dass Flächenländer mit geringer Bevölkerungszahl und immer weniger bestellten
75 Zugkilometern in eine Degressionsspirale geraten, die eine Organisation des
76 Schienenpersonennahverkehrs nur noch auf Hauptstrecken ermöglicht.