

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Oliver Krischer, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Tabea Rößner, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 18/3785, 18/3993, 18/4189 –**

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Seit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) 1996 hat sich dieser dynamisch entwickelt: Allein zwischen 2002 und 2012 wuchs seine Verkehrsleistung um 34 Prozent. Damit hat das Wachstum im Schienenpersonennahverkehr maßgeblich dazu beigetragen, dass die Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger etwas Boden gutmachen konnte. Auch künftig wird geschätzt, dass die Nachfrage im SPNV jährlich um 2 bis 3 Prozent steigen wird. Unter dem Strich war die Regionalisierung des SPNV daher bislang eine Erfolgsgeschichte. Immer mehr Menschen haben die attraktiven Angebote, die von den SPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gestaltet werden, angenommen. Der Nahverkehr auf der Schiene hat seine Auslastung seit der Bahnreform stetig verbessern können. Durch wettbewerbliche Vergaben der Leistungen im SPNV konnte in der Vergangenheit Spielraum für Ausweitungen des Fahrplanangebots gewonnen werden.

Im Verhältnis zu den Betriebsleistungen und den Fahrgastzahlen im Nahverkehr auf der Schiene ist die Höhe der Regionalisierungsmittel seit 1996 mit nur 13 Prozent jedoch unterdurchschnittlich gewachsen. Vor allem die Kürzungen durch „Koch-Steinbrück“ haben Spuren hinterlassen. Seit der letzten Revision der Regionalisierungsmittel im Jahr 2007 ist eine jährliche Dynamisierung von 1,5 Prozent vereinbart.

Dieser jährliche Aufwuchs der Nahverkehrsmittel liegt jedoch weit unter den spezifischen Kostensteigerungen des Bahnsektors, was zu einer fortwährenden finanziellen Schwächung der Aufgabenträger führt. Schlussendlich können diese immer weniger SPNV-Leistungen auf der Schiene bestellen.

Kostentreiber sind vor allem die überdurchschnittlich gestiegenen Kosten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Trassen- und Stationsentgelte) sowie die Energiekosten. Insgesamt fließen von den Regionalisierungsmitteln in Höhe von derzeit rund 7,3 Milliarden Euro 3,6 Milliarden Euro – also fast die Hälfte der Mittel – als Infrastrukturentgelte (Trassen- und Stationspreise) in die Kassen der Infrastrukturtöchter des DB-Konzerns. Damit stammen rund 60 Prozent der Trassenentgelte und 85 Prozent der Stationsentgelte der DB AG vom SPNV.

Ein weiteres Abpuffern der Kostensteigerungen über wettbewerbliche Vergaben scheidet für die Mehrheit der SPNV-Aufgabenträger aus, da bereits alle Verkehrsleistungen bundesweit mindestens einmal ausgeschrieben wurden. Mit den langlaufenden Verkehrsverträgen sind gleichfalls Mittel über einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren gebunden. Nur wenn die Aufgabenträger hier längerfristige Planungssicherheit bekommen, lassen sich künftig noch Investitionen in neue Fahrzeuge überhaupt abbilden.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung schafft keinerlei Planungssicherheit für die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs; er ist noch nicht einmal als Brückenlösung zu bezeichnen, da er lediglich die Regionalisierungsmittel einschließlich einer Dynamisierung von nur 1,5 Prozent für ein Jahr fortführt. Die Zahlungen des Bundes an die Länder erfolgen derzeit nur unter Vorbehalt. Die Revision der Regionalisierungsmittel, die eigentlich zum 1. Januar 2015 wirksam werden sollte, wird mit dem vorliegenden Gesetzentwurf nur um ein Jahr vertagt. Darauf hat der hessische Ministerpräsident, Volker Bouffier (CDU), in der Sitzung des Bundesrates am 6.2.2015 deutlich hingewiesen: „Die Bundesregierung hat ein Änderungsgesetz vorgelegt, das aus der Sicht der Länder nicht akzeptiert werden kann. Ich will ausdrücklich anerkennen: Auch 100 Millionen Euro sind Geld; dafür sind wir dankbar. Aber sie sind völlig unzureichend für das, was an Aufgaben zu erfüllen ist.“

Der Nahverkehr auf der Schiene braucht verlässliche Rahmenbedingungen bis 2030 und keine andauernde Hängepartie. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat die Dinge bewusst treiben lassen und trägt die Hauptverantwortung für die jetzt entstandene Situation. Der Deutsche Bundestag stimmt der Erklärung der rheinland-pfälzischen Ministerpräsidentin, Malu Dreyer (SPD), vom 10.12.2014 zu, wonach die Bundesmittel die Länder in die Lage versetzen müssen, ihrer Aufgabe der Daseinsvorsorge im Schienenpersonennahverkehr nachzukommen.

Dabei liegen mit den Gutachten des Bundes (IGES) und der Länder (KCW) fundierte Grundlagen für eine zukunftsweisende Entscheidung auf dem Tisch. Beide Gutachter sind sich einig, dass der Mittelbedarf 2015 deutlich oberhalb jener 7,408 Mrd. Euro liegt, die der Bund im besagten Gesetzentwurf veranschlagt. Selbst die im Auftrag des Bundes tätigen Gutachter kommen auf einen Mittelbedarf von 7,658 Mrd. Euro, was immerhin auch noch 250 Mio. Euro über dem Ansatz des Regierungsentwurfs liegt. Damit ignoriert die Bundesregierung die Ergebnisse ihres selbst beauftragten Gutachtens.

Auch bei der jährlichen Dynamisierungsrate für den Revisionszeitraum kommen sowohl KCW als auch IGES für den Bund auf Werte, die oberhalb der 1,5 Prozent liegen, die der Gesetzentwurf der Bundesregierung vorsieht. Die Gutachter des Bundes ermitteln eine Steigerung von 2,7 Prozent jährlich, während KCW in Abhängigkeit vom unterstellten Szenario (insbesondere Kostenentwicklung bei den Infrastrukturentgelten) eine Spanne von 2 bis 4,4 Prozent kommt vorsieht.

Durch die von der Bundesregierung verschleppte Revision der Regionalisierungsmittel geraten die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs bereits im Frühjahr 2015 in eine prekäre Situation: Bis April müssen bei DB Netze verbindlich die Trassenbestellungen für das Fahrplanjahr 2016 ausgelöst werden. Bleibt

es bei dem im Regierungsentwurf genannten Umfang der Mittel, dann werden einige Aufgabenträger gezwungen sein, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 Züge abzubestellen. Der Finanzpoker um die Nahverkehrsmittel wird von der Bundesregierung auf dem Rücken der Fahrgäste ausgetragen. Die Erfolgsgeschichte im Nahverkehr auf der Schiene würde so jäh beendet.

Die Länder fordern in ihrem Gesetzentwurf eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel zum 1. Januar 2015 auf 8,5 Mrd. Euro sowie eine Anhebung der jährlichen Dynamisierung auf 2 Prozent. In dem von den Ländern beauftragten Gutachten wird der Mittelbedarf durch Berechnung des bundesweiten Gesamtmittelbedarfs und eine länderspezifische Bedarfsermittlung für das Jahr 2015 hergeleitet. Dabei wird ein Revisionszeitraum von 15 Jahren betrachtet. Neben der Ermittlung des Bedarfs für die „Bestandsaktivitäten“ wurden ausdrücklich auch Mehrbestellungen im Umfang von jährlich 72,7 Millionen Zugkilometer berücksichtigt, was insbesondere eine Ausweitung des Fahrplanangebots in den Metropolregionen Deutschlands ermöglicht, wo die Nachfrage schon jetzt jedes Jahr überdurchschnittlich wächst. Wer die Erfolgsgeschichte des SPNV der letzten Jahre fortzuschreiben will, muss seine auskömmliche und zukunftsfähige finanzielle Ausstattung gewährleisten. Nur so wird das bestehende Angebot gesichert, entsteht in Ballungsräumen Spielraum, um Mehrleistungen für die stark wachsende Nachfrage zu bestellen, nur so werden bereits getätigte Investitionen in einen attraktiveren Nahverkehr mit neuen Fahrzeugen und fahrgastfreundlichen Stationen dauerhaft rentabel.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den Gesetzentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (BT-Drs. 18/3785) zurückzuziehen und den Ländern für 2015 mindestens den im Gutachten des Bundes genannten Betrag in Höhe von 7,658 Milliarden Euro zur Verfügung zu stellen;
2. mit den Ländern unverzüglich in direkte Verhandlungen zur Revision der Regionalisierungsmittel einzutreten, mit dem Ziel, auf Basis der vorliegenden Gutachten schnellstmöglich zu einer auskömmlichen Lösung zu kommen, die bis in das Jahr 2030 reicht;
3. die Grundlage der Regionalisierungsmittel in Artikel 106a des Grundgesetzes zu achten und die Regionalisierungsmittel aus der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen herauszuhalten;
4. die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel so auszugestalten, dass die spezifischen Kostensteigerungen im Eisenbahnsektor tatsächlich abgebildet und notwendige Angebotsausweitungen ermöglicht werden;
5. darüber hinaus eine wirksame Eisenbahnregulierung zu schaffen, um die derzeit überproportional steigenden Infrastrukturentgelte zu dämpfen;
6. die Investitionspolitik für den Ausbau der Bundesschienenwege im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2015 neu auszurichten und der Engpassbeseitigung und dem Kapazitätsausbau in den Knoten höchste Priorität beizumessen, um künftig weiteres Wachstum im SPNV und eine optimale Vertaktung zu ermöglichen;
7. die Transparenzkriterien für die Mittelverwendung durch Länder bzw. Aufgabenträger weiter zu verbessern.

Berlin, den 3. März 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

