

1 Juso-Kreisverband Konstanz
2 Kreismitgliederversammlung am 11. Mai 2015

3

4 **Regionalisierungsmittel neu verhandeln**

5

6 Antragsteller: Juso AG Hegau-Höri
7 Empfänger: Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Baden-Württemberg, Juso-
8 Bundeskongress, SPD-Bundestagsfraktion

9

10

11 *Die KMV möge beschließen, den vorliegenden Antrag der LDK zur Beschlussfassung*
12 *vorzulegen.*

13

14 Die Jusos Baden-Württemberg setzen sich für eine Neuverhandlung der Regionalisie-
15 rungsmittel zwischen Bund und Ländern ein. Dies soll außerhalb der umfangreichen
16 Bund-Länder-Finanzverhandlungen erfolgen, um das 2015 ausgelaufene Regionali-
17 sierungsgesetz (RegG) , das der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs
18 in den Ländern dient, möglichst schnell fort zu schreiben.

19 Daneben gilt es, bei den Verhandlungen auf strukturelle Änderungen hinzuwirken:
20 Der Schlüssel, nach dem Mittel des Bundes auf die einzelnen Länder verteilt werden,
21 muss aktualisiert werden und die Bevölkerungsanzahl sowie das derzeitige Bahnan-
22 gebot berücksichtigen. Die Steigerungen der Ausgaben durch Trassenpreise, Sta-
23 tionsentgelte, Energie- und Personalkosten muss durch eine höhere jährliche Dyna-
24 misierung der Mittel aufgefangen werden. Um eine strukturelle Verbesserung des
25 Angebots auf der Schiene zu erzielen, müssen zudem die Mittel spürbar angehoben
26 werden. Konkret heißt das: Die Dynamisierung (die automatische jährliche Steige-
27 rung der Mittel) soll von derzeit 1,5% auf 3% steigen und die Mittel sollen generell
28 von 7,4 auf 8,5 Milliarden aufgestockt werden.

29

30 **Begründung:**

31 Zugverbindungen auf dem Land, zwischen kleineren Städten oder als Zubringer in
32 die Großstädte sind für Verkehrsunternehmen oftmals nicht rentabel. Abgesehen von
33 einigen Hauptstrecken decken die Fahrgeldeinnahmen im Regionalverkehr nur einen
34 Teil der Kosten, die für Fahrzeuge, Personal, Trassenkosten und Dienstleistungen
35 rund um die Fahrt entstehen. Um den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
36 dennoch flächendeckend als Teil der Daseinsvorsorge zu gewährleisten, übernehmen
37 in Deutschland die Bundesländer die Konzeption und Vergabe der Regionalverkehre.
38 Durch die sogenannten Bestellerentgelte werden den Verkehrsunternehmen die
39 Fehleinnahmen ersetzt; erst dadurch wird ein breites Zugangebot in der Fläche er-
40 möglicht.

41

42 Die Bundesländer sind dafür seit 1996 zuständig. Mit der damaligen Bahnreform
43 ging die Aufgabenträgerschaft vom Bund auf die Länder über, verbunden mit einer
44 Änderung des Grundgesetzes. Artikel 106a Satz 1 besagt: „Den Ländern steht ab 1.
45 Januar 1996 für den öffentlichen Personennahverkehr ein Betrag aus dem Steuerauf-
46 kommen des Bundes zu.“ Diese Regionalisierungsmittel werden seitdem auf Basis
47 der im Jahr 1994 erbrachten Bahnleistungen anteilig auf die Bundesländer aufgeteilt
48 und betragen 2015 7,4 Milliarden Euro.

49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95

Seitdem haben sich die Verkehre in den Bundesländern jedoch unterschiedlich schnell entwickelt, sodass die Länder sich einig sind, einen neuen Schlüssel zur Berechnung der künftigen Zahlungen heranzuziehen. Dabei soll zum einen das aktuelle Fahrplanangebot sowie die Bevölkerungszahl berücksichtigt werden. In Baden-Württemberg hat sich beispielsweise die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer seit 2002 mehr als verdoppelt, während die Regionalisierungsmittel praktisch stagnieren.

Für eine Erhöhung der finanziellen Mittel sprechen mehrere Gründe: Nur eine ausreichende Dynamisierung ermöglicht es, höhere Tarifabschlüsse im Personalbereich, steigende Energiekosten und höhere Stations- sowie Trassennutzungsentgelte der Infrastrukturbetreiber zu bezahlen. 1,5% sind dafür zu wenig, allein die durchschnittliche Steigerung der Trassenkosten bei DB Netz beträgt 2015 2,4%.

Geschieht nichts, führt diese niedrige Rate folglich zu einem erzwungenen Rückgang der Schienenverkehre oder einer Mehrbelastung der Länderhaushalte. Schon heute sind pro Jahr 100 Millionen Euro an zusätzlichen Landesmitteln nötig, um den Status quo zu erhalten. Sollen dagegen, im Interesse einer Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die Schiene, Mehrverkehre bestellt werden, bedarf es einer deutlichen Erhöhung. Dies ist im Interesse sozial Schwächerer sowie der Umwelt ein wichtiger Schritt, auch um den Staus auf deutschen Straßen Herr zu werden.

Rechtsgrundlage einer Neuverhandlung ist §5 (5) RegG: „Die Festsetzung der Höhe des den Ländern ab dem Jahr 2015 zustehenden Betrages erfolgt nach dem Verfahren des Artikels 106a Satz 2 des Grundgesetzes.“ Im Grundgesetz wiederum wird die Zustimmung des Bundesrates verlangt. Somit müssen sich Bund und Länder einigen.

Derzeit ist das Verfahren im Rahmen der Bund-Länder-Finanzverhandlungen jedoch festgefahren. Dies äußert sich darin, dass die Revision des Regionalisierungsgesetzes, die für das Jahr 2015 gesetzlich vorgeschrieben ist, bis jetzt nicht ausgeführt wurde. Stattdessen wurde ein Übergangsgesetz nur für dieses Jahr mit einer geringen Steigerung von 100 Millionen Euro beschlossen und eine endgültige Lösung vertagt. Auch die SPD-Bundestagsfraktion hat bisher nicht für eine grundlegende, schnelle Lösung plädiert. Dies ist unhaltbar: Mit der derzeitigen Regelung werden die Mittel nur unter Vorbehalt gezahlt und gefährden damit die Planungssicherheit der Bundesländer, welche jedoch langlaufende Verträge über 15 Jahre mit den Verkehrsunternehmen abschließen.

Um hier zügige Fortschritte zu realisieren, müssen die Regionalisierungsmittel aus den langwierigen Bund-Länder-Finanzverhandlungen herausgenommen werden. Die Diskussion über Finanzierungsanteile darf nicht auf dem Rücken der Fahrgäste ausgetragen werden. Sie brauchen mehr Verbindungen, moderne Züge und bezahlbare Fahrpreise. Einzig eine spürbare Erhöhung verbunden mit einer höheren Dynamisierung der Regionalisierungsmittel macht dies möglich.