

VCD Hintergrundpapier

Geplante Kürzung der Regionalisierungsmittel

Stand 28.3.2006

Anlass Pläne der Bundesregierung, die Regionalisierungsmittel ab 2006 zu kürzen

Rechtslage **Das Regionalisierungsgesetz: Übertragung der Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf die Bundesländer**
Im Zuge der Bahnreform ist das Gesetz zur Regionalisierung des Öffentlichen Personenverkehrs am 1. Januar 1994 in Kraft getreten. Damit wurde die Verantwortung für den SPNV vom Bund auf die Bundesländer übertragen.

Für die Erfüllung der neuen Aufgabe erhalten die Länder seitdem einen Anteil aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes, die so genannten Regionalisierungsmittel. Im Jahr 2002 war das ein Betrag von 6,745 Milliarden Euro. Ab 2003 wurde er um jährlich 1,5 Prozent angehoben.

Für das Jahr 2007 war eine Revision des Regionalisierungsgesetzes geplant, u.a. um die Höhe der Regionalisierungsmittel ab 2008 neu festzusetzen und zu bestimmen, aus welchen Steuereinnahmen der Bund den Ländern die Mittel künftig zahlt.

Mit den Regionalisierungsmitteln ist laut Regionalisierungsgesetz „**insbesondere** der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren“. Außerdem wird im § 1 Absatz 1 des Gesetzes als dessen Aufgabe festgestellt: „Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge“.

Das Regionalisierungsgesetz enthält keine Berichtspflicht über die Verwendung der Finanzmittel, so wie es beispielsweise im Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) der Fall ist.

Das Regionalisierungsgesetz ist im Internet unter <http://bundesrecht.juris.de/regg/> verfügbar.

Umsetzung in den Ländern

Der SPNV in Länderverantwortung

1994 haben die Bundesländer die neue Aufgabe „SPNV“ übernommen und die Organisation in eigenen Regionalisierungsgesetzen geregelt, dieses aber in unterschiedlicher Form. Aufgabenträger für den SPNV wurden u.a. landeseigene Gesellschaften, Zweckverbände oder Verkehrsverbände. Die Organisation des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erfolgt häufig

getrennt für Straße und Schiene.

Mit Hilfe der Regionalisierungsmittel konnten die Bundesländer das Angebot im Nahverkehr auf der Schiene in den vergangenen zehn Jahren schrittweise verbessern, die Fahrgastzahlen stiegen um mehr als 30 Prozent. Möglich wurde dies durch Mehrbestellungen von Zügen, die Modernisierung der Fahrzeuge und die Sanierung bzw. Neuerrichtung von Bahnhöfen, Haltestellen und der regionalen Schieneninfrastruktur.

Den Ländern wird aber auch vorgeworfen, dass sie Teile der Regionalisierungsmittel zweckentfremden, u.a. für die Magnetschwebbahntechnik, für die Schülerbeförderung, die eigentlich aus Landesmitteln finanziert werden sollte, oder auch für Aufgaben außerhalb des Öffentlichen Verkehrs. Viele Länder haben außerdem die eigenen Ausgaben für den ÖPNV zusammen gestrichen.

Kürzungspläne

Die Kürzung der Regionalisierungsmittel

Mit der Verabschiedung des Haushalts 2006 hat das Bundeskabinett am 22. Februar 2006 im Rahmen eines Haushaltbegleitgesetzes die Kürzung der Regionalisierungsmittel um 2,3 von 29,3 Milliarden bis 2009 beschlossen. Das würde eine Minderung von 7,9 Prozent bedeuten. Um das Haushaltbegleitgesetz in Kraft zu setzen, müssen Bundestag und Bundesrat zustimmen.

Bundesverkehrsminister Tiefensee ist der Meinung, die Länder könnten diese Einsparungen umsetzen, da sie von den jährlich rund 7 Milliarden Euro Regionalisierungsmitteln nur geschätzte 5 bis 5,5 Milliarden Euro tatsächlich für konkrete Bestellungen einsetzen. 1,5 bis 2 Milliarden Euro würden nicht für die im Gesetz festgelegten Zwecke verwendet. Allerdings seien die Länder nicht verpflichtet, Verwendungsnachweise für die Gelder zu liefern. Als Beispiel für die Zweckentfremdung der Mittel führte der Minister an, dass die Verbilligung von Schüler-Monatskarten nicht mit Regionalisierungsmitteln finanziert werden dürfe, sondern aus den allgemeinen Länderhaushalten bezahlt werden müsse.

Nach den Worten Tiefensees müssen die Länder schon im laufenden Haushaltsjahr vorhandene Einsparspielräume nutzen, da die ursprünglich zugesagte Steigerung der Mittel um 1,5 Prozent nicht mehr vorgesehen sei. Es bleibe bei gut 7 Milliarden Euro wie 2005. Bis 2009 werde es eine Absenkung auf etwa 6,6 Milliarden Euro geben, was dem Niveau von 2002 entspreche. Mit den Ländern werde jetzt zu erörtern sein, in welchen Jahresraten die Absenkung erfolgen solle. Er gehe davon aus, dass eine Einigung bis Mai möglich sei.

Die Bundesarbeitsgemeinschaft (BAG) SPNV geht davon aus, dass der Finanzbedarf für den SPNV sogar weiter anwachsen wird. Insbesondere vor dem Hintergrund stark steigender Energiekosten sowie der erheblichen Kostenrisiken für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur schätzt die BAG den Finanzbedarf für das Jahr, in dem die geplante Revision des Regionalisierungsgesetzes wirksam werden soll (2008), auf bis zu acht Milliarden Euro.

Der Bundeshaushalt 2006 und damit auch die Kürzung der Regionalisierungsmittel wird im Bundestag voraussichtlich im Mai und im Bundesrat spätestens im Juni behandelt.

VCD Position

Der VCD zur Kürzung der Regionalisierungsmittel

Nur ein flächendeckendes und preisgünstiges Angebot an Bussen und Bahnen kann die Mobilität der gesamten Bevölkerung sicherstellen. Viele Menschen sind auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen oder ziehen sie dem eigenen Auto vor. Mit den steigenden Benzinpreisen steigen auch die Fahrgastzahlen im ÖV. Immer mehr Menschen fahren mit umweltschonenden Bussen und Bahnen, besonders dort, wo das Angebot gut und attraktiv ist.

Ein gut ausgebauter und rege genutzter ÖPNV hat viele Vorteile. Steigende Fahrgastzahlen reduzieren den Zuschussbedarf pro Fahrgast aus öffentlichen Mitteln, diese Gelder stehen dann für die Angebotsverbesserung zur Verfügung. Straßen und Parkplätze werden entlastet, der Flächenverbrauch für den Autoverkehr sinkt. Belastungen durch Lärm, Abgase und Feinstaub werden reduziert, der Verkehr für Menschen und Umwelt erträglicher. Nicht zuletzt ist ein gutes ÖPNV-Angebot ein Wettbewerbsvorteil für die heimische Wirtschaft und sichert Arbeitsplätze.

Ziel des Regionalisierungsgesetzes war und ist es, eine leistungsfähige und umweltfreundliche Alternative zum Auto zu bieten. Das haben die Bundesländer in den meisten Fällen erreicht, im Gegensatz zu anderen erklärten Zielen der Bahnreform von 1994. Die Bahn ist nirgendwo erfolgreicher als im Nahverkehr. So ist es gelungen mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Eine Kürzung der Regionalisierungsmittel wäre ökologisch unsinnig und würde viele Menschen in ihrer Mobilität einschränken, denn massive Einschnitte im Leistungsangebot des SPNV und des gesamten ÖPNV wären die Folge. Die Länder wären gezwungen, das Angebot im Nahverkehr auszudünnen, Züge würden seltener fahren, Bahnstrecken möglicherweise still gelegt, die Fahrpreise erhöht.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat errechnet, dass aufgrund des hohen Fixkostenanteils beim Nahverkehr Leistungen überproportional abbestellt werden müssten. Zehn Prozent weniger Regionalisierungsmittel würden demnach Angebotskürzungen von bis zu 20 Prozent zur Folge haben. Das hieße für die Fahrgäste, im Durchschnitt würde jeder fünfte Zug entfallen.

Angebotsverschlechterungen und Fahrpreiserhöhungen senken die Attraktivität von Bussen und Bahnen und gefährden so die Erfolgsgeschichte des ÖPNV in Deutschland. Die geplante Kürzung der Regionalisierungsmittel führt in eine Sackgasse, denn wenn die Menschen wieder in das eigene Auto steigen, statt die umweltfreundlicheren Verkehrsmittel zu nutzen, werden die Kosten für Gesundheits- und Umweltschäden steigen. Damit stehen am Ende nicht nur die Betroffenen schlechter da, sondern auch die Staatsfinanzen.

Die Parlamente in Bund und Ländern müssen dem geplanten Streichkonzert jetzt entgegenwirken. Es gibt einen hinreichenden finanziellen Spielraum, den SPNV weiter zu entwickeln. Er kann insbesondere durch gezielte Kürzung unsinniger Mittelverwendungen erreicht werden:

- Verzicht auf kostspielige Neubaumaßnahmen im Bahnfernverkehr (z.B. Nürnberg-Erfurt, Y-Trasse)
- Stopp der Transrapidpläne für Deutschland
- Abbau der Subventionen im Flugverkehr: Mehrwertsteuerbefreiung im innereuropäischen Flugverkehr abschaffen, Besteuerung von Kerosin einführen
- schrittweise Abschaffung der Entfernungspauschale
- keine Anhebung der Mittel für den Straßenbau, Erhalt bestehender Straßen statt Neubau

Fahrgästen muss auch in Zukunft ein attraktiver SPNV angeboten werden. Bei allem Nachdenken über die Sanierung der Haushalte darf das eigentliche Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu lenken, nicht aus den Augen verloren werden.

Künftige Finanzierung

Die Revision des Regionalisierungsgesetzes

Um dem Vorwurf der Zweckentfremdung von Regionalisierungsmitteln entgegenzuwirken, aber auch in Anbetracht der Höhe der öffentlichen Mittel ist eine jährliche Berichterstattung der Länder gegenüber dem Bund dringend geboten.

Außerdem muss der Verteilungsschlüssel für die Regionalisierungsmittel schrittweise reformiert und auf ein Leistungs-Anreizsystem umgestellt werden. Der Schlüssel soll Anreize geben:

- keine Strecken still zu legen, sondern zu reaktivieren
- einen dichten Taktfahrplan anzubieten
- viele Personen zu befördern
- ein ausgewogenes Angebot für kurze und lange Strecken zu gewährleisten

Die Erfahrungen zeigen, dass durch einen konsequenten Ausschreibungswettbewerb unter Berücksichtigung von Qualitäts-, Sozial- und Umweltstandards ein besseres Verkehrsangebot ohne eine Erhöhung der öffentlichen Mittel zu erreichen ist. Auch deswegen sollte eine Direktvergabe von Leistungen an einzelne Unternehmen ausgeschlossen werden.

Insgesamt bedarf es einer Reform der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Die unterschiedlichen öffentlichen Finanzierungsquellen müssen gebündelt und die Mittelvergabe an Erfolgskriterien geknüpft werden. Das Land Brandenburg ist hierbei Vorreiter.