

FRAKTIONSBECHLUS VOM 23.9.2014

» REVISION DER REGIONALISIERUNGSMITTEL: GRUNDLAGE FÜR EINE ÖPNV-OFFENSIVE



1. ATTRAKTIVER NAHVERKEHR AUF DER SCHIENE

Bequemes Unterwegsein, gute Anbindungen, klimafreundliche Mobilität – für all dies steht der öffentliche Verkehr der Zukunft. Der besonders umweltfreundliche und weitgehend elektrifizierte Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist nicht nur seit Jahrzehnten Rückgrat der Nahmobilität in Deutschland. Er ist mit steigendem Bezug von Ökofahrstrom zentraler Bestandteil der Energiewende und damit Zukunftsmodell. Wer seine Attraktivität steigern will, muss jetzt Weichen richtig stellen.

Nach der Bahnreform ging 1996 die Verantwortung für die Angebote des SPNV auf die Bundesländer über. Der Bund stellt den Ländern einen Beitrag für die Bestellung von Verkehrsleistungen jedes Jahr zur Verfügung, die so genannten Regionalisierungsmittel. Und das mit bisher großem Erfolg: Angebot und Fahrgastzahlen entwickeln sich dynamisch, allein zwischen 2002 und 2012 wuchs die Verkehrsleistung um mehr als 30 Prozent. Immer mehr Menschen nutzen die Angebote, die von den SPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gestaltet werden. In Ballungsräumen erhöht ein leistungsfähiger SPNV Verkehrssicherheit und Lebensqualität und schafft Spielräume für eine nachhaltige Stadtgestaltung. Ein attraktiver Nahverkehr leistet einen elementaren Beitrag für die Daseinsvorsorge, auch indem er Teilhabe sichert.

Die grüne Bundestagsfraktion ist Unterstützerin und Treiberin des öffentlichen Verkehrs. Wir wollen den Verlagerungstrend auf die energieeffiziente Schiene weiter vorantreiben und seine soziale Funktion sicherstellen. Die in diesem Jahr anstehende Revision der Regionalisierungsmittel ist dabei das entscheidende Moment. Sie muss sicherstellen, dass Angebote und Service im SPNV erhalten bleiben und gezielt ausgebaut werden können. Wir wollen die Verkehrsleistung im SPNV bis 2030 verdoppeln.

2. NEUE PRIORITÄTEN IN DER INFRASTRUKTURPOLITIK

Deutschland baut immer noch zu viele neue Straßen. Deutschland setzt noch immer auf teure Prestigeprojekte. Ihr ökonomischer und verkehrlicher Nutzen ist zumeist gering. Gleichzeitig nehmen wir hin, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur verschleißt, Engpässe und Dauerbaustellen den Verkehrsfluss massiv behindern und der gezielte Aufbau einer vernetzten Mobilität nur stellenweise gelingt. Das deutsche Eisenbahnnetz ist insbesondere in den Knoten und auf wichtigen Korridoren überlastet. Darin spiegelt sich die falsche Investitionspolitik der letzten Dekaden wieder. Eine gezielte Beseitigung der Engpässe im Netz ist auch Voraussetzung für den Ausbau des SPNV-Angebots. Der Bundesverkehrswegeplan 2015 muss hier klare Prioritäten setzen. Außerdem muss der Bund konsequent Doppel- und Parallelinvestitionen im Netz von Straße und Schiene vermeiden: Wo eine Bahnstrecke besteht, brauchen wir daneben nicht eine neue Straße. Gezielte Investitionen in die Schiene machen manche geplante Straße überflüssig.

Gute Konzepte sind vorhanden und werden mit Erfolg von den Ländern praktiziert. Mit der Einführung vertakteter und vernetzter Angebote in den Ländern sind die Fahrgastzahlen deutlich angestiegen. Wir Grünen unterstützen daher die Idee eines Deutschland-Taktes, der den Schienenpersonenfernverkehr optimal mit den Anschlüssen in die Regionen vertakten will und den Infrastrukturausbau danach ausrichtet. Wir fordern die Bundesregierung auf, diese Konzeption bei der Aufstellung des neuen

Bundesverkehrswegeplanes zu berücksichtigen. Genau so fordern wir, die Nutzung von ÖPNV in Deutschland einheitlicher und für die Kundinnen und Kunden bequemer zu machen.

Der Ausbau attraktiven Nahverkehrs steht und fällt mit der Zukunft des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Weil sein Fortbestand über 2019 gefährdet ist, stocken schon heute viele sinnvolle ÖPNV-Infrastrukturprojekte. Wir fordern die Bundesregierung auf, hier schnell gesetzliche Klarheit zu schaffen, die Finanzierung zu sichern und so aufzustellen, dass zukünftig die Werterhaltung der geschaffenen Anlagen im Vordergrund steht.

3. VERLÄSSLICHE FINANZIERUNG DES SPNV-ANGEBOTS

Dynamisierung anpassen

Das Status-quo-Angebot ist die Bezugsgröße bei der Revision der Regionalisierungsmittel. Dabei wollen wir flächendeckend das bestehende Angebot sichern und Angebotsausweitungen in Verdichtungsräumen ermöglichen.

Die Regionalisierungsmittel des Bundes für das Bestellen von Verkehrsleistungen steigen gesetzlich geregelt seit 2009 jährlich um 1,5 Prozent an. Diese Dynamisierung bildet die realen Kostensteigerungen im SPNV jedoch nicht ab. Insbesondere bei den Entgelten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur (Trassen und Bahnhöfe) und Energie liegt der Kostenanstieg regelmäßig deutlich höher (rund 3 Prozent bzw. 3,5 Prozent p. a.). Die bisherige Dynamisierung der Regionalisierungsmittel reicht absehbar nicht aus, um das jetzige SPNV-Angebot aufrechtzuerhalten. Flächendeckende wettbewerbliche Ausschreibungen von SPNV-Verträgen haben in den letzten Jahren für eine deutliche Kostenreduzierung auf Seiten der Verkehrsunternehmen gesorgt. Auf Seiten der Infrastrukturbetreiber, allen voran der DB Netz und DB Station & Service, sind die Preise hingegen ungehindert gesteigert worden, wobei eine Qualitätsverbesserung nicht immer erkennbar gewesen ist. Erfolg und Niederlage des SPNV hängen stark davon ab, ob der Bund endlich eine wirksame Entgeltregulierung für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG umsetzt.

Wirksame Entgeltregulierung

Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur müssen die Aufgabenträger des SPNV jährlich etwa 3,4 Milliarden Euro entrichten – das entspricht mehr als der Hälfte der verfügbaren Finanzmittel der SPNV-Besteller. Wir Grüne fordern die Bundesregierung auf, die Kontrollmöglichkeiten der Bundesnetzagentur bei der Bildung der sogenannten Trassenpreise deutlich zu erweitern und im Zuge einer Neufassung des in der vergangenen Legislaturperiode gescheiterten Eisenbahntarifierungsgesetzes eine Ex-ante-Regulierung zu etablieren. Die Preisbildung muss dabei transparent werden. Die Einnahmen der DB Netz AG müssen künftig vollständig in die Infrastruktur zurückfließen.

Zu prüfen ist, ob Regionalisierungsmittel künftig aufgeteilt werden in einen Anteil für die Nutzung der Infrastruktur und einen Anteil für die Erbringung der Verkehrsleistungen. Für den Infrastrukturanteil wären dann Lösungen denkbar, mit denen dieser Betrag ohne den Umweg über die Bundesländer, Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen direkt an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen fließen könnten, z.B. durch Einbeziehung in eine angepasste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG. Ziel muss es sein, die Trassenpreise zu senken und die Mittelverwendung besser zu steuern.

Neue Anreize und Verteilung

Eine stärkere Dynamisierung der Regionalisierungsmittel des Bundes ist vor allem dort nötig, wo das Angebot wegen der teils stark anwachsenden Nachfrage erweitert werden muss. Wir Grüne schlagen vor die Dynamisierung des Anteils Regionalisierungsmittel für die Erbringung der Verkehrsleistungen

stärker zu differenzieren: Sie soll künftig aus einer allgemeinen Rate und einer Zusatzkomponente bestehen. Die allgemeine Dynamisierung in Höhe von 2,5 Prozent p.a. entspricht den spezifischen Kostensteigerungen und dient der Aufrechterhaltung vorhandener Angebote. Mit einer länder- bzw. regionenbezogenen Zusatzkomponente der Dynamisierung wollen wir darüber hinaus Spielräume für Angebotsausweitungen schaffen. Als Bezugsgröße soll dabei die tatsächlich erbrachte Steigerung der Beförderungszahlen (Verkehrsleistung in Pkm) dienen. Aufgabenträger, die diese überdurchschnittlich steigern können, sollen in Form einer höher gestaffelten Dynamisierungsrate belohnt werden. Dieser spezifische Anreiz muss in regelmäßigen Abständen überprüft und angepasst werden.

Verantwortung der Länder für ÖPNV stärken

Bei der Ausgestaltung der künftigen Mittelausstattung und insbesondere bei der Bemessung der Mittelzuwächse gilt es, die Verantwortung der Länder für den ÖPNV auszubauen. Wir wollen, dass die Länder in Zukunft die Systemverantwortung für einen attraktiven ÖPNV auch finanziell stärker als bisher wahrnehmen. Mittelzuwächse sollten grundsätzlich an eine Kofinanzierung durch die Länder gekoppelt werden. Die vollständige Finanzierung von Landesaufgaben über Regionalisierungsmittel muss hingegen ausgeschlossen werden.

Die Länder sind verpflichtet, gegenüber dem Bund umfassende Transparenz über die Verwendung der Regionalisierungsmittel herzustellen. In der Vergangenheit sind Regionalisierungsmittel auch in originäre Landesaufgaben wie z. B. die Schülerbeförderung abgeflossen. Um dies zukünftig zu vermeiden sollen einheitliche Qualitätsstandards für den Mitteleinsatz – etwa bei SPNV-Ausschreibungen – und Transparenzregeln definiert werden. Außerdem müssen die Länder die Frage beantworten, ob die Organisationsstruktur im SPNV noch angemessen ist: Brauchen wir tatsächlich 27 Aufgabenträger? Mit der Revision der Regionalisierungsmittel sollten die Systeme SPNV und ÖSPV schärfer abgegrenzt werden, um Zweckentfremdungen vorzubeugen. ÖSPV sollte nur dann aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden können, wenn es sich um Busverkehre handelt, die SPNV ersetzen und nach ähnlichen Grundsätzen geplant werden.