BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Brandenburg
36. Ordentliche Landesdelegiertenkonferenz,
7./8. November 2015 im Bürgerhaus Neuenhagen (bei Berlin)

Für eine solidarische Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs in allen Bundesländern

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

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

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Es ist einzusehen, dass gerade im Zusammenhang mit der Durchsetzung klimapolitischer Zielsetzungen im Verkehrssektor auch bevölkerungsreiche Bundesländer mit

steigenden Fahrgastzahlen höhere Bedarfe an Regionalisierungsmitteln vom Bund einfordern, um den ÖPNV und SPNV weiter zu stärken. Dass darf in der Gesamtverteilung der Mittel aber nicht dazu führen, dass Flächenländer mit geringer Bevölkerungszahl und immer weniger bestellten Zugkilometern in eine Degressionsspirale geraten, die eine Organisation des Schienenpersonennahverkehrs nur noch auf Hauptstrecken ermöglicht.