
VLK Hessen

THEMENKOMPLEX KÜRZUNG DER REGIONALISIERUNGSMITTEL

06.08.2006

1. Stellungnahme von Patrick Döring (MdB)
2. Beschluss des kommunalpolitischen Beirates der Bundes-FDP auf Initiative der VLK-Landesvorsitzenden
3. Stellungnahme des Deutschen Städtetages zur Kürzung der Regionalisierungsmittel

Zu1.)

Patrick Döring

ist Mitglied des Deutschen Bundestages, Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion für Stadtentwicklung und europäische Verkehrspolitik

Kürzung der Regionalisierungsmittel

Hintergrund

Regionalisierungsmittel sind Gelder, die der Bund den Ländern zur Verfügung stellt, damit diese daraus den **öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)** sicherstellen.

Bestritten werden diese Zuweisungen aus dem Aufkommen der **Mineralölsteuer**.

Die Kürzung dieser Mittel wurde bereits im Koalitionsvertrag von Schwarz-Rot vereinbart und wird durch das **Haushaltsbegleitgesetz 2006** nun umgesetzt.

Umfang der Kürzungen

Bis 2010 sollen **bundesweit** insgesamt 3,3 Mrd. € eingespart werden, allein in 2007 beträgt die Kürzung 8%.

In der Folge bedeutet dies, dass das **Angebot** an ÖPNV-Leistungen eingeschränkt werden muss und notwendige **Investitionen** in die ÖPNV-Infrastruktur auf Eis gelegt werden.

Kritik

Die Bundesregierung spart zu wenig und versucht, ihren Haushalt über die Einnahmenseite zu verbessern. Trotzdem sind von den wenigen Einsparungen gerade die Regionalisierungsmittel betroffen, die zu einem großen Teil auch für **Investitionen** verwandt werden. Die Zukunftsfähigkeit unseres Landes wird durch die Reduzierung volkswirtschaftlich bedeutender Investitionsmaßnahmen gefährdet.

Dabei sind Regionalisierungsmittel keine Subventionen sondern Teil der **Daseinsvorsorge**. Einen sich selbst tragenden ÖPNV gibt es nicht, schon gar nicht im Bereich des Schienen-Personenverkehrs (SPNV)

Obwohl bundesweit die **Fahrgastzahlen** ansteigen, werden als Folge der Kürzungen weniger Verkehrsleistungen angeboten werden können.

Dabei sind die Bestellungen von **Verkehrsleistungen** durch die Länder für 2006 längst erfolgt. Diese wurden in gutem Glauben an die Regionalisierungsmittel und angesichts der Fußballweltmeisterschaft nochmals ausgeweitet.

Es droht eine **Abwärtsspirale**, angestoßen durch eine Verminderung des Angebots an Verkehrsleistungen, die weniger Fahrgäste zur Folge haben. Weniger Fahrgäste bedeuten wiederum Preiserhöhungen, die den ÖPNV für die Bürger nochmals unattraktiver machen.

Die Bahn hat bereits angekündigt, die **Preise für Schiene und Stationen** zu erhöhen, wenn durch Abbestellungen bedingte Einnahmensverluste auftreten. Dabei fand die letzte Preiserhöhung

für die Mitbewerber der Bahn erst zum 01.01.2005 statt. Damals wurden die

Gebühren für die Nutzung der Stationen durch die Wettbewerber der Bahn **verfünfacht**.

Kritikwürdig ist dabei sowohl das Vorgehen der **Union** als auch der **SPD**:

- die Union hat im Wahlkampf hinsichtlich der Regionalisierungsmittel zugesagt, die Frage der Höhe **gemeinsam mit den Ländern** zu entscheiden. Von dieser Gemeinsamkeit bei der Revision des Regionalisierungsgesetzes ist nun keine Rede mehr.
- Ebenso hat die SPD eine Abstimmung mit den Ländern vor der Wahl versprochen. Zudem wurde im Wahlkampf suggeriert, eine Anpassung stünde ohnehin erst anlässlich der **gesetzlichen Überprüfung in 2007** an und die Mittel blieben bis dahin unverändert.

Im Gegensatz zur Bundesregierung wollen die **Grünen** durch eine Reihe von Anträgen im Bundestag die Regionalisierungsmittel in vollem Umfang und ohne Ansehen des tatsächlichen Bedarfs erhalten. Dies ist mit einer verantwortungsvollen Haushaltspolitik jedoch nicht zu vereinbaren und missbraucht Steuergelder zur symbolischen Stärkung des Verkehrs auf der Schiene. Die Frage, ob ÖPNV auch besser oder kostengünstiger angeboten werden kann spielt in den Anträgen der Grünen dabei keine Rolle. Für die FDP sind alle Verkehrsträger grundsätzlich gleichberechtigt.

Liberale Antworten

Maßvolle Kürzungen der Regionalisierungsmittel dürfen kein Tabu sein. Eine Überprüfung der Regionalisierungsmittel, wie sie für 2007 ohnehin vorgesehen war, sollte aber in enger **Abstimmung mit den Bundesländern** und deren tatsächlichem Bedarf an Regionalisierungsmitteln erfolgen.

Grundsätzlich sind auch bei den Regionalisierungsmitteln Einsparungen zu erreichen, wenn möglich durch **Ausschreibungen** und damit einhergehendem Wettbewerb zwischen den Anbietern von Verkehrsleistungen. Für solch maßvolle Einsparungen ist allerdings keine Zeit mehr, wenn die Bundesregierung jetzt plötzlich und unerwartet die Mittel für das laufende Haushaltsjahr kürzt.

Auch in Zukunft sollten die **Mittel für Investitionen** von den Mitteln für

die Zuschüsse zu Verkehrsleistungen voneinander getrennt und der Investitionsanteil dabei nicht gekürzt werden.

Auch über **Einsparungen** auf der Ausgabenseite für die Verkehrsleistungen muss weiterhin nachgedacht werden. Geprüft werden derzeit Übereinkommen mit der DB-Regio als größtem SPNV-Anbieter, die einen Rabatt zum Ziel haben. Dies kann möglich sein, wenn der langfristige Vertrag mit dem Land ohne Ausschreibung bis zu 2012 weiter verlängert wird oder die DB-Regio über den Einsatz der Züge zur Erfüllung ihres Angebots selbst entscheiden kann.

Zu 2.)

Beschluss

BESCHLUSS DES KOMMUNALPOLITISCHEN BEIRATS VOM 16. MAI 2006

Beschlusslage des Kommunalpolitischen Beirats zur »Sicherung der Nahverkehrsfinanzierung«

Ein wichtiges Ziel liberaler Verkehrspolitik ist die attraktive öffentliche Verkehrsgestaltung in enger Zusammenarbeit zwischen Regionen, Städten und Gemeinden.

Angesichts der geplanten Kürzungen der Regionalisierungsmittel für den öffentlichen Nahverkehr hat der Kommunalpolitische Beirat in einem entsprechenden Beschluss dazu Stellung bezogen.

1. Der Kommunalpolitische Beirat spricht sich gegen einen einseitigen Konsolidierungskurs des Bundes bei der Bereitstellung der Regionalisierungsmittel aus und fordert, Konsolidierungsbeiträge des Bundeshaushaltes nur gleichgewichtig durchzuführen.
2. Der Kommunalpolitische Beirat der VLK weist darauf hin, dass die Kommunen aufgrund ihrer überwiegend defizitären Haushaltslage nicht in der Lage sind, den Ausfall von mehr als 1 Mrd. Euro Regionalisierungsmittel zu kompensieren. Sollte der Bund seine angekündigten

Kürzungen umsetzen, wäre daher Umfang, Qualität und Preisniveau des bisherigen ÖPNV ernsthaft bedroht.

Zu 3.)

Deutscher Städtetag, Pressemitteilung vom 25. April 2006

Hoffnung auf Änderung im Gesetzgebungsverfahren

Deutscher Städtetag kritisiert Kürzung der Regionalisierungsmittel für den Nahverkehr

Der Deutsche Städtetag hat die von der Bundesregierung geplante deutliche Kürzung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr kritisiert. Die im Haushaltsbegleitgesetz vorgesehenen Einschnitte von 2,3 Mrd. Euro bis 2009 stünden im Widerspruch zu den uneingeschränkt positiven Aussagen des Koalitionsvertrages über die Bedeutung des Öffentlichen Personalverkehrs (ÖPNV) und seiner Förderung auf hohem Niveau. Das erklärte einer der stellvertretenden Präsidenten des Deutschen Städtetages, Oberbürgermeister Joachim Erwin aus Düsseldorf, heute in Jena im Anschluss an eine Präsidiumssitzung des Spitzenverbandes.

»Die Städte und ihre Bürgerinnen und Bürger sind auf einen leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr angewiesen. Dazu bedarf es einer gesicherten und hinreichenden Finanzierung. Die vorgesehene Kürzung der Regionalisierungsmittel kann weder von den Verkehrsunternehmen durch mehr Effizienz und härteres Sparen kompensiert noch von den Städten aufgefangen werden. Wir hoffen deshalb auf Veränderungen im Gesetzgebungsverfahren«, so Erwin. Der Städtetag erkenne durchaus an, dass Einsparungen auch im Verkehrsbereich notwendig seien. Ein neuer Finanzrahmen müsse jedoch im Zuge der gesetzlich bereits für 2007 vorgesehenen gutachterlichen Überprüfung des Volumens der Regionalisierungsmittel festgelegt werden.

Der Deutsche Städtetag

appellierte außerdem an die Bundesregierung, die Zweckbindung der Mittel zur Gemeindeverkehrsfinanzierung (GVFG) und das in diesem Gesetz enthaltene Bundesprogramm

im bisherigen Umfang von

jährlich rund 333 Millionen Euro beizubehalten. Der stellvertretende Präsident

Erwin sagte hierzu: **»Ohne staatliche Förderung können die Städte die großen Verkehrsinvestitionen**

nicht verwirklichen, die für eine leistungsfähige städtische Infrastruktur

notwendig sind. Außerdem werden in den nächsten Jahren zunehmend kommunale Brücken und Straßen saniert

werden müssen. Allein der Sanierungsbedarf für Straßen wird von Experten auf jährlich vier Milliarden Euro geschätzt.«

Hintergrund des Appells der

Städte zum GVFG ist die Tatsache, dass die große Koalition vereinbart hat, im

Zuge der Förderalismusreform das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

abzuschaffen. Den Ländern sollen zwar die bisher gezahlten Beträge in gleichem

Umfang wie bisher zur Verfügung für einen begrenzten Zeitraum aus dem Haushalt

des Bundes zur Verfügung gestellt werden. Doch über das für die Städte wichtige

Bundesprogramm für Großvorhaben der Verkehrsinfrastruktur trifft der

Koalitionsvertrag keine Festlegung.