

Landesversammlung BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Sachsen

2./3. März, Görlitz, Wichernhaus



Gegenstand:

Verwendung der Regionalisierungsmittel im Schienenpersonennahverkehr

Antragsteller:

KV Görlitz, LAG Mobilität und Verkehr, LAG Europa und Internationales

TO-Punkt

Bemerkungen:

V-2

Abstimmung:

Stimmen abgegeben: _____

Gültig: _____

Ja: _____ Nein: _____ Enth: _____

Zurückgezogen:

Modifizierte Übernahme:

1 Antrag zur Verwendung der Regionalisierungsmittel im Schienenpersonennahverkehr

2

3 Die LDK möge beschließen:

4 Der LV Sachsen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordert den sächsischen Verkehrsminister Sven
5 Morlok (FDP) auf, die ab 2011 praktizierte Kürzung der Regionalisierungsmittel für die 5 ÖPNV-
6 Zweckverbände um 7,5 % wieder zurückzunehmen. Die bislang einbehaltenen Mittel sind für
7 überregionale Schienenverkehrsleistungen, insbesondere für die dauerhafte Sicherung der Verbin-
8 dung des RE 100 Dresden – Bautzen – Löbau – Görlitz – Zgorzelec – Wrocław zu verwenden.

9

10 Begründung:

11 Der Bund reicht jährlich an die 16 Bundesländer Regionalisierungsmittel aus, die insbesondere für
12 den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu verwenden sind. Seit 2007 hat der Bund diese Mittel
13 – zumindest bis jetzt – nicht gekürzt. Trotzdem behält die Staatsregierung seit 2011 von diesen
14 Mitteln, die sie zuvor bereits nur zu 78,1 % an die für den SPNV zuständigen 5 Zweckverbände
15 ausreichte, nochmals 7,5 % mehr ein! Dies führte bereits vielerorts zu Angebotskürzungen und
16 landesweit zu drastischen Fahrpreiserhöhungen im ÖPNV.

17 Aber was passiert eigentlich mit den einbehaltenen Regionalisierungsmitteln? Einen großen Teil
18 missbraucht der Freistaat für den Schülerverkehr (sog. § 45a-Mittel für den Ausgleich verbilligter
19 Schülerzeitkarten im Busverkehr). Diese Ausgleichsleistungen des Freistaates an die Busunterneh-
20 men wurden vor der Ausreichung der Regionalisierungsmittel an die Länder (also bis 1996) aus
21 originären Mitteln des Landes-Haushalts beglichen. Jetzt stopft der Freistaat mit den Bundesmit-

22 teln seine Haushaltslöcher und signalisiert dem Bund: „Deine Regionalisierungsmittel für den
23 SPNV sind so großzügig bemessen, dass wir damit auch noch andere Bereiche finanzieren kön-
24 nen!“ In diesem Jahr beginnen die Verhandlungen über eine Revision der Mittel: Sachsen hat
25 durch sein Verhalten somit eine denkbar schlechte Verhandlungsposition! Denn die Mittel reichen
26 für den SPNV durch steigende Infrastruktur-, Energie- und Personalkosten bei weitem nicht mehr
27 aus.

28

29 Einen kleinen Betrag der einbehaltenen Regionalisierungsmittel verwendete der Freistaat zur Fi-
30 nanzierung der 3 Zugpaare des RE 100 von Dresden nach Wroclaw. Bis 2004 wurde diese Ver-
31 bindung von DB Fernverkehr als InterRegio ohne staatliche Ausgleichszahlungen betrieben. Nach
32 der Einstellung wegen angeblicher Unwirtschaftlichkeit lehnten die tangierten ÖPNV-
33 Zweckverbände die Finanzierung eines entsprechenden SPNV-Angebotes ab. Der Freistaat erklärte
34 sich erst nach langem Zögern zu einer „Anschubfinanzierung“ eines SPNV-Angebotes von DB
35 Regio bereit. Trotz steigender Fahrgastzahlen kann der RE 100 aber nicht eigenwirtschaftlich be-
36 trieben werden, sodass letztes Jahr nach Auslaufen der Anschubfinanzierung das Ende der Ver-
37 bindung drohte. Erst im letzten Moment erklärte sich der Freistaat bereit, die Verbindung ein wei-
38 teres Jahr zu unterstützen. Bis eine andere Lösung gefunden ist, muss der Freistaat diese wichtige
39 Verbindung, die auch zum Zusammenwachsen der Euroregion Neiße beiträgt, mit den einbehalten
40 Regionalisierungsmitteln finanzieren.

41 Diese Forderung gilt natürlich auch für alle anderen überregionalen Verbindungen: sowohl die
42 Staats- und Landesgrenzen überschreitende als auch über die Verbundgrenzen der 5 SPNV-
43 Zweckverbände reichende Relationen. Langfristig muss jedoch für ehemalige Fernverkehrsverbin-
44 dungen, wie den RE 100 oder die Mitte-Deutschland-Verbindung, eine Aufgabenträgerschafts-
45 Verantwortung des Bundes (wie es in Art. 87e Abs. 4 GG bereits verankert, aber nicht umgesetzt
46 ist) gefunden werden. Die von Verkehrsminister Morlok jetzt praktizierte Vorgehensweise, das
47 Problem der Finanzierung ehemaliger Fernverkehrsleistungen auf die schwächsten Partner, näm-
48 lich die kommunalen Zweckverbände, zu delegieren und diesen gleichzeitig noch die Mittel zu
49 kürzen, ist jedenfalls der denkbar schlechteste Weg!