

Antrag

der Abgeordneten Katrin Kunert, Sabine Leidig, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Caren Lay, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Katrin Werner und der Fraktion DIE LINKE.

Eine ausreichende Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs gewährleisten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist für die gesellschaftliche Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland sowohl in sozialer als auch in ökologischer Hinsicht von größter Bedeutung. Die Gewährleistung eines ausreichenden Angebotes auch im öffentlichen Personennahverkehr ist deshalb Bestandteil der Daseinsvorsorge und im gesamtgesellschaftlichen Interesse. Der Bund trägt hierfür auch eine finanzielle Verantwortung.

Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr weist der ÖPNV eine deutlich bessere Umweltbilanz aus, da bezogen auf die zurückgelegte Strecke des einzelnen Fahrgasts nur ein Bruchteil der Energie und Fläche verbraucht wird. Hinzu kommt die Möglichkeit, den ÖPNV, dort wo er elektrisch betrieben wird, aus erneuerbaren Energien zu versorgen. Gleichzeitig kann mit einem gut funktionierenden barrierefreien und bezahlbaren ÖPNV das Mobilitätsbedürfnis aller Bürgerinnen und Bürger erfüllt werden, auch jener, die aus sozialen Gründen oder aus Alters- oder gesundheitlichen Gründen nicht am motorisierten Individualverkehr teilnehmen können oder es nicht wollen.

Ein öffentlicher Personennahverkehr, der flächendeckend ein für Nutzerinnen und Nutzer attraktives Angebot bereithält, braucht eine entsprechende Verkehrsinfrastruktur, die es noch nicht überall in ausreichendem Maße gibt. Die Verkehrsinfrastruktur ist in Deutschland chronisch unterfinanziert. Dies betrifft insbesondere die Schieneninfrastruktur, für deren Bestandserhalt jährlich 1,4 Mrd. Euro mehr aufgewendet werden müssten. Der kommunale öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV), der die Verkehre von städtischen Schnellbahnen (U-Bahnen), Stadtbahnen, Straßenbahnen, O-Bussen und Kraftomnibussen kommunaler, gemischtwirtschaftlicher und privater Unternehmen umfasst, weist eine jährliche Unterfinanzierung von ca. 600 Mio. Euro auf. Allein für den Erhalt der Infrastruktur des öffentlichen Personenverkehrs fehlen somit jährlich 2 Mrd. Euro (vgl. Abschlussbericht der sog. Daehre-Kommission zur „Zukunft der Verkehrsinfrastruktur“ vom Dezember 2012; Zahlen Stand: 2012).

Trotz dieses Finanzierungsdefizits des ÖSPV steigen dort die Fahrgastzahlen. Im Jahr 2005 wurden im ÖSPV rund 8,7 Milliarden Fahrgäste befördert. Die

Personenverkehrsleistung betrug dabei 50,3 Milliarden Personenkilometer. Bis zum Jahr 2011 stieg die Zahl der Fahrgäste auf etwa 9 Milliarden pro Jahr. Bei näherer Betrachtung zeigt sich allerdings, dass dies auf deutliche Steigerungen der Fahrgastzahlen in der Altersklasse der 18- bis 44-Jährigen zurückzuführen ist, während sie in der Altersklasse der 60- bis 65-Jährigen deutlich zurückgegangen sind.

Wichtigste Säule der Finanzierung des Neu- und Ausbaus des ÖSPV sind die Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Seit der Föderalismusreform im Jahr 2006 fließen diese Mittel über das Entflechtungsgesetz in seitdem nominal konstanter Höhe von 1,33 Mrd. Euro pro Jahr an die Länder. Weitere 333 Mio. Euro stehen aus den Bundesprogrammen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes jährlich für größere Investitionen zur Verfügung. Aus den Betriebserträgen allein können die Kommunen und die Verkehrsbetriebe notwendige Neu- und Ausbauten nicht finanzieren. Zudem sind die Bundesmittel wegen der Preissteigerungen immer weniger wert. Deswegen fordern die Bundesländer berechtigterweise eine bedarfsgerechte Erhöhung der Entflechtungsmittel auf 1,96 Mrd. Euro pro Jahr.

Der zukünftige Erweiterungsbedarf im Bereich des ÖSPV wurde vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) bereits im Jahr 2009 auf etwa 12 Mrd. Euro bis zum Jahr 2025 geschätzt. Die Höhe der erforderlichen turnusmäßigen Reinvestitionen in Fahrwege und Bahnhöfe der U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen wird vom VDV auf jährlich 550 Mio. Euro geschätzt. Wegen der unzureichenden Finanzausstattung können davon derzeit nur etwa 220 Mio. Euro aufgebracht werden, so dass jährlich ein Betrag von 330 Mio. Euro fehlt. Somit hat sich der gesamte Nachholbedarf für den Bestandserhalt im Vergleich zur Studie des VDV von 2,35 (Stand: 2007) bereits auf 4 Mrd. Euro im Jahr 2012 erhöht.

Den zweiten wichtigen Bereich des ÖPNV bildet der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der S-Bahnen und Regionalzüge umfasst. Im SPNV wurden im Jahr 2010 2,3 Millionen Personen befördert und 47,9 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt. Die Investitionen in den Neu- und Ausbau des SPNV werden neben dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG) ebenfalls mit Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz, dem Regionalisierungsgesetz und aus den GVFG-Bundesprogrammen finanziert. Letztere sind zur Hälfte für Investitionen in die S-Bahn-Infrastruktur vorgesehen. Zusätzlich stehen BSchWAG-Mittel in Höhe von lediglich ca. 25 Mio. Euro und Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz von ca. 50 Mio. Euro pro Jahr für Investitionen in den SPNV zur Verfügung. Erforderlich sind aber insgesamt 10,62 Mrd. Euro bis zum Jahr 2025 bzw. ca. 630 Mio. Euro pro Jahr.

Sowohl ÖSPV als auch SPNV sind dringend auf Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und aus den GVFG-Bundesprogrammen sowie dem Regionalisierungsgesetz angewiesen. Derzeit laufen Verhandlungen zwischen Bund und Ländern über die Fortführung des Entflechtungsgesetzes, da bei der Föderalismusreform im Grundgesetz (Artikel 143c Absatz 3) festgelegt wurde, dass die Förderung Ende 2019 gänzlich auslaufen soll, dass die Zweckbindung der Mittel Ende 2013 ausläuft und bis zum Ende des Jahres 2013 über die Höhe der ab dem Jahr 2014 vom Bund zu zahlenden Mittel eine Einigung erzielt werden muss. Der Bund hat bei diesen Verhandlungen die Position vertreten, die Mittel von derzeit 1,33 Mrd. Euro jährlich linear bis zum Jahr 2019 abzusenken. Wegen des berechtigten Widerstandes der Länder dagegen will der Bund als Kompromissangebot die Mittel zunächst im Jahr 2014 weiterhin in der derzeitigen Höhe gewähren. Erst nach der Bundestagswahl im Jahr 2013 muss dann weiter verhandelt werden. Die Bundesregierung hat Ende des Jahres 2012 einen entsprechenden Gesetzentwurf beschlossen.

Für die Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz, die anders als die GVFG-Mittel jährlich um 1,5 Prozent steigen, muss für den Zeitraum ab dem Jahr 2015 eine Neuregelung gefunden werden. Auch hier drängt der Bund darauf, die Mittel von knapp 7,2 Mrd. Euro (2013) jährlich zu senken. Dies steht im Kontrast zu der realen Entwicklung der Kosten. Die maßgeblichen Kostenfaktoren Trassen- und Stationsentgelte der Deutschen Bahn AG sind mit zuletzt 2,5 Prozent pro Jahr kontinuierlich gestiegen, in den letzten zehn Jahren um insgesamt ca. 30 Prozent. Diese Kosten schlagen mit mittlerweile bereits ca. 50 Prozent der gesamten Ausgaben des SPNV zu Buche, eine Begrenzung gelingt dieser Bundesregierung nicht, weil sie mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz einen falschen Ansatz verfolgt. Wegen dieses Kostenanstieges, der deutlich über der jährlichen Dynamisierung liegt, kommt es in einigen Ländern bereits zu Kürzungen des Angebotes im SPNV. Eine Absenkung der Regionalisierungsmittel würde dies beschleunigen. Der weiterhin notwendige Ausbau des SPNV würde unmöglich gemacht werden.

Das Ziel der in diesem Antrag geforderten Dynamisierung der Regionalisierungsmittel besteht darin, den SPNV und damit den öffentlichen Verkehr insgesamt zu stärken.

Die Deutsche Bahn AG hat seit dem Jahr 2001 ihre Angebote im eigenwirtschaftlichen Bereich des Fernverkehrs systematisch abgebaut, zunächst durch die Aufgabe der Fernverkehrsgattung Interregio und seither insbesondere durch die Ausdünnung bestehender Angebote mit IC-/EC-Zügen. Ein erheblicher Teil dieser Verbindungen wird inzwischen durch Nahverkehrszüge, insbesondere durch Regionalexpress-Züge (RE), wahrgenommen. Da diese von den Ländern zu bestellen und damit aus Regionalisierungsmitteln zu finanzieren sind, wird auf diese Weise zunehmend Fernverkehr, der eigenwirtschaftlich zu finanzieren ist, mit Nahverkehrszügen, die aus Bundesmitteln kofinanziert werden, geleistet. Dies stellt eine Zweckentfremdung von Bundesmitteln dar. Auf diese Weise wird faktisch Schienenpersonennahverkehr reduziert oder in seiner Qualität abgebaut. Die Leistungen aus den Regionalisierungsmitteln müssen in Gänze dem Schienenpersonennahverkehr zufließen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. einen Gesetzentwurf vorzulegen, wonach die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und dem GVFG bedarfsgerecht auf 1,96 Mrd. Euro pro Jahr erhöht werden;
2. sich gegenüber den Ländern dafür einzusetzen, dass diese die gewährten Entflechtungsmittel entsprechend den Regelungen in den Ländern Brandenburg und Nordrhein-Westfalen über das Jahr 2014 hinaus mit einer Zweckbindung für die kommunale Verkehrsinfrastruktur versehen und diese Mittel auch für Investitionen in den Erhalt verwendet werden können;
3. einen Gesetzentwurf für eine Neuregelung des Regionalisierungsgesetzes vorzulegen, der ausgehend vom Niveau des Jahres 2014 eine jährliche Dynamisierung der zu gewährenden Mittel ab dem Jahr 2015 entsprechend der Preissteigerung der Trassen- und Stationspreise im jeweils vorangegangenen Jahr vorsieht, wenn diese mit mehr als 1,5 Prozent pro Jahr gestiegen sind, andernfalls beträgt der Wert 1,5 Prozent;
4. dafür Sorge zu tragen, dass die Deutsche Bahn AG wieder Fernverkehr in dem Umfang leistet, wie dies bis zum Jahr 2001 erfolgte, und dass damit die bisherigen Regionalisierungsmittel bzw. die geforderte Erhöhung derselben in vollem Umfang dem Nahverkehr entsprechend seiner klassischen Definition zugutekommen. Das Gesetz zur Definition und Gewährleistung des Fernverkehrs, das im 1993 neu eingeführten Artikel 87e des Grundgesetzes gefordert wird, muss zu diesem Zweck auf den Weg gebracht werden;

5. sich gegenüber den Ländern für die Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe, bestehend aus Bund, Ländern, Kommunen und Verbänden aus dem Bereich des öffentlichen Personenverkehrs, des Verbraucherschutzes und des Umweltschutzes, einzusetzen, die Konzepte einer grundlegenden Reform der Finanzierung des ÖPNV erarbeitet. Ziel soll dabei ein sowohl in Ballungszentren als auch in ländlichen Räumen attraktives Angebot des ÖPNV sein. Zu prüfen sind von dieser Arbeitsgruppe auch alternative Finanzierungsmodelle wie eine von Unternehmen zu zahlende Nahverkehrsabgabe und ein von allen Bewohnerinnen und Bewohnern zu zahlendes Bürgerticket. Die Arbeitsgruppe soll gegebenenfalls erforderliche Anpassungen von Bundes- oder Landesgesetzen benennen, damit diese oder andere alternative Finanzierungsmodelle auf Landes- oder kommunaler Ebene eingeführt werden können.

Berlin, den 19. Februar 2013

Dr. Gregor Gysi und Fraktion