

Ansatzpunkte zur Bewältigung der Kürzungen der Regionalisierungsmittel des SPNV

Stellungnahme der BAG-SPNV

Berlin, 19.07.2006

Ausgangspunkt

Am 16.06.2006 hat der Bundesrat dem durch den Bundestag am 19.05.2006 beschlossenen Haushaltsbegleitgesetz 2006 unter der Maßgabe einer am selben Tag vom Bundesfinanzminister Steinbrück abgegebenen Zusage zugestimmt.

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) fordert den Bund auf, die Inhalte dieser Zusage kurzfristig im Wege des vorgesehenen Gesetzgebungsverfahrens in das Regionalisierungsgesetz aufzunehmen.

Dazu zählen:

- die Kompensation der Kürzungen der Regionalisierungsmittel um 500 Mio. Euro in den Jahren 2008 bis 2010 und
- die Redynamisierung der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2009 um einen Betrag, welcher der jährlich zunehmenden Kostenbelastung der Aufgabenträger des SPNV Rechnung trägt. Über den bisher vereinbarten Dynamisierungssatz in Höhe von 1,5 % p.a. hinaus ist eine jährliche Anhebung der Regionalisierungsmittel in Höhe der Energiekostensteigerung erforderlich.

Um die mit den Kürzungen der Regionalisierungsmittel verbundenen negativen Auswirkungen abzufedern, hält die BAG-SPNV es außerdem für unabdingbar, dass der Bund die Rahmenbedingungen des SPNV wie folgt ändert:

1. Infrastruktur kostengünstiger anbieten

Die zentrale Kostenkomponente im SPNV sind die Entgelte zur Nutzung der Schieneninfrastruktur. Hier bestehen seit langem Zweifel, ob die derzeitige Verteilung der Kosten auf die einzelnen Nachfragegruppen (Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr) sachgerecht ist. Ins-

besondere sind die Entgeltsysteme so auszugestalten, dass andere Verkehrsarten nicht mehr zu Lasten des Nahverkehrs bevorzugt werden. Die einseitige Benachteiligung des SPNV durch die Regionalfaktoren ist abzuschaffen.

Weiterhin sieht die BAG-SPNV in der Regionalisierung von wesentlichen Teilen der Schieneninfrastruktur bei gleichzeitiger Übertragung der erforderlichen finanziellen Mittel an die Länder einen geeigneten Weg zur kostengünstigeren Bereitstellung von Fahrweg und Stationen.

Die Aufgabenträger des SPNV erwarten vom Bund, dass er seiner finanziellen und organisatorischen Verantwortung für die Infrastruktur nachkommt, insbesondere da seit der Regionalisierung des SPNV nur unzureichende Rationalisierungseffekte erzielt worden sind und Rationalisierungsgewinne allenfalls teilweise an die Nutzer weitergegeben werden.

Die Aufgabenträger des SPNV fordern den Bund außerdem auf, dafür Sorge zu tragen, dass Investitionsmittel in SPNV-Infrastruktur nicht zurückzuzahlen sind, wenn die betroffenen Strecken infolge der Regionalisierungsmittelkürzungen nicht im vorgesehenen Umfang durch den SPNV genutzt werden können.

2. Berücksichtigung der DB Regio-Unternehmensgewinne

Es ist der Öffentlichkeit nicht zu vermitteln, dass die bundeseigene DB Regio AG einerseits allein im Jahr 2005 einen Gewinn von 554 Mio. Euro eingefahren hat - dies auf Kosten der bereits vor einigen Jahren abgeschlossenen Verkehrsverträge, bei denen keine Wettbewerbseffekte genutzt werden konnten - andererseits aber den SPNV-Aufgabenträgern die Finanzmittel gekürzt werden, was zuguterletzt zu Leistungsreduzierungen zu Lasten der Bevölkerung führen kann. Für die ersten Quartale 2006 vermeldet die DB AG erneute Rekordergebnisse.

Die BAG-SPNV ist der Auffassung, dass die aus der Kürzung der Regionalisierungsmittel resultierenden Probleme kurzfristig nur durch eine adäquate finanzielle Beteiligung der bundeseigenen DB Regio AG gelöst werden können. Dazu hat der Bund auf die DB Regio AG mit dem Ziel einzuwirken, die bestehenden und nicht im Wettbewerb vergebenen Verkehrsverträge entsprechend anzupassen. Diese Anpassungen dürfen den tendenziell kostensenkenden Wettbewerb im SPNV nicht behindern, die Laufzeiten der Verträge sind nicht zu verlängern.

3. Wettbewerb beschleunigen

Ein Weg zur mittelfristigen Bewältigung der Kürzungen ist zudem die deutliche Beschleunigung des Wettbewerbes. Bisherige Erfahrungen belegen, dass der Zuschussbedarf nach der erstmaligen Durchführung von Wettbewerbsverfahren tendenziell sinkt. Auf Grund meist langfristiger vertraglicher Bindungen mit der DB Regio AG erfordert ein Vorziehen von Wettbewerbsverfahren in der Regel die Änderung bestehender Verträge.

Der Eigentümer der DB und die Länder haben daher darauf hinzuwirken, dass eine außerordentliche Kündigung bzw. eine entsprechende Änderung der Verträge der DB gegenüber durchgesetzt werden kann.