

Parlamentarischer Abend „Finanzierung Schienenpersonennahverkehr“:

Finanzministerium wird 2015 Regionalisierungsmittel nicht erhöhen

Berlin, 8. Oktober 2014 – Beim Parlamentarischen Abend der Parlamentsgruppe Schienenverkehr des Deutschen Bundestages, hat **Werner Gatzert**, Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen, der Forderung der Bundesländer nach einer Erhöhung der so genannten Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) von 7,3 auf 8,5 Milliarden Euro ab 2015 eine Absage erteilt.

Gatzert sieht in der bloßen Erhöhung und dynamischen Fortschreibung der Mittel, wie von den Verkehrsministern gefordert, keine Lösung: „Wir müssen auch die Strukturen hinterfragen. Es ist zu überprüfen, ob Effizienzpotentiale genutzt werden, welche Prioritäten gesetzt werden müssen und ob Einsparpotentiale bestehen. Denn es stimmt zumindest nachdenklich, wenn zwischen den Ländern die Preise pro Zugkilometer deutlich abweichen.“

Bis heute besteht noch keine Einigung über die Höhe, Aufteilung und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel für den SPNV, die der Bund an die Länder für die Bestellung von SPNV-Leistungen zahlt. Die Zahlungen enden 2014. Bund und Länder müssen sich bis dahin über die Fortschreibung der Finanzierung einigen, sonst können die Länder ihre Nahverkehrsleistungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht weiter bestellen. Die Bundesländer fordern eine Erhöhung der Gelder auf 8,5 Milliarden Euro jährlich und eine Dynamisierung von mindestens 2 % (bisher 1,5).

Ein Plädoyer für eine höhere Finanzausstattung für den SPNV hielt **Martin Burkert MdB**, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag: „Der heutige Wettbewerb im SPNV hat erfreulicherweise mehr Menschen auf die Schiene gebracht - die Passagierzahlen steigen. Bei einer entsprechenden Erhöhung der Regionalisierungsmittel sowie einer höheren Dynamisierung handelt es sich deshalb um gut angelegtes Geld, weil davon alle Bürgerinnen und Bürger profitieren.“

Aus der Perspektive eines SPNV-Dienstleisters gebe es laut **Ulrich Homburg**, DVF-Präsidiumsmitglied und Vorstand Personenverkehr DB Mobility Logistics

Das **Deutsche Verkehrsforum** ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa. Unsere rund 170 Mitgliedsunternehmen wollen die Verkehrsbedingungen verbessern sowie die Mobilität in Deutschland und Europa sichern.

AG, tatsächlich noch Effizienz- und Kostensenkungspotenzial: „Der Wettbewerb leidet aus Sicht der Verkehrsunternehmen gerade in der aktuellen Vergabewelle unter der stetig steigenden Komplexität der Ausschreibungsvorgaben. Das produziert Kosten und bindet Kapazitäten, die als Investition in die Qualität unserer Verkehre besser angelegt wären. Wir fordern im Sinne der Fahrgäste und Steuerzahler daher seit langem mehr funktionale Elemente in Ausschreibungen, allem voran die Standardisierung der Fahrzeuganforderungen.“

Michael Hecht, Geschäftsführer Erfurter Bahn GmbH, sagte als Betreiber einer Privatbahn, dass die Einsparpotenziale erschöpft seien. Zwar habe sich die Verteuerung des Betriebes seiner Einschätzung nach in Thüringen noch nicht negativ auf die bestellten Leistungen ausgewirkt. Die sei durch die in den letzten Jahren erfolgte Vergabe von Leistungen im Wettbewerb und die damit erzielten Einspareffekte ermöglicht worden sowie durch die Ausschöpfung der in diesen Verträgen neu vereinbarten Anreizsysteme. Hecht warnte jedoch vor Abbestellungen: „Die Möglichkeiten dieser „Finanzierungsquelle“ sind aber fast erschöpft, so dass bei nicht entsprechender Anpassung der Regionalisierungsmittel und Dynamisierung auch in Thüringen Abbestellungen zu befürchten sind.“

Dies bestätigte auch **Christian Pegel**, Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern: „Zu geringe Regionalisierungsmittel führen zu Abbestellungen von SPNV-Leistungen. Mit der Regionalisierung 1994 hat der Bund seine Aufgabe auf die Länder übertragen. Nun muss er auch für eine ausreichende Finanzierung sorgen und kann das nicht einfach auf die Bundesländer abwälzen.“

„Wir alle verfolgen das Ziel, die Erfolgsgeschichte des SPNV seit der Bahnreform weiterzuschreiben. Gelingen kann das nur mit einer bedarfsgerechten Finanzausstattung der Länder, die den realen Kostensteigerungen gerecht wird“, sagte Homburg. Auch Burkert bezeichnet die Investitionen in den SPNV als wichtigen Bestandteil nachhaltiger Verkehrspolitik.

Eine Einigung über die Regionalisierungsmittel will das Bundesfinanzministerium laut Gatzert nur im Paket mit anderen Bund-Länder-Finanzfragen lösen: „Die Finanzierung des SPNV kann nicht isoliert von den laufenden Gesprächen zur Neuordnung der Bund-Länder Finanzbeziehungen gesehen werden. Es macht wenig Sinn, die Frage der Revision für die Jahre ab 2015 unabhängig davon zu klären, wie es ab 2019 weitergeht. Auf dieser Basis werden wir mit den Ländern eine langfristige Lösung für die Finanzierung des SPNV entwickeln.“