

Regionalisierungsmittel und andere Gelder:

Nahverkehr am Scheideweg

Der Streit um die Regionalisierungsmittel

Von Maximilian v. Beyme, Allianz pro Schiene

Die Regionalisierung des Schienenverkehrs ist ein Erfolgsmodell. Regio-bahn Kaarst – Mettmann, Schönbuch-bahn, Sonneberger Netz, S-Bahn Hannover – das sind Erfolgsmodelle, die durch die Bahnreform 1994 und die Übergabe der Verantwortung für den regionalen Schienenverkehr an die Bundesländer möglich wurden. Geht diese Erfolgsgeschichte jetzt zu Ende?

In der deutschen verkehrspolitischen Diskussion besteht Einigkeit darüber, dass die Entwicklung des Nahverkehrs seit der Bahnreform eine beeindruckende Erfolgsgeschichte ist. Insbesondere der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist vom Stiefkind zur Basis nachhaltiger Mobilität geworden. Mit einer nie da gewesenen Angebotsoffensive, modernen Fahrzeugen und kundenfreundlichen Tarifangeboten konnten Fahrgastzahlen und Verkehrsleistung massiv gesteigert werden. Zugleich ist der SPNV wesentlich effizienter geworden, da die Nachfrage deutlich stärker zugenommen hat als das Angebot. Grundlage dieser Erfolgsgeschichte war und ist eine angemessene und verlässliche Finanzierung in Gestalt der Regionalisierungsmittel.

Haushaltssanierung contra Daseinsvorsorge

Dennoch ist dieses zentrale Finanzierungsinstrument in jüngster Zeit wiederholt infrage gestellt worden. Den Anfang machte im Jahr 2003 das so genannte „Koch-Steinbrück-Papier“. Es sah unter der Überschrift „Subventionsabbau“ massive Einschnitte bei den Regionalisierungsmitteln vor. Eine breite Koalition aus Verbänden, Bundesländern und alarmierter Öffentlichkeit erreichte damals, dass der angekündigte Kahlschlag abgewendet wurde und es nur zu einer einmaligen Kürzung im Jahr 2004 kam. Inzwischen hat der im März 2006

vorgelegte 20. Subventionsbericht der Bundesregierung nochmals ausdrücklich bestätigt, dass es sich bei den Regionalisierungsmitteln nicht um Subventionen handelt – und dies, obwohl der Subventionsbegriff nun gegenüber früheren Berichten deutlich weiter gefasst ist (vgl. Bundestagsdrucksache 16/1020). Diese Klarstellung half jedoch nichts.

Zweckentfremdung oder nicht?

Getrieben von Finanzsorgen nahm der Bund einen neuen Anlauf. Bis Ende 2010 sollen die Regionalisierungsmittel insgesamt um rund 3,3 Mrd. Euro reduziert werden. Diesmal wurde als Begründung nicht mehr „Subventionsabbau“ ins Feld geführt, sondern der Vorwurf der „Zweckentfremdung“. Die Länder, so Bundesfinanzminister Steinbrück jüngst im Bundesrat, setzten die Regionalisierungsmittel nicht vollständig für den Nahverkehr ein.

Beim Besuch des Förderertreffens der Allianz pro Schiene Mitte Mai hatte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee den versammelten Managern der Bahn-

Foto oben: Heute nutzen täglich 18.600 Fahrgäste die Regiobahn von Mettmann nach Kaarst in Nordrhein-Westfalen. 1998 waren es nur 500 Fahrgäste am Tag. Die Erfolgsgeschichte der Regiobahn ist kein Einzelfall.

Foto mitte und unten: Heruntergewirtschaftet, veraltet, verkommen: Die Inselbahn auf Usedom hatte im Jahre 1992 nur noch 700 Fahrgäste täglich.

Wer hätte damals geglaubt, dass hier jetzt bis zu 8.500 Fahrgäste in modernen Triebwagen unterwegs sind? Die Usedomer Bäderbahn setzt jetzt zum Sprung über die Grenze nach Polen an.



Foto: E. Lauterbach



Fotos(2): Engel



branche noch einmal seine wenig visionären Gründe für die drastischen Kürzungen erläutert: Sparzwänge und ein fester Glaube – daran, dass die Reduzierung der Mittel ohne Einbußen im SPNV zu bewerkstelligen sei.

Angesichts der unbefriedigenden Informationslage beauftragte die Allianz pro Schiene im Sommer 2005 eine Studie, die die tatsächliche Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Bundesländer im Haushaltsjahr 2004 untersuchen sollte.

Eine Studie sorgt für Klarheit

Das Ergebnis der Studie von SCI Verkehr ist eindeutig: Von einer Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel kann keine Rede sein. Die Bundesländer verwenden die Mittel vollständig für den öffentlichen Personennahverkehr und dabei insbesondere für den SPNV, so wie es das Gesetz vorsieht. Neben dem größten Ausgabenblock „Finanzierung von SPNV-Betriebsleistungen“ wurden außerdem erhebliche Summen in Infrastruktur und Fahrzeuge investiert. Für solche Investitionen waren 1997 sogar eigene Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu den Regionalisierungsmitteln umgeschichtet worden. Außerdem verwenden die Länder die Gelder für ergänzende Busverkehre, Tarifsysteme, Kunden-Projekte, Marketing-Maßnahmen und nicht zuletzt auch für die Ausstattung der Aufgabenträgerorganisationen.

Regionalisierungsmittel contra Mehrwertsteuergelder

Angesichts der Kürzungsdrohungen stemmten sich die Länder massiv gegen den Vorwurf des Bundes und die im Haushaltsbegleitgesetz fixierte Kürzung der Regionalisierungsmittel. Sie drohten mit einer Blockade im Bundesrat. Der Aufstand wurde jedoch hinter den Kulissen mit einem Tauschhandel abgeübelt. Der Kompromiss mit den Länderchefs: Der Nahverkehr bekommt bis 2010 rund 2,8 Mrd. Euro weniger. Das ist, dank einer mündlich zugesicherten Zusatzzahlung, eine um 500 Mio. Euro geringere Kürzung als ursprünglich geplant. Dafür erhalten die Länder einen Prozentpunkt aus der Mehrwertsteuererhöhung, insgesamt 21,8 Mrd. Euro – ein echtes Plusgeschäft für die Länder – zum Nachteil des Nahverkehrs. Denn die

zweckgebundenen Regionalisierungsmittel wurden gegen frei verfügbare Mehrwertsteuergelder eingetauscht. Nur große Optimisten glauben, dass die Länder ohne politischen Druck der Fahrgäste die fehlenden Mittel im Nahverkehr mit diesen zusätzlichen Einkünften auffüllen werden. Wahrscheinlicher ist das Stopfen von Haushaltslöchern.

Die Auswirkungen der Kürzungen

Kurz vor der entscheidenden Sitzung im Bundesrat mobilisierte die Allianz pro Schiene noch einmal ein breites Bündnis, gegen die drohenden Kürzungen im Nahverkehr. Deutscher Naturschutzring (DNR), DGB und der Deutsche Städte- und Gemeindebund warnten gemeinsam mit dem Schienenbündnis vor den Folgen fehlender Mittel. Ihr einhelliges Fazit: Sollten die Kürzungen in Milliardenhöhe nicht ausgeglichen werden, dann drohen dem Nahverkehr deutliche Einschnitte. Der Katalog an Grausamkeiten ist dabei variabel und reicht vom Ausdünnen der Taktverkehre über steigende Ticketpreise bis hin zur Stilllegung von ganzen Strecken. Jedes Bundesland muss und wird dafür in den nächsten Wochen eigene Antworten finden, um die Auswirkungen möglichst gering zu halten.

27 Mio. Menschen nutzen täglich den öffentlichen Nahverkehr. Immerhin 8 Mio. Haushalte in Deutschland haben kein Auto. Sie sind auf den ÖPNV ebenso angewiesen wie die Pendler. Die Sorge vieler Verbände wie der Allianz pro Schiene: Bei einer deutlichen Verschlechterung des Angebots werden viele Autobesitzer ihr Fahrzeug wieder aus der Garage holen, mit allen Konsequenzen für die Umwelt. Nach Berechnung der Verbände führt bereits ein Prozent weniger Zugfahrten zu einem Anstieg privater PKW-Nutzung von ca. 400 Mio. Fahrzeugkilometern. Mittlerweile werden bis zu einem Viertel aller CO₂-Emissionen vom Verkehr produziert. Davon entfallen mehr als 90 Prozent auf den Straßen- und Luftverkehr. Das gefährdet auch die klimapolitischen Ziele der Regierung.

Die Einschnitte der Regionalisierungsmittel wird damit automatisch zu einer Entscheidung gegen die Fahrgäste und gegen eine umweltbewusste Verkehrspolitik. Die Kürzungen fallen zeitlich zusammen mit dem Zwischenbericht der EU-Kommission zum so genannten Weißbuch Ver-

kehr. Auch wenn die Kommission sich in dem Bericht nicht mehr zu einer generell bevorzugten Förderung der Schiene durchringen will, so betont sie darin doch, dass besonders in stadtnahen Gegenden, in denen 80 Prozent aller Europäer leben, verstärkt die Schiene gefördert werden soll, um die weiter bestehenden gravierenden Verkehrs- und Umweltprobleme zu lösen. Die Kommission empfiehlt in ihrem Zwischenbericht also genau das Gegenteil von dem, was die Bundesregierung macht: den öffentlichen Nahverkehr verstärkt zu fördern.

Erfolge als Broschüre

Welche Erfolge mit gesicherten Regionalisierungsmitteln in Deutschland in den letzten Jahren erreicht wurden, macht die aktuelle Neuauflage der Allianz-pro-Schiene-Broschüre „Stadt, Land, Schiene“ deutlich. Sie präsentiert insgesamt 16 Beispiele von Nahverkehrsbahnen, die mit intelligenten Konzepten große Steigerungen der Fahrgastzahlen im SPNV erzielten. Grund genug, in den kommenden Wochen und Monaten dafür zu streiten, dass es Kompensationen für die gekürzten Regionalisierungsmittel gibt und die Erfolgsstory SPNV nicht durch fehlende Mittel infrage gestellt wird. ■■



Allianz pro Schiene

Weiterführende Informationen:

→ www.allianz-pro-schiene.de
Die Broschüre „Stadt, Land, Schiene“ steht als PDF-Dokument zum Herunterladen zur Verfügung.

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Bündnis haben sich 15 Non-Profit-Verbände zusammengeschlossen, dazu gehört auch PRO BAHN. Unterstützt wird das Schienenbündnis von 70 bahn-nahen Unternehmen.