



Ohne Bundesmittel kein adäquater Nahverkehr!

Region Südhessen/BRD, 27.8.2015

Mit der Bahnreform 1992 hat sich die Organisation des Nahverkehrs grundlegend gewandelt. Die Aufgabenträgerschaft ist vom Bund auf die Länder übergegangen, die wiederum wichtige Änderungen vollzogen haben.

Dazu gehören die Einrichtung von Taktfahrplänen, in den meisten Ländern sogar mit systematisch abgestimmten Anschlüssen an bestimmten Bahnhöfen (den sogenannten „Taktknoten“) und der Einsatz moderner Triebwagen.

Vor allem zu Bundesbahn- bzw. Reichsbahnzeiten, also vor 1992, stillgelegte Nebenstrecken wurden im Wettbewerb neu ausgeschrieben. Sie übertrafen unter neuem Angebot ein Vielfaches der erwarteten Fahrgastprognosen - Positivbeispiele sind z.B. die Usedomer Bäderbahn, die Odenwaldbahn oder das Streckennetz in Rheinhessen zwischen Neustadt (Weinstr.) und Alzey.

Doch **diese Erfolgsgeschichte des Nahverkehrs** mit dem damit verbundenen Angebot, an das sich die meisten Fahrgäste zu Recht gewöhnt haben, **könnte bald ein Ende haben.**

Der Bund hat sich mit der Regionalisierung des Schienennahverkehrs gesetzlich verpflichtet, den Ländern „einen Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes“ (Artikel 106a GG) für die Organisation des Nahverkehrs zur Verfügung zu stellen.

Diese sogenannten „Regionalisierungsmittel“ sollten in der Vergangenheit kontinuierlich um einen festen Prozentsatz erhöht werden. Ein Gutachten der Länder kommt zum Schluss, dass diese Zusage nicht eingehalten wurde¹. Hinzu kommt, dass Personal- und Energiekosten stärker als die Bundesmittel angestiegen sind. Die Länder mussten das daraus entstehende immer größer werdende Defizit alleine ausgleichen.

Nun sollte eigentlich schon vor 2015 die Regionalisierungsmittel neu geregelt werden, um die Bundesmittel an die aktuellen Anforderungen anzupassen. Tatsächlich passierte: Nichts.

Anfang 2015 stritten sich Bund und Länder um die Höhe der Fortschreibung der so wichtigen Mittel. Ein Gutachten der Länder ermittelte einen Bedarf von mind. 8,5 Mrd. €, wobei eine kontinuierliche jährliche Anpassung („Dynamisierung“) von mind. 2,5% erforderlich ist². Der Bund – die „Schwarze Null“ im Auge – wollte jedoch nur ca. 7 Mrd. € mit einer Dynamisierung von nur 1,8% zahlen, was den Ländern natürlich nicht passte. Selbst ein Gutachten, das im Auftrag des Bundes³ erstellt wurde geht von weitaus höheren Summen (7,7 Mrd) aus, als derjenigen, die der Bund ursprünglich vorgeschlagen hat.

¹ Gutachten „Revision der Regionalisierungsmittel – Mittelbedarf der Bundesländer für den Revisionszeitraum 2015-2030“, KCW GmbH, ETC Transport Consultants GmbH, Rödl & Partner, 15.9.2014, Seite 48f, http://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/14-10-01-02-vmk/14-10-01-02-gutachten-5-1.pdf?_blob=publicationFile&v=3, auf Aktualität geprüft am 11.8.2015

² Gutachten „Revision der Regionalisierungsmittel – Mittelbedarf der Bundesländer für den Revisionszeitraum 2015-2030“, KCW GmbH, ETC Transport Consultants GmbH, Rödl & Partner, 15.9.2014, Seite 48f, http://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/14-10-01-02-vmk/14-10-01-02-gutachten-5-1.pdf?_blob=publicationFile&v=3, auf Aktualität geprüft am 11.8.2015

³ Gutachten „Revision der Regionalisierungsmittel – Mittelbedarf der Bundesländer für den Revisionszeitraum 2015-2030“, KCW GmbH, ETC Transport Consultants GmbH, Rödl & Partner, 15.9.2014, Seite 48f, http://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/14-10-01-02-vmk/14-10-01-02-gutachten-5-1.pdf?_blob=publicationFile&v=3, auf Aktualität geprüft am 11.8.2015

Nun wurde also der unzureichende Vorschlag der Bundesregierung durch Bundesratsbeschluss vom 27.3.2015 abgelehnt⁴ (Einberufung des Vermittlungsausschusses), was dazu führte, dass das Thema Regionalisierungsmittel in die Verhandlungen der Bund-Länder-Finanzbeziehungen „gerutscht“ ist. In diesen Verhandlungen geht es dann jedoch auch um Finanzierung anderer Bereiche, sodass **der Nahverkehr mit großer Wahrscheinlichkeit unter den Tisch fallen wird.**

Setzt der Bund sein ursprüngliches unzureichendes Angebot durch, erwartet die Fahrgäste folgendes:

- Die in der Vergangenheit schon unverhältnismäßig **hohen Fahrkartenpreise**, die durch das Finanzierungsdefizit entstanden sind, werden sich noch schlimmer als zuvor verschärfen.
- Notwendige **Kapazitätsausweitungen in der Hauptverkehrszeit** können nicht finanziert werden, sodass die Fahrgäste weiter stehen müssen – womöglich jeden Tag stundenlang.
- **Angebotssteigerungen**, wie z.B. die seit Jahrzehnten von vielen Pendlern sehnlichst gewünschte S-Bahn zwischen Darmstadt und Mannheim/Heidelberg im Halbstundentakt, können nicht finanziert werden. Nur ein Indiz: Schon jetzt wurde vor kurzem von den Aufgabenträgern der ab 2017 zunächst stündlich vorgesehene Regionalexpress zwischen Darmstadt und Mannheim über die Main-Neckar-Bahn nur auf einen 2-Stunden-Takt reduziert.
- **Zusätzliche Haltepunkte**, wie sie u.a. an der Nibelungen- und Weschnitzalbahn dringend für Fahrgaststeigerungen erforderlich sind, können nicht durchgeführt werden.

Um es gar nicht erst soweit kommen zu lassen, hat PRO BAHN auf Bundesebene eine Kampagne gestartet. Unser Ziel: Die Bürgerinnen und Bürger über diese Situation zu informieren und ihnen gleichzeitig eine Möglichkeit zum Ausdruck ihrer Meinung zu geben.

In einer Petition, die online unterzeichnet werden kann (www.pro-bahn.de/petition), wird der Bund dazu aufgefordert, den Nahverkehr künftig entsprechend der in den Gutachten getroffenen Angaben finanziell auszustatten, um die von der Bundesregierung im Koalitionsvertrag getroffenen Angaben zur Förderung der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene und dem Klimaschutz Rechnung zu tragen. Nicht zuletzt muss er auch seiner Aufgabe der Daseinsvorsorge („Herstellung gleicher Lebensverhältnisse“) unbedingt intensiver nachkommen, als dies in der Vergangenheit der Fall gewesen ist.

Weitere Preissteigerungen können die Länder und am wenigsten die Fahrgäste länger abfangen! Daher muss der Bund nun eine adäquate Finanzierung bereitstellen. Ohne Bundesmittel kein adäquater Nahverkehr!

In diesem Zusammenhang veranstaltet der Regionalverband PRO BAHN Starkenburg e.V. am morgigen Freitag, dem 28.8.2015, zwischen 15 und 18 Uhr am Bahnhof Bensheim eine Unterschriftensammlung, in der auch weitere Fragen beantwortet werden können.

Das **Gutachten der Bundesländer** ist unter folgendem Link zu erreichen:

http://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/14-10-01-02-vmk/14-10-01-02-gutachten-5-1.pdf?_blob=publicationFile&v=3

Das **Gutachten der Bundesregierung** erreichen Sie über die folgenden Links:

- Zusammenfassung:

http://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Schwerpunkte/Verkehrspolitik/Bus,%20Tram,%20Bahn/Regierungsgutachten%20zum%20Bedarf%20an%20Regionalisierungsmitteln%20%28PDF-Dokument%29/Bericht_Regionalisierungsmittel_Zusammenfassung_IGES_IVE_10%2010%202014.pdf

- Detaillierter Bericht:

http://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Schwerpunkte/Verkehrspolitik/Bus,%20Tram,%20Bahn/Regierungsgutachten%20zum%20Bedarf%20an%20Regionalisierungsmitteln%20%28PDF-Dokument%29/Bericht_Regionalisierungsmittel_IGES_IVE_10%2010%202014.pdf

Video zur **932. Bundesratssitzung am 27.3.2015, TOP 6 Drittes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes**. Link zur Mediathek des Bundesrates:

http://www.bundesrat.de/DE/service/mediathek/mediathek-node.html?cms_id=4816600

⁴ 932. Bundesratssitzung, 27.3.2015, Kapitel 6, Seite 115ff (Plenarprotokoll erreichbar unter am 29.8.2015 geprüften Link: http://www.bundesrat.de/SharedDocs/downloads/DE/plenarprotokolle/2015/Plenarprotokoll-932.pdf?_blob=publicationFile&v=2)

Unterschriftensammlung am 28.8.2015 in Bensheim

Am 28.8.2015 hat PRO BAHN Starkenburg mit freundlicher Genehmigung von DB Station & Service eine Unterschriftensammlung im Bahnhof Bensheim durchgeführt. Es entstanden viele interessante Gespräche mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern – darunter nicht nur regelmäßige Nutzer des Nahverkehrs. Schließlich sind auch Autofahrer betroffen, wenn plötzlich mehr Stau durch weniger ÖPNV auftreten würde. Viele würdigten unser Engagement unter anderem mit ihrer Unterschrift.

