

Antrag

der / des Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Thema: **Zuschüsse für Nahverkehr erhalten**

Der Landtag möge beschließen,
die Staatsregierung zu ersuchen

1. im Bundesrat eine Kürzung der Regionalisierungsmittel abzulehnen.
2. zu berichten,
 - wie sich die Regionalisierungsmittel des Bundes für Sachsen in den Jahren 1998 bis 2005 in Jahreswerten entwickelt haben und in welche Strecken investiert wurde,
 - wie sich die Pläne der Bundesregierung zur Kürzung der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2006 bis 2009 auf Sachsen auswirken würden,
 - welche Konsequenzen die Kürzung der Regionalisierungsmittel in der geplanten Dimension für den Nahverkehr im Land im Hinblick auf Fahrpreise und Angebotsqualität hätte,
 - wie die Landesregierung eine aus der Kürzung der Regionalisierungsmittel folgende Einsparverpflichtung umsetzen würde hinsichtlich
 - a) Investitionsförderung
 - b) Fahrtenangebot im SPNV
 - c) Sonstige Zuschüsse.

b.w.

Dresden, 25.11.2005



Antje Hermenau MdL
und Fraktion

Eingegangen am: 28. NOV. 2005 Ausgegeben am: 28. NOV. 2005

3. dafür Sorge zu tragen, dass

- Regionalisierungsmittel im Land Sachsen nicht zweckentfremdet, etwa für den Schülerverkehr, verwendet werden,
- die Vergabe von Regionalisierungsmitteln transparent gestaltet und an Leistungskriterien im ÖPNV geknüpft wird.

Begründung:

Die große Koalition plant eine Kürzung der Regionalisierungsmittel ab 2006 von derzeit knapp sieben Milliarden Euro um jährlich fünf Prozent oder 350 Millionen Euro. Der Bund überweist den Ländern die Mittel, die eigentlich bis 2007 festgeschrieben waren, damit diese einen flächendeckenden, bezahlbaren Nahverkehr gewährleisten. Einer Vereinbarung über die Regionalisierungsmittel müssen die Länder zustimmen.

Sinkt der Zuschuss, müssen die Länder entweder selbst einen höheren Beitrag leisten, das Angebot einschränken oder die Preise erhöhen. Für Sachsen würde dies bedeuten, dass sämtliche Erfolge in der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs der letzten fünfzehn Jahre gefährdet würden. Schon im kommenden Jahr stünden für Sachsen 25 Millionen Euro weniger zur Verfügung.

Die Kürzungen würden vermutlich ein deutlich schlechteres Angebot von Bus und Bahn zu höheren Preisen bedeuten, der bisherige positive Trend bei den Fahrgastzahlen würde zunichte gemacht. Es wird befürchtet, dass die Länder in drei Jahren jeden fünften Nahverkehrszug abbestellen müssen. Wegen des hohen Anteils nicht beeinflussbarer Kosten im Schienenpersonennahverkehr wie beispielsweise Fixkosten für Fahrzeuge und Energie führen 10 Prozent weniger Bundeszuweisungen zu 20 Prozent Angebotsreduzierung. Die Bahngewerkschaft warnt, dass durch die Kürzungen bis zu 6.000 Arbeitsplätze in Gefahr wären.

Damit werden weder die Mobilitätsprobleme in Deutschland gelöst noch wird die Umwelt geschützt. Im gleichen Atemzug beabsichtigt die neue Bundesregierung, im Bundeshaushalt Mittel in Milliardenhöhe von der Bahn auf den Neu- und Ausbau von Straßen umzuschichten. In der Konsequenz widerspricht das dem Bekenntnis der neuen Regierung, Klimaschutzziele erreichen sowie Lärmschutz und Luftqualität verbessern zu wollen. Angesichts krankmachender Feinstaub- und Verkehrslärmbelastungen in vielen Städten muss es vielmehr darum gehen, den öffentlichen Verkehr auszubauen und attraktiver zu machen. Die notwendigen Finanzmittel für eine Beibehaltung der Regionalisierungsmittel stellt die Ausweitung der LKW-Maut bereit. CDU und SPD müssen ihre Mitglieder im Europäischen Parlament darin unterstützen, dem Beschluss des Verkehrsausschusses zur notwendigen qualifizierten Mehrheit zu verhelfen.

Die Praxis, Landeszuschüsse für den Schülerverkehr zu kürzen und die fehlenden Gelder aus Regionalisierungsmitteln zu bestreiten, ist eine Zweckentfremdung dieser Mittel.

Die Länder müssen zu mehr Transparenz bei der Geldvergabe verpflichtet werden. Es muss klar und deutlich nachvollziehbar sein, dass die entsprechenden Mittel auch tatsächlich für den öffentlichen Nahverkehr ausgegeben werden. Die Mittelvergabe muss an klare Leistungskriterien geknüpft werden. Ziel muss dabei immer sein, den Anteil von Bus und Bahn am gesamten Verkehrsaufkommen zu steigern. Dabei darf es keinen Automatismus der Vergabe an die Deutsche Bahn AG geben, sondern es müssen die günstigsten Unternehmen mit dem besten Service für die Fahrgäste Berücksichtigung finden.