

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Thema: **Öffentlichen Verkehr Sachsens auskömmlich finanzieren – Kürzungen zurücknehmen, rechtliche Grundlagen für den Eisenbahnverkehr stärken**

Der Landtag möge beschließen:

1. Die Staatsregierung wird gebeten,
sich auf Bundesebene nachdrücklich für eine jährliche Dynamisierung der Regionalisierungsmittel von mindestens zwei Prozent sowie für eine Neuordnung der Trassen- und Stationsentgelte der DB Netz AG einzusetzen, die den Finanzierungsanforderungen in Landkreisen und Städten Sachsens gerecht wird.

2. Die Staatsregierung wird weiterhin beauftragt,
unter Einbeziehung der sächsischen Verkehrszweckverbände als Aufgabenträger des ÖPNV sowie der Kommunen mit der Einreichung des Haushaltsentwurfes eine überarbeitete Fassung der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFinVO) vorzulegen, die folgende Punkte berücksichtigt:
 - a) Neuausrichtung des Zuschussverhältnisses zwischen ländlichen Räumen und Ballungsräumen unter Berücksichtigung der jeweils zu erfüllenden Verkehrsfunktionen,
 - b) Weiterleitung von mindestens 90 % der vom Bund zugewiesenen Regionalisierungsmittel direkt an die sächsischen Verkehrszweckverbände als Aufgabenträger des ÖPNV,

Dresden, den 5. Dezember 2014

b.w.



Volkmar Zschocke, MdL
und Fraktion

Eingegangen am: 05. Dez. 2014 Ausgegeben am: 08. Dez. 2014

- c) Beachtung eines zusätzlichen Finanzierungsbedarf durch die notwendige Verdichtung von Verkehren,
- d) Beachtung zusätzlicher Finanzierungsbedarfe durch die Einführung eines landesweiten und grenzüberschreitenden Integralen Taktfahrplanes Sachsen-takt,
- e) Berücksichtigung der Finanzierungsbedarfe für bisher nicht kalkulierte Kosten z. B. für sich bereits abzeichnende sowie noch neu festzulegende Trassen- und Stationsbeiträge der DB Netz AG,
- f) Gewährleistung einer auskömmlichen und langfristigen Finanzierung der touristischen Verkehre, insbesondere der Schmalspurbahnen, außerhalb des durch die Regionalisierungsmittel gespeisten ÖPNV-Budgets durch ein eigenes Budget der Wirtschaftsförderung.

3. Die Staatsregierung wird gebeten,

sich im Vorfeld des vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits angekündigten Gesetzesentwurfs zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich dergestalt in den zuständigen Bund-Länder-Gremien für eine Anpassung des regulatorischen Rahmens einzusetzen, dass eine zivilrechtliche Überprüfbarkeit der Infrastrukturentgelte erhalten bleibt.

Begründung:

zu 1. und 2.

In der aktuell geltenden Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFinVO) hat die Staatsregierung in den Jahren 2011 bis 2014 im Vergleich zur bis Anfang 2011 geltenden ÖPNVFinVO beim Öffentlichen Verkehr insgesamt 132 Millionen Euro gekürzt. Diese Kürzungen haben bereits in den vergangenen Jahren zu einschneidenden Abbestellungen, aber auch anhaltenden Tariferhöhungen geführt. Trotz dieser Kürzungen müssen von den Zweckverbänden zusätzliche Leistungen erbracht werden, die sich aus dem Rückzug der DB aus dem sogenannten eigenwirtschaftlichen Bahnverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale und zwischen Görlitz und Dresden ergeben. Im Entwurf der ÖPNV-Finanzierungsverordnung für den Zeitraum von 2015 bis 2020 sind darüber hinaus zweckgebunden jährlich 8,74 Millionen Euro für die fünf sächsischen Schmalspurbahnen vorgesehen. Diese Summe ist weder dynamisiert noch wird sie als ausreichend eingeschätzt, wenn z. B. Zugleistungen auf dem II. Bauabschnitt der Weißeritztalbahn davon mitfinanziert werden sollen. Die Kompensation ehemals eigenwirtschaftlichen Verkehrs sowie die Finanzierung der Schmalspurbahnen aber auch des Schülerverkehrs nach ÖPNVFinAusG aus den Regionalisierungsmitteln im bisherigen Maße, reduziert die Mittel für die Aufgabenträger drastisch. Das Ergebnis waren bisher landesweite erhebliche Tariferhöhungen und

Leistungseinschränkungen im Bahn- und auch Busverkehr besonders im ländlichen Raum (so z. B. die Abbestellung der RB Linie 110 Meißen-Nossen-Döbeln). Des Weiteren müssen die Aufgabenträger plangemäß zusätzliche Leistungen bestellen wie z. B. die Verdichtungen im Raum Dresden-Meißen nach Ausbau der Strecke. Diese werden nicht vollständig durch Mehreinnahmen aus Fahrgastentgelten zu decken sein.

Bei den aktuellen Verhandlungen auf Bundesebene zeigt sich, dass – anders als von der Staatsregierung erhofft und einkalkuliert – die Zuschüsse für den ÖPNV auf Bundesebene (Regionalisierungsmittel) ab 2015 nicht dynamisiert geleistet werden sollen und daher die bisher mit der ÖPNVFinVO geplanten Zahlungen absehbar nicht ausgereicht werden können. Die Regierung soll sich daher noch einmal nachdrücklich bei der Bundesregierung für eine auskömmliche ÖPNV-Finanzierung sowie eine für Sachsen nicht nachteilige Regelung der Trassen- und Stationsentgelte einsetzen. Bei letzterer führt insbesondere der derzeit im Kontext des ab 2017 geplanten neuen Trassenpreissystems diskutierten Metropolenzuschlag zu besonderen Nachteilen für den Raum Leipzig, der neben Berlin als einziger ostdeutscher Ballungsraum diesen Trassenpreisaufschlag zahlen soll.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hält es für unabdingbar, dass Kürzungen der ÖPNV-Gelder aus den letzten Jahren wieder zurückgenommen werden und die Schmalspurbahnen aus Mitteln der Wirtschaftsförderung finanziert werden. Auch für die Finanzierung des Schülerverkehrs müssen sächsische Finanzmittel jenseits der vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel genutzt werden. Hierüber soll bereits vor den Haushaltsverhandlungen Klarheit geschaffen werden, weil die neue ÖPNVFinVO bereits am 01.01.2015 noch vor Vorlage des Haushaltsentwurfes in Kraft treten wird.

zu 3.

Nachdem in der letzten Legislaturperiode des Bundestages das geplante Gesetz zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich aufgrund der Diskontinuität nicht mehr in Kraft getreten ist, plant das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für 2015 eine Neuauflage des Rechtsrahmens für den Eisenbahnverkehr. Dem Vernehmen nach drängt die Deutsche Bahn AG vehement auf die Abschaffung der zivilrechtlichen Überprüfbarkeit der Infrastrukturentgelte (Billigkeitskontrolle gemäß § 315 BGB) unter Hinweis auf das Regulierungsregime in anderen Netzbereichen (Energie, Telekommunikation). In diesen Netzbereichen existiert allerdings im Unterschied zum Eisenbahnsektor kein einseitiges Preissetzungsrecht des Infrastrukturmonopolunternehmens (DB Netze AG). Solange dieses Monopol – aus Gründen der Daseinsvorsorge durchaus nachvollziehbar – aufrechterhalten bleiben soll und der Gesetzgeber zugleich Eigentümer dieses Monopolunternehmens ist, liefe die Abschaffung der zivilrechtlichen Billigkeitskontrolle auf ein faktisches Preisdiktat bei den Stations- und Trassenentgelten hinaus.