



La 16/13
Herrn Oberbürgermeister
Sven Gerich

16/13

über
Magistrat

und

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Wolfgang Nickel

Herrn Hans-Martin Kessler
Vorsitzender des Ausschusses für Planung,
Bau und Verkehr

Der Magistrat

Dezernat für
Stadtentwicklung, Bau und Verkehr

Stadträtin Sigrid Möricke

12 März 2015

Vorlagen Nr. 14-F-03-0103 - Regionalisierungsmittel;
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 5.11.2014
Beschluss Nr. 0255 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom
11. November 2014

Der Bund hat entschieden, die Regionalisierungsmittel, die der Finanzierung des Nahverkehrs dienen, nicht mehr zu erhöhen (Quelle: FAZ 3.11.2014 „Schlag für den Nahverkehr“). Dies kommt faktisch einer Kürzung gleich, da es keinen Inflationsausgleich gibt.

Der Magistrat wird gebeten, sich über alle denkbaren Wege, z. B. Landesregierung, Städte-tag etc., bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass die Regionalisierungsmittel für den Nahverkehr, gemäß der Aufgaben der Bundesregierung, auch weiterhin dynamisiert werden.

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrem o. g. Beschluss teile ich Ihnen mit, dass sich der Magistrat auf allen sich ihm eröffnenden Wegen für eine auskömmliche Ausstattung der Bundesländer mit Regionalisierungsmitteln des Bundes durch eine Erhöhung des Grundbetrages und eine höhere Dynamisierungsrate einsetzt.

Zur Kenntnis füge ich als Anlagen bei

- das Schreiben an die Damen und Herren Bundestagsabgeordneten gemäß Sonder-sitzung des Aufsichtsrates der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH vom 20.02.2015 sowie
- die Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände zu den Gesetzentwürfen von Bundesregierung und Bundesrat zur Änderung des Regionali-sierungsgesetzes vom 18.02.2015.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'S' followed by a large, sweeping flourish that extends to the right.

RMV Postfach 1427 65704 Hofheim a. Ts.

Sehr geehrte ...,

der Aufsichtsrat des Rhein-Main-Verkehrsverbundes wendet sich heute direkt an Sie, um Sie auf die Dringlichkeit und Bedeutung der anstehenden Entscheidung zur Revision der Regionalisierungsmittel für Hessen und die Region FrankfurtRheinMain hinzuweisen.

Die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und somit das Rückgrat des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist aufgrund deren Bedeutung zu Recht im Grundgesetz in Artikel 106a verankert. Dieser regelt unmissverständlich die Verpflichtung des Bundes zur Bereitstellung der Regionalisierungsmittel aus dessen Steueraufkommen.

Die Fortsetzung der Erfolgsgeschichte der Regionalisierung auch im Rhein-Main-Verkehrsverbund, mit einer Ausweitung der Leistung um 27 % und der Steigerung der Fahrgastzahlen um 35 % seit 1995 und einer deutlichen quantitativen und qualitativen Verbesserung und Integration des Angebots, ist ohne eine angemessene Mittelausstattung und Dynamisierung auf Basis der Zahlen des Gutachtens der Länder konkret gefährdet.

Ohne eine dementsprechende Einigung noch im ersten Halbjahr 2015 sind nicht nur notwendige Leistungs- und Qualitätsverbesserungen unmöglich, erhebliche Leistungskürzungen gegenüber dem Status quo werden unvermeidlich sein. Dies steht insbesondere in der Wachstumsregion FrankfurtRheinMain, wo auf allen wichtigen Strecken Kapazitätsgrenzen erreicht und zum Teil überschritten sind, im diametralen Gegensatz zu den verkehrlichen Notwendigkeiten. Die mit Leistungseinschränkungen verbundenen, zusätzlichen Engpässe in der Region wirken sich verkehrsträgerübergreifend, überregional und auch auf die übrigen Landesteile aus.

Schmerzhafte Leistungsabstellungen werden für die täglich rund 2,5 Millionen Fahrgäste, davon alleine 1 Million Berufspendler, unmittelbar zu einer drastischen Verschlechterung der Mobilitätssituation führen. Die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Standortes wird massiv in Mitleidenschaft gezogen.

20. Februar 2015
Ihr Zeichen

Unser Zeichen
GF- KR/AK

Telefon
(0 61 92) 2 94-100

Telefax
(0 61 92) 2 94-940

eMail
k_ringat@rmv.de

Rhein-Main-Verkehrs-
verbund GmbH

Alte Bleiche 5
65719 Hofheim a.Ts.

Telefon: (0 61 92) 2 94- 0
Telefax: (0 61 92) 2 94- 9 00

Internet: www.rmv.de

Aufsichtsratsvorsitzender
Oberbürgermeister
Peter Feldmann

Geschäftsführer und
Sprecher der
Geschäftsführung
Prof. Knut Ringat

Geschäftsführer
Dr. André Kavai

Sitz Hofheim am Taunus

Registergericht
Amtsgericht Frankfurt a.M.
HRB 34128
USt-IdNr. DE 11 384 7810

Bankverbindung
IBAN:
DE81 5125 0000 0025 0962 66
SWIFT-BIC:
HELADEF1TSK

ÖPNV-Anschluss
Schiene: S2, Linie 20
bis Bahnhof Hofheim a.Ts.

Seite 2
zum Schreiben vom 20. Februar 2015

Der Aufsichtsrat des RMV musste daher in einer Sondersitzung am 20.02.2015 entscheiden, bereits beschlossene und dringend erforderliche Mehrleistungen für 2016 zurückzunehmen. Für den Fall der Festsetzung einer nicht angemessenen Finanzierung oder einer Verschleppung einer Klärung über die Jahresmitte hinaus, kommen weitergehende Szenarien für unabwendbare Leistungskürzungen im gesamten Verbundgebiet zur Anwendung.

Rhein-Main-Verkehrs-
verbund GmbH

Sehr geehrte Abgeordnete, gemeinsam mit Ihnen wollen wir den vielen Millionen Fahrgästen, die täglich den ÖPNV im Verbundgebiet nutzen, auch in der Zukunft ein quantitativ und qualitativ hochwertiges und zeitgemäßes Mobilitätsangebot im SPNV und ÖPNV bieten. Wir wollen der Aufgabe der Daseinsvorsorge und sozialen Nachhaltigkeit gerecht werden und sichere und attraktive Arbeitsbedingungen für zehntausende Beschäftigte der Branche gewährleisten. Wir wollen weitere Innovationen zur Vereinfachung des Systemzugangs zum Beispiel im Bereich elektronisches Ticketing, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit ebenso wie hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit umsetzen. All dies bedarf einer verlässlichen und sachgerechten Mittelausstattung.

Strikt abzulehnen ist ein Hineinziehen der Regionalisierungsmittel in die Verhandlungen über den Bund-Länder-Finanzausgleich. Es gilt, die Kraft auf eine zukunftssichernde Einigung zum Regionalisierungsgesetz zu konzentrieren, statt diese fruchtlos auf dem Irrweg einer Grundgesetzänderung zu vertun.

Setzen Sie sich bitte mit uns, den Ländern und der kommunalen Familie für eine zügige gesetzliche Regelung zur angemessenen Mittelausstattung auf der Basis des Gesetzentwurfs der Länder ein!

Nur so kann die Erfolgsgeschichte Regionalisierung fortgeschrieben und können Kürzungen im Fahrplanangebot, die auch Menschen in ihrem Wahlkreis schmerzhaft treffen, verhindert werden.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Feldmann
Aufsichtsratsvorsitzender



Ulrich Krebs
Stv. Aufsichtsratsvorsitzender



Mathias Samson
Staatssekretär
Hessisches Ministerium für
Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Landesentwicklung



Dr. Bernadette Weyland
Staatssekretärin
Hessisches Ministerium
der Finanzen

Seite 3
zum Schreiben vom 20. Februar 2015

Burkhard Albers
Landrat
Rheingau-Taunus-Kreis

Joachim Arnold
Landrat
Wetteraukreis

Rhein-Main-Verkehrs-
verbund GmbH

Walter Astheimer
Erster Kreisbeigeordneter
Landkreis Groß-Gerau

Johannes Baron
Kreisbeigeordneter
Main-Taunus-Kreis

Wolfram Dette
Oberbürgermeister
Stadt Wetzlar

Christel Fleischmann
Kreisbeigeordneter
Landkreis Darmstadt-
Dieburg

Claudia Jäger
Erste Kreisbeigeordnete
Landkreis Offenbach

Michael Korwisi
Oberbürgermeister
Stadt Bad Homburg

Andreas Kowol
Stadtrat
Stadt Hanau

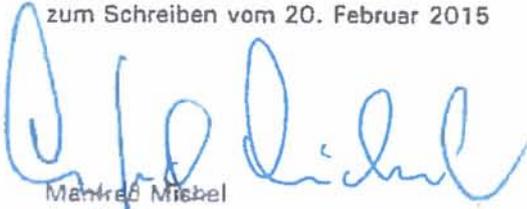
Nils Kraft
Stadtrat
Stadt Rüsselsheim

Dietrich Kübler
Landrat
Odenwaldkreis

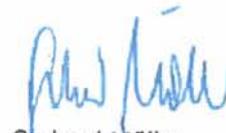
Stefan Majer
Stadtrat
Stadt Frankfurt

Seite 4
zum Schreiben vom 20. Februar 2015

Rhein-Main-Verkehrs-
verbund GmbH



Manfred Mischel
Landrat
Landkreis Limburg-Weilburg



Gerhard Möller
Oberbürgermeister
Stadt Fulda



Signa Möricks
Stadträtin
Stadt Wiesbaden



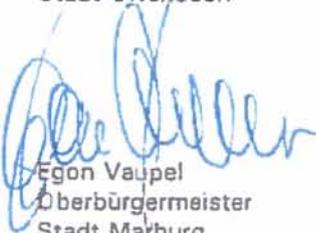
Anira Schneider
Landrätin
Landkreis Gießen



Horst Schneider
Oberbürgermeister
Stadt Offentach



Wolfgang Schuster
Landrat
Lahn-Dill-Kreis



Egon Vaupel
Oberbürgermeister
Stadt Marburg



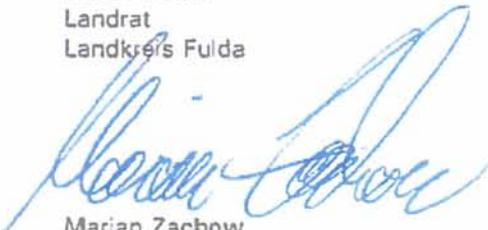
Gerda Weigel-Greilich
Bürgermeisterin
Stadt Gießen



Bernd Woide
Landrat
Landkreis Fulda



Matthias Zach
Kreisbeigeordneter
Main-Kinzig-Kreis



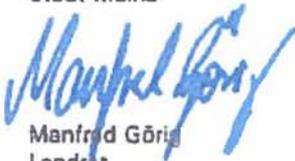
Marian Zachow
Erster Kreisbeigeordneter
Landkreis Marburg-Biedenkopf

Seite 5
zum Schreiben vom 20. Februar 2015

Rhein-Main-Verkehrs-
verbund GmbH



Katrin Eder
Beigeordnete
Stadt Mainz



Manfred Görig
Lendrat
Vogelsbergkreis



Peter Schneider
Bürgermeister
Offenbach am Main



Prof. Knut Ringet
Sprecher der Geschäftsführung



Dr. André Kaval
Geschäftsführer



Unser Zeichen: TA 797.3 Sw/Zi
Durchwahl: (0611) 1702-24
E-Mail: schweitzer@hess-staedtetag.de

Datum: 04.03.2015
Rundschreiben 133-2015

Damen und Herren Verkehrsdezernentinnen
und Verkehrsdezernenten der
kreisfreien Städte und Sonderstatusstädte
als Aufgabenträger des ÖPNV

Mitglieder des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr und Energie

Regionalisierungsmittel Kommunen fordern rückwirkende Erhöhung

Anlässlich der Anhörung durch den Verkehrsausschuss im Bundestag haben die kommunalen Spitzenverbände eine rückwirkende Erhöhung der Regionalisierungsmittel zum 1.1.2015 gefordert.

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages hat die Gesetzentwürfe der Bundesregierung und des Bundesrates zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beraten. Der Bund schlägt die Verschiebung einer dauerhaften Neuregelung vor und bleibt mit seinem Gesetzentwurf zudem unter dem festgestellten Bedarf. Er setzt damit die bestehende Unterfinanzierung fort.

Die kommunalen Spitzenverbände auf Bundesebene haben eine schnelle dauerhafte Neuregelung gefordert, die dem tatsächlichen Finanzierungsbedarf im Schienenpersonennahverkehr und dem ÖPNV auf der Straße gerecht wird. Die Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände erhalten Sie anbei zu Ihrer Kenntnis (**Anlage**).

Zum Hintergrund:

7,4 Milliarden Euro will der Bund in diesem Jahr den Ländern für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zur Verfügung stellen; eine Steigerung von 1,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Damit werden die Zahlungen der Regionalisierungsmittel entsprechend der aktuellen Gesetzeslage fortgeschrieben. Der Bund bleibt damit zugleich um 250 Millionen Euro hinter dem Vorschlag eines Gutachtens zurück, das er selbst in Auftrag gegeben hatte. Dies wurde am 23. Februar 2015 bei einer Sachverständigen-Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur deutlich.

Der Bund hat zudem das Interesse, die künftig auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes an die Länder zu zahlenden Mittel für den Nahverkehr (vorrangig den Schienenpersonennahverkehr) als Teil der breiteren Bund-Länder-Finanzverhandlungen zu behandeln. Sein Ziel ist offenbar eine völlige Neuregelung. Bisher hatte der Bund die Regionalisierungsmittel an die Länder gezahlt, weil er die Aufgabe, Schienenpersonennahverkehrsleistungen zu bestellen, an die Länder abgegeben hatte. Zum 1. Januar 1996 wechselte aufgrund des Regionalisierungsgesetzes die Zuständigkeit für den schienenengebundenen Personennahverkehr (SPNV) vom Bund auf die Länder.

Im Regionalisierungsgesetz ist festgelegt, dass die Höhe der Mittel und ihre jährliche Anpassung überprüft werden muss, um festzustellen, ob die bereitgestellten Mittel noch ausreichen, die Aufgabe, also die längerfristige Bestellung von Nahverkehrsleistungen, zu erfüllen. Wenn Unklarheit über die Mittelentwicklung herrscht, können die Aufgabenträger jedoch nicht langfristig planen. Verträge im öffentlichen Nahverkehr laufen bis zu 15 Jahre.

Die kommunalen Spitzenverbände haben deshalb darauf hingewiesen, dass die Absicht, die Regionalisierungsmittel zur langfristigen Sicherung der Finanzierung des SPNV für den Zeitraum ab 2019 auf eine neue Grundlage stellen zu wollen, den Bund jedenfalls nicht von seinen bestehenden Verpflichtungen entbindet.

Der Sachverständige der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände hat in der Anhörung festgestellt, dass die Regionalisierungsmittel „überwiegend“ zweckgerecht eingesetzt werden. Unabhängig davon sei zu befürworten, dass die Zweckbindung der Mittel beibehalten bleibe.

In der Höhe ist der Vorschlag des Bundes zurückzuweisen, weil er keinen vollen Ausgleich der Kosten sicherstellt. Zudem sind in der Vergangenheit schon notwendige Investitionen unterblieben, weil die Mittel nicht ausreichten. Das dürfe nicht weiter fortgesetzt werden. Dieser Auffassung stimmten auch die Verkehrsverbände VDV und die Bundesarbeitsgemeinschaft SPNV zu. Auch sie halten den Gesetzentwurf für nicht geeignet, die akuten Finanzierungsprobleme im SPNV zu lösen.

Auf Gutachter-Warnungen vor einer Unterfinanzierung des ÖPNV mit der Folge, dass Leistungen abbestellt werden müssten, reagierte MdB Sebastian Hartmann (SPD) mit der Versicherung, seine Fraktion wolle das „Erfolgsmodell“ der Regionalisierung fortsetzen. „Auskömmlich“ müssten die Mittel sein.

Bundesrat fordert mehr Mittel

Der Bundesrat verweist auf einen „nachgewiesenen Bedarf“ in Höhe von 8,5 Milliarden Euro und sieht in seinem Gesetzentwurf (18/3563) eine entsprechende Anpassung des Betrags vor. Es seien inzwischen „erhebliche Defizite bei der Finanzierung eines zukunftsgerichteten öffentlichen Personennahverkehrs“ entstanden. Die jährliche Dynamisierung müsse zwei Prozent betragen – „aufgrund der Preissteigerungen bei Personal und Energie“. Zudem solle dem Bund das Risiko übertragen werden, sollten die Stations- und Trassenpreise diese Dynamisierungsquote übersteigen.

In seiner Stellungnahme(18/3993) lehnt der Bundesrat den Gesetzentwurf der Bundesregierung ab. Er erfülle nicht den Anspruch der Bahnreform von 1993, wonach die Lasten der Regionalisierung den Ländern durch den Bund „voll ausgeglichen“ werden müssten. In

ihrer Gegenäußerung macht die Bundesregierung „gravierende finanz- und haushaltspolitische Bedenken“ gegen den Gesetzentwurf des Bundesrates geltend.

(Quelle: DStGB-Aktuell, 0915-16)

Nach unseren Informationen wird sich der Bundestag erneut am 5.3.2015 mit den Gesetzentwürfen befassen.

Über die weitere Entwicklung werden wir Sie informieren.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Sandra Schweitzer
Referatsleiterin

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Platz der Republik 1
11011 Berlin

per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

18.02.2015/kie

Bearbeitet von
Thomas Kiel (DST)
Dr. Markus Brohm (DLT)
Carsten Hansen (DStGB)

Telefon 030 37711-520
Telefax 030 37711-509

E-Mail:
thomas.kiel@staedtetag.de
markus.brohm@landkreistag.de
carsten.hansen@dstgb.de

Aktenzeichen
66.06.20D (DST)
I-851-05 (DLT)
730-10 (DStGB)

- Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände zu**
- a) einem Gesetzentwurf der Bundesregierung - Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (BT-Drs. 18/3785) sowie**
 - b) einem Gesetzentwurf des Bundesrates - Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (BT-Drs. 18/3563)**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

im Vorfeld der Anhörung zu den o.g. Gesetzentwürfen am 23.02.2015 im Deutschen Bundestag haben Sie uns Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Dafür bedanken wir uns.

Unserer Stellungnahme zusammenfassend vorausschicken dürfen wir, dass die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände in Bezug auf die Revision der Regionalisierungsmittel sowohl eine Erhöhung des Grundbetrags als auch eine höhere Dynamisierungsrate für geboten hält, um eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung sicherzustellen. Soweit kurzfristig keine Einigung zwischen Bund und Ländern über eine mehrjährige Finanzausstattung zu erzielen sein sollte, regen wir als Zwischenschritt zu der weiterhin erforderlichen weitergehenden Einigung an, für 2015 den geltenden Grundbetrag zumindest mit einer höheren Dynamisierung zu verbinden. Dies würde den „kleinsten gemeinsamen Nenner“ zwischen den Positionen von Bund und Ländern darstellen.

1. Allgemeines

Nach Artikel 1 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des RegG vom 12.12.2007 sollte die Höhe der Regionalisierungsmittel im Jahr 2014 für die Zeit ab 2015 überprüft werden.

Die Regionalisierungsmittel sind tragender Bestandteil der ÖPNV-Finanzierung in den Ländern. Als ÖPNV-Aufgabenträger obliegt es den Städten und Landkreisen, eine ausreichende Verkehrsbedienug der Bevölkerung namentlich in Bezug auf die Abwicklung der täglichen Pendlerströme, der Arbeits- und Schulwege sowie der Einkaufs- und Freizeitverkehre sicherzustellen. Sie sind von der Revision der Regionalisierungsmittel insofern unmittelbar betroffen. In Hessen, Nordrhein-Westfalen sowie Rheinland-Pfalz wurden im Rahmen des § 3 RegG zudem Zweckverbände mit der Bestellung der SPNV-Verkehrsleistungen beauftragt, so dass die Städte, Landkreise und Gemeinden in diesen Ländern auch unmittelbar mit der Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV befasst und auch insoweit unmittelbar finanziell und inhaltlich von der Revision der Regionalisierungsmittel betroffen sind. Das gilt in gleicher Weise für die Stadtstaaten.

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände hält die bewährten staatlichen Finanzhilfen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) auch in Zukunft für unverzichtbar, um den Wirtschaftsstandort Deutschland sowie die Lebensfähigkeit und Attraktivität der Städte, Landkreise und Gemeinden zu sichern. Auch der Koalitionsvertrag der Bundesregierung stellt die Zukunft der Regionalisierungsmittel zu Recht und bewusst nicht in Frage. Umstritten ist „lediglich“ die *aufgabenangemessene* Höhe der Regionalisierungsmittel. Aus den Dokumenten zur Bahnreform ergibt sich insoweit, dass für die mit der Regionalisierung verbundenen Lasten durch gesetzliche Absicherung der volle Finanzausgleich zu gewähren ist. Dieser Ausgleich muss dauerhaft sein, die entstehenden Defizite voll abdecken, der künftigen Kostenentwicklung angepasst werden und darüber hinaus bislang unterlassene notwendige Investitionen umfassen.

Nach Auffassung der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände müssen die Regionalisierungsmittel in Ausfüllung des Art. 91a GG insofern für die Zukunft so ausgestaltet werden, dass sowohl die Angebote des schienengebunden Personennahverkehrs (SPNV) als auch des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auskömmlich gewährleistet und bedarfsgerechte Verkehrsleistungen bestellt werden können. Das gilt insbesondere mit Blick auf die Mobilitätsbedürfnisse und die demografische Entwicklungen in den Ballungsräumen und in den ländlichen Räumen.

Auch der Koalitionsvertrag sieht vor, bei der Revision der Regionalisierungsmittel im Jahr 2014 eine zügige Einigung mit den Ländern anzustreben. Wir sind daher sehr irritiert, dass der Bund bisher keine inhaltliche Verhandlungsposition zur Revision vorgelegt hat. Demgegenüber haben die Länder auf Grundlage des von ihnen beauftragten Gutachtens ihre Forderung im Gesetzentwurf des Bundesrates (BT-Drs. 18/3563) konkretisiert und mit dem sog. „Kieler Schlüssel“ eine Neuaufteilung der horizontalen Verteilung vorgelegt.

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände nimmt die Verzögerungen bei der Revision des Regionalisierungsgesetzes mit Sorge zur Kenntnis und fordert Bund und Länder auf, im Lichte der Bahnreform auch weiterhin besondere Verantwortung für den Nahverkehr mit Bus und Schiene zu übernehmen, seine Finanzierung auch zukünftig zu sichern und dazu die Regionalisierungsmittel im Wege der Revision des Regionalisierungsgesetzes rückwirkend zum 01.01.2015 bedarfsgerecht aufzustocken.

2. Zum Gesetzentwurf der Bundesregierung

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung hat dagegen zum Ziel, die Revision der Regionalisierungsmittel vom 1.1.2015 auf den 1.1.2016 zu verschieben. Ferner leitet die Bundesregierung aus der Verschiebung die Fortgeltung der Dynamisierung in Höhe von 1,5 p.a. ab. Nachdem im Bundeshaushalt 2015 im Einzelplan 60, Kapitel 6001, Titel 03105 „Zuweisungen an

die Länder – Regionalisierungsmittel“ lediglich der Grundbetrag von zuletzt 7,299 Mrd. Euro – ohne Dynamisierung – festgesetzt wurde, bedarf es hier eines Nachtragshaushalts, damit der Dynamisierungsbetrag nicht den übrigen Verkehrsetat belastet.

Angesichts der sowohl durch die im Auftrag von Bund und Ländern gutachterlich belegte Feststellung, dass die Regionalisierungsmittel für die bedarfsgerechte Finanzierung des ÖPNV zu gering sind, kann eine bloße Verschiebung der Revision unter Fortschreibung der bisherigen unzureichenden Finanzierung allerdings nicht genügen. Die bedarfsgerechte Ausfinanzierung des ÖPNV ist vielmehr im Zuge der Revision der Regionalisierungsmittel akut zu lösen und darf nicht weiter aufgeschoben werden.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung ersetzt den inhaltlichen Vorschlag der Länder (BT-Drs. 18/3563) nicht. Zur Erfüllung der sich aus dem vorgelegten Gesetzentwurf ergebenden Verpflichtung, eine Revision zum 1.1.2016 umzusetzen, ist die Bundesregierung aufzufordern, unverzüglich einen Gesetzentwurf zur inhaltlichen Ausgestaltung des § 5 RegG vorzulegen.

Es ist insoweit nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass sowohl das von den Ländern als auch das vom Bund beauftragte Gutachten zum Finanzbedarf für den Zeitraum von 2015 bis 2030 gleichermaßen von einer notwendigen deutlichen Anhebung des Grundbetrages (Länder: auf 8,5 Mrd.; Bund: auf 7,658 Mrd.) und von einer notwendig höheren Dynamisierung (Länder: 2,0 p.a.; Bund: 2,67 p.a.) ausgehen.

Soweit die Bundesregierung in ihrem Gesetzentwurf auf den Koalitionsvertrag und ihre Absicht verweist, die Regionalisierungsmittel zur langfristigen Sicherung der Finanzierung des SPNV für den Zeitraum ab 2019 auf eine neue Grundlage stellen zu wollen, so ist darauf hinzuweisen, dass sie ein solches Vorhaben jedenfalls nicht von ihren bestehenden Verpflichtungen entbindet. Auch wenn der Bund beabsichtigt, eine Änderung des bestehenden Art. 91a GG vorzuschlagen oder das Regionalisierungsgesetz – etwa durch Einbeziehung von investiven Finanzhilfen des ÖPNV und SPNV – zu ergänzen, ist jedenfalls die aus der Bahnreform resultierende Verpflichtung, die Lasten der Länder aus der Übernahme der Organisations- und Finanzierungsverantwortung für den Nahverkehr auszugleichen, bis zu einer solchen anderweitigen Lösung weiter zu erfüllen und in eine Neuregelung zu integrieren. Die erforderliche Ausgestaltung der Regionalisierungsmittel ist also „vor die Klammer“ zu ziehen und Grundbetrag und Dynamisierung nicht in die Frage der Neugestaltung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen zu einem späteren Zeitpunkt einzustellen.

Wir weisen in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass Verkehrsverträge im ÖPNV, namentlich im SPNV, in der Regel eine Laufzeit von sieben bis fünfzehn Jahren haben. Eine langfristige Perspektive für die bestellten Verkehrsleistungen ist daher entscheidend. Diese kommt sowohl in dem Gutachten der Länder als auch im dem vom Bund beauftragten Gutachten mit dem in den Blick genommenen Zeithorizont 2030 zum Ausdruck. Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände fordert dazu auf, diesen Zeithorizont auch bei einer Änderung der Regionalisierungsgesetzes zugrunde zu legen und lehnt eine Änderung des RegG grundsätzlich ab, die eine Alimentierung über den Bundeshaushalt in einer Aushandlung und Festlegung von Jahr zu Jahr besorgen lässt.

Ohne eine umgehende Anpassung von Grundbetrag und Dynamisierung ist in den Ländern die Aufrechterhaltung von Nahverkehrsleistungen konkret gefährdet, zumal die Länder bestehende Finanzierungsdefizite, wenn überhaupt, nur für einen begrenzten Zeitraum abpuffern können: Ohne Anhebung des Haushaltsansatzes 2015 für die Regionalisierungsmittel werden insbesondere einige SPNV-Aufgabenträger gezwungen sein, bereits im

Jahresverlauf Nahverkehrsleistungen abzubestellen. Davon betroffen sind zunächst insbesondere Taktfrequenzen, Verstärkerfahrten, aber auch investive Mittel für Barrierefreiheit, Fahrgastinformation oder eTicketing. Dringende Bedarfsanpassungen auf Hauptverkehrsachsen und Netzerweiterungen in den Ballungsräumen könnten definitiv nicht stattfinden. Darüber hinaus stehen ganze Einzelverbindungen in den Flächenländern zur Disposition.

Das hat ganz erhebliche Folgen für die Mobilität in den verkehrlich hochbelasteten Ballungsräumen und den insbesondere vom demografischen Wandel betroffenen ländlichen Räumen, in denen – entgegen dem allgemeinen Wachstumstrend – bereits 2014 ein Rückgang der Nahverkehrsleistung zu verzeichnen war. Hinzu tritt, dass die Potentiale des ÖPNV, zu einer weiteren Entlastung des Kfz-Verkehrs und der mit ihm einhergehenden Schadstoffemissionen beizutragen, nicht genutzt werden könnten.

Dieselben Wirkungen befürchten wir auch im Falle einer Fortschreibung der bisherigen Dynamisierungsrate in Höhe von nur 1,5 p.a. Die Fortzahlung der bisherigen zu geringen Dynamisierung kann Probleme der ÖPNV-Finanzierung nur befristet und notdürftig für das Jahr 2015 geringfügig abmildern. Die Finanzierungsprobleme würden in den Jahren 2016/2017 nur zeitverzögert, insgesamt aber verschärft, auftreten.

Sofern der Deutsche Bundestag bei seinen Beratungen zu dem Ergebnis kommen sollte, entsprechend dem Gesetzentwurf der Bundesregierung für das Jahr 2015 lediglich den bisherigen Grundbetrag fortzuschreiben, kann dies aus unserer Sicht nur ein Zwischenschritt bei der weiterhin erforderlichen Reform sein. Wir regen insoweit an, zudem in § 5 Abs. 2 RegG eine höhere Dynamisierungsrate mindestens entsprechend dem Ländergutachten in Höhe von 2 rückwirkend zum 1.1.2015 festzuschreiben. Dies könnte durch Ergänzung des Artikels 1 erfolgen, indem die bisherige Änderung Ziffer 2 wird:

„Artikel 1

Das Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598, 2606) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- 1. In § 5 Absatz 2 wird folgender Satz 2 angefügt: „Im Jahr 2015 steigt der Betrag um 2,0 vom Hundert.“*
- 2. In § 5 Absatz 5 wird die Angabe „2015“ durch die Angabe „2016“ ersetzt.“*

Eine solche höhere Dynamisierung käme den Preissteigerungen der Verkehrsbranche bei Energie- und Personalkosten und den überproportionalen Preissteigerungen bei den Stations- und Trassenpreisen zumindest teilweise entgegen. Eine Festlegung von 2 entspricht der geringeren der in den beiden Bedarfsgutachten von Bund und Ländern vorgesehenen Steigerungsraten und kann insofern als „kleinster gemeinsamer Nenner“ betrachtet werden. Durch Festlegung einer höheren Dynamisierung für das Jahr 2015 würde keine Vorentscheidung über die zukünftige Ausgestaltung von Grundbetrag und Dynamisierungsrate getroffen. Diese Festlegung obläge vielmehr weiterhin dem Verfahren nach Art. 91a GG zwischen Bund und Ländern. Beide Änderungen könnten durch ein Viertes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes zum 1.1.2016 ersetzt werden.

Für die Zukunft muss ein über der Dynamisierung liegender Anstieg der Stations- und Trassenpreise vermieden werden. Dazu sieht die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände in den vorgeschlagenen §§ 35, 36 eines vor kurzem übersandten Referentenentwurfes zu einem neuen Eisenbahnregulierungsgesetz erste gute Ansätze. Ohne eine

Übernahme des Risikos von Steigerungen der Stations- und Trassenpreise oberhalb der Dynamisierungsrate von 2 Prozent, müsste die Dynamisierung entsprechend höher ausfallen.

Für den Fall der von uns nicht favorisierten Annahme des Gesetzentwurfes der Bundesregierung regt die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände an, den Gesetzentwurf des Bundesrates nicht abzulehnen, sondern ihn zur Grundlage der Behandlung eines nachfolgenden Vierten Änderungsgesetzes zum 1.1.2016 zu machen. Der Gesetzentwurf spiegelt die inhaltliche Forderung der Länder zur Ausgestaltung der Regionalisierungsmittel ab 1.1.2015 wider. Er kann unter Zugrundelegung der dort vorgeschlagenen Dynamisierung von 2 unmittelbar für den 1.1.2016 fortgeschrieben werden. Der Grundbetrag müsste zum 1.1.2016 danach 8,67 Mrd. Euro betragen.

Ferner regen wir für den Fall der Annahme des Gesetzentwurfes des Bundes an, die Bundesregierung in einer Entschließung aufzufordern, unverzüglich einen Vorschlag zur Ausgestaltung der Regionalisierungsmittel für den Zeitraum bis 2030 vorzulegen. Im Hinblick auf die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehenen neuen Revisionszeitpunkt zum 1.1.2016 ist dieser Entwurf umgehend zu erarbeiten, damit ein Viertes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes mit einer dann auf Dauer angelegten Änderung des § 5 RegG rechtzeitig in Kraft tritt und sich die SPNV- und ÖPNV-Aufgabenträger im Hinblick auf Investitionen und Verkehrsangebote entsprechend vorbereiten können und die nötige Planungssicherheit haben.

3. Zum Gesetzentwurf des Bundesrates (BT-Drs. 18/3563)

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände halten den Entwurf des Bundesrates für geeignet, den SPNV und den straßengebundenen ÖPNV zu sichern, zu modernisieren und den Herausforderungen an Barrierefreiheit und demografischen Wandel bei effizienter Vertragsgestaltung, zweckgebundener Mittelverwendung und weiterer Stärkung der Wirtschaftlichkeit gerecht zu werden. Sie teilen die Sicht des Bundesrates, dass aufgrund der Kürzungen der Regionalisierungsmittel im Jahr 2007 und der zwischenzeitlichen über die derzeitige Dynamisierungsrate von 1,5 deutlich hinausgehenden Steigerungen der Stations- und Trassenpreise sowie der Energie- und Personalkosten erhebliche Defizite bei der Finanzierung eines zukunftsgerichteten öffentlichen Personennahverkehrs entstanden sind.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass in den letzten Jahren eine erhebliche Steigerung der Nutzerzahlen, der Kilometerleistungen und der Wirtschaftlichkeit zu verzeichnen ist. Ihr liegen Angebotssteigerungen, die Einführung neuer integraler Taktsysteme, der Ausbau von Verkehrsangeboten von Ballungsräumen und Metropolregionen sowie in geringem Umfang eine Reaktivierung von Strecken für den SPNV zu Grunde. Die Angebotsentwicklung und die Auslastung können als Erfolgsgeschichte der Bahnreform gelten. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass die Länder im Einklang mit der Zielsetzung des Regionalisierungsgesetzes auch außerhalb des SPNV wichtige Angebote finanzieren, um so die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen im Sinne der kommunalen Daseinsvorsorge zu sichern. Dies sollte nicht durch eine finanzielle Unterdeckung gefährdet werden!

Die Bundesregierung führt in ihrer ablehnenden Stellungnahme zum Gesetzentwurf des Bundesrates (BT-Drs. 18/3563, Anlage 2) dagegen lediglich aus, dass gravierende finanz- und haushaltspolitische Bedenken gegen den Gesetzentwurf bestünden. Insbesondere verursache er gegenüber dem Bundeshaushalt 2015 und der Finanzplanung des Bundes erhebliche Mindereinnahmen. Eine inhaltliche Position zur Revision bezieht die Bundesregierung in ihrer Stellungnahme jedoch nicht. Dies überrascht umso mehr, als das vom BMVI in Auftrag gegebene Gutachten zur angemessenen ÖPNV-Finanzierung entsprechend den Vorgaben von

Art. 91a GG ebenfalls eine Erhöhung des Grundbetrages und zudem eine deutlich höhere Dynamisierung ausweist.

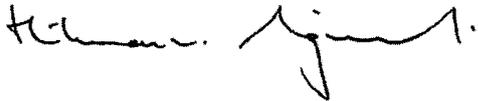
Legt man das vom Bund selbst beauftragte Gutachten zum Finanzbedarf bis 2030 zugrunde, sind die langfristig auftretenden Abweichungen im Vergleich zu den Forderungen der Länder gar nicht so groß:

Die Länder fordern eine Anhebung des Grundbetrages zum 1.1.2015 auf 8,5 Mrd. Euro und eine Dynamisierung von 2,0 p.a. Demgegenüber weist das vom Bund beauftragte Gutachten einen Finanzierungsbedarf (Basis-Wert 2015) von 7,658 Mrd. Euro aus und hält eine jährliche Dynamisierungsrate von 2,67 für angemessen. Da das Bundesgutachten einen geringeren Grundbetrag, dafür aber eine höhere Dynamisierung vorsieht, unterscheiden sich beide Positionen bezogen auf den Zielhorizont 2030 nur wenig. Unterschiede ergeben sich im Wesentlichen in Bezug auf die notwendige nachholende Sanierung, da die bestehende Unterfinanzierung durch Festlegung einer höheren Eingangsstufe kurzfristiger kompensiert werden kann.

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände tritt insoweit für eine größere Anhebung in einer ersten Stufe ein, um den S-Bahnen und Regionalverkehren und den damit in Verbindung stehenden Verkehrsleistungen des ÖPNV einen unmittelbaren finanziellen Anschlag zu geben und damit aufgelaufene Defizite in einer kurzen Frist abbauen zu können.

Wir bitten um Berücksichtigung und stehen in der Anhörung, vertreten durch den Beigeordneten Hilmar von Lojewski (DST), sowie darüber hinaus gern zu Ihrer Verfügung.

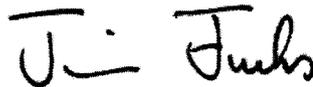
Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Hilmar von Lojewski
Beigeordneter des
Deutschen Städtetages



Matthias Wohltmann
Beigeordneter des
Deutschen Landkreistages



Timm Fuchs
Beigeordneter des
Deutschen Städte- und
Gemeindebundes