

Beschluss (vorläufig)

Finanzierung des Nahverkehrs: Stärkung des Systems Schiene im ganzen Land sicherstellen

Für eine nachhaltige Verkehrspolitik und somit eine grüne Verkehrspolitik ist eine bedarfsgerechte, auskömmliche und planungssichere Finanzierung des Nahverkehrs von großer Bedeutung. Nachdem im Oktober der Deutsche Bundestag und Bundesrat der Änderung des Regionalisierungsgesetzes zugestimmt haben steht fest: Für den Nahverkehr auf der Schiene stehen in den kommenden 15 Jahren rund 12 Milliarden Euro mehr zur Verfügung. Damit kann der zusätzliche Bedarf für zusätzliche Angebote in den Ballungsgebieten abgedeckt werden und gleichzeitig das bestehende Angebot flächendeckend gesichert werden. Die Ungewissheit über die wichtigste Säule der deutschen Nahverkehrsfinanzierung ist endlich beendet. Gleichwohl sind weiterhin wichtige Fragen der konkreten Ausgestaltung offen.

Insgesamt stehen gegenüber dem Status quo durch die bessere Mittelausstattung in Höhe von jährlich 8 Milliarden Euro und die angehobene jährliche Dynamisierung von 1,8 Prozent mehr Mittel zur Verfügung, die gezielt für die Verbesserung des Nahverkehrs eingesetzt werden können. Die Länder waren sich mit der Verständigung auf eine neue Aufteilung der Mittel („Kieler Schlüssel“) einig, dass niemand im Ergebnis der Revision des Regionalisierungsgesetzes weniger Geld für den Nahverkehr zur Verfügung haben soll. Wir wollen eine Stärkung des Nahverkehrs, um eine ökologische Verkehrswende und flächendeckende Daseinsvorsorge zu erreichen. Die vom Bund zugesagten 8 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel reichen dafür nicht aus. Wir werden uns dafür einsetzen, dass unabhängig von der vereinbarten Dynamisierung die Regionalisierungsmittel gemäß Beschluss der Verkehrsministerkonferenz der Länder schnellstmöglich auf 8,5 Milliarden Euro erhöht werden.

Der Nahverkehr auf der Schiene ist die Erfolgsgeschichte der Bahnreform, das belegt eindrucksvoll die Entwicklung der Verkehrsleistung, die sich seit Bahnreform mehr als verdoppelt hat. Wir wollen, dass diese Erfolgsgeschichte in allen Teilen unseres Landes fortgeführt werden kann. Damit bekennen wir uns zu einem flächendeckend leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehr in allen Regionen. Eine Abwärtsspirale aus Angebotskürzungen mit gestrichenen Zugverbindungen und stillgelegten Strecken wollen wir auf jeden Fall vermeiden. Die Sicherung des bestehenden Angebots ist die Voraussetzung für die Gestaltung einer umweltfreundlichen Mobilität mit der die Anforderungen des Klimaschutzes berücksichtigt und soziale Teilhabe gesichert werden kann. Den bei der Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr ist der Nahverkehr das Rückgrat eines leistungsstarken Mobilitätssystems.

Dies kann allerdings nur mit den richtigen Rahmenbedingungen funktionieren. Mit Sorge betrachten wir daher, wie ein wachsender Anteil der Mittel für den Nahverkehr durch die überdurchschnittlich stark wachsenden Entgelte, die für die Nutzung der Infrastruktur verlangt werden, aufgezehrt wird. Wir halten die im Zuge der grundsätzlichen Einigung zwischen Bund und Ländern in einer Protokollerklärung festgehaltene Regelung zur Eindämmung der Preisdynamik

für ungeeignet, um das verfolgte Ziel der Begrenzung des Anstiegs der Infrastrukturentgelte in der Praxis durchzusetzen. Wenn eine wirksame Regelung nicht gelingt, droht die Abschöpfung der zusätzlichen Mittel für den Nahverkehr durch die Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn.

Bündnis 90/Die Grünen fordern die Bundesregierung auf:

- Das bestehende Nahverkehrsangebot in allen Bundesländern mindestens auf dem heutigen Niveau abzusichern und auf Basis des Kieler Schlüssels weiterzuentwickeln. Es darf, wie unter den Ländern vereinbart, keine Einschnitte in Bestandsverkehre geben.
- Die Steigerung der Entgelte für Trassen und Stationen wirksam zu begrenzen, um die zusätzlichen Mittel tatsächlich für die Verbesserung des Nahverkehrs auf der Schiene einsetzen zu können.
- Die Investitionsmittel zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur gemäß Entflechtungsgesetz beizubehalten und die Kriterien an die Mittelverwendung fortzuentwickeln. Die Fortführung dieses Förderprogramms an Zugeständnisse der Länder zugunsten einer Bundesfernstraßengesellschaft zu koppeln, ist sachlich unbegründet und abzulehnen.