

Antrag

der Abgeordneten Stephan Kühn, Sven-Christian Kindler, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann E. Ott, Dorothea Steiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verlässliche Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs – Fortführung der Kompensationsmittel nach Entflechtungsgesetz

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der öffentliche Personennahverkehr in Deutschland (ÖPNV) ist auch im internationalen Vergleich leistungsfähig und hochwertig. Stetig steigende Fahrgastzahlen belegen die Qualität der Beförderungsleistungen, die die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erbringen.

2011 nutzten insgesamt 9,7 Milliarden Fahrgäste Busse und Bahnen. Allein seit 2002 sind die Kundenzahlen um acht Prozent bzw. 700 Millionen Fahrgäste angewachsen.

Gleichzeitig ist der Kostendeckungsgrad bei den Verkehrsunternehmen kontinuierlich auf nunmehr durchschnittlich 77,1 Prozent gestiegen.

Darüberhinaus hat der ÖPNV 2010 eine Bruttowertschöpfung von 10,3 Milliarden Euro erzielt und Arbeitsplätze für 240.000 Menschen gesichert.

Schon heute leistet der ÖPNV vor allem in den Verdichtungsräumen einen unverzichtbaren Beitrag, dass Mobilität umwelt- und klimaverträglich ermöglicht wird. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und drohender Verknappung von Energieressourcen ist klar, dass der ÖPNV in Zukunft eine noch bedeutendere Rolle spielen wird. Nur mit einem gestärkten öffentlichen Verkehr und weiter ansteigenden Fahrgastzahlen lassen sich die ambitionierten Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreichen.

Um die öffentlichen Verkehrsmittel noch attraktiver und leistungsfähiger zu machen, ist eine verlässliche Finanzierung unabdingbar.

Allein für den Substanzerhalt ihrer Infrastruktur fehlen den Verkehrsunternehmen schon heute jährlich 330 Millionen Euro, bei einem bestehenden Investitionsstau von mehr als 2,5 Milliarden Euro für Ersatzinvestitionen.

Derzeit ist die Zukunft der ÖPNV-Finanzierung alles andere als sicher: Die finanzielle Ausstattung des früheren Länderprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wird gerade neu verhandelt und soll 2019 auslaufen. Bereits zum 1. Januar 2014 wird hier die verkehrsbezogene Zweckbindung entfallen. Auch das GVFG-Bundesprogramm für Investitionen über 50 Millionen Euro ist bis 2019 befristet. Gleichzeitig ist die Höhe der Regionalisierungsmittel nach 2014 unklar.

Nicht nachvollziehbar ist vor dem Hintergrund der skizzierten Herausforderungen im ÖPNV die Haltung der Bundesregierung bei den Verhandlungen über die Höhe der Kompensationsmittel nach dem Entflechtungsgesetz für den Zeitraum 2014 bis 2019. In den bisherigen Gesprächen mit den Ländern wurde vom Bundesministerium der Finanzen die Linie vertreten, die Finanzhilfen bis Ende 2019 linear auf „null“ abzuschmelzen.

Bis zu einer grundsätzlichen Neuregelung der ÖPNV-Finanzierung, die nach dem Auslaufen der genannten Finanzhilfen im Jahr 2019 notwendig wird, geben die bestehenden Programme den organisatorischen und finanziellen Handlungsrahmen vor.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

1. den Ländern unverzüglich ein Angebot zu unterbreiten, das eine Verstärkung der Finanzhilfen nach Artikel 143c des Grundgesetzes für Verkehrsinvestitionen in Höhe von jährlich 1,335 Milliarden Euro bis 31. Dezember 2019 vorsieht;
2. sicherzustellen, dass die Länder über entsprechende Regelungen die Mittel für Infrastrukturinvestitionen in die Verkehrsmittel des Umweltverbunds verwenden;
3. dafür zu sorgen, dass eine Bund-Länder-Kommission zur Zukunft der ÖPNV-Finanzierung eingerichtet wird, die unterschiedliche Lösungswege für eine verlässliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs aufzeigt und dabei neue Finanzierungsinstrumente berücksichtigt.

Berlin, den 6. März 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Begründung:

Mit der Föderalismusreform I wurden die bisherigen Finanzhilfen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bis 2019 zum Auslaufmodell erklärt. Begründet wird dies auch damit, dass die Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr bis dahin weitgehend fertig gestellt sei. Völlig ausgeblendet wird dabei der erhebliche Bedarf für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen, der in den nächsten Jahren sogar weiter ansteigen wird.

Eine vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und den Ländern beauftragte Studie (2009) zum Finanzierungsbedarf bis 2025 kommt zu dem Ergebnis, dass für turnusmäßige Reinvestitionen in die Infrastruktur von U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen bundesweit jährlich 550 Millionen Euro notwendig sind. Lediglich 220 Millionen Euro können die Aufgabenträger und Infrastrukturbetreiber davon aus Eigenmitteln aufbringen. Die bestehende Finanzierungslücke führt zu einem anwachsenden Erhaltungsrückstand, der in einigen U-Bahn- und Stadtbahnnetzen bereits einen kritischen Zustand erreicht hat, so dass Betriebseinschränkungen oder sogar Streckensperrungen in naher Zukunft nicht ausgeschlossen sind. Eine Öffnung für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen ist daher bei den jetzigen Verhandlungen über die ehemaligen GVFG-Länderprogramme zu berücksichtigen. Gleichzeitig muss der Wertverzehr des Anlagevermögens in den Bilanzen der Verkehrs- bzw. Infrastrukturunternehmen künftig vollständig ausgewiesen werden. Bisher wurde die mit öffentlichen Mitteln errichtete Infrastruktur nur in Höhe der eingesetzten Eigenmittel abgeschrieben - eine Fehlsteuerung der Zuwendungsförderung, die dazu führte, dass die Vorsorge einfach ausgeblendet wurde.

Die Verwendung der Mittel darf weiterhin nicht allein auf die klassische Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs beschränkt bleiben (Verkehrswege, Verkehrsanlagen aber auch Fahrzeuge). Für eine Stärkung des Umweltverbunds ist vielmehr auch eine Ausweitung auf die spezifische Radverkehrsinfrastruktur und die Einbeziehung neuer Mobilitätskonzepte (z. B. Carsharing) notwendig.

Die Nachfrage im ÖPNV wächst; die klimapolitischen Verpflichtungen im Verkehrssektor sind nur mit einem Ausbau des ÖPNV und Verkehrsverlagerung erreichbar. Insbesondere in den Verdichtungsräumen ist daher ein weiterer Netzausbau gerade bei Straßen- und Stadtbahnssystemen notwendig.

Darüberhinaus muss sichergestellt werden, dass die Länder die Mittel ausschließlich für Investitionen in den ÖPNV verwenden. Entsprechende Regelungen für eine Zweckbindung in mehreren Ländern weisen hier den Weg.

Bis 2019 müssen sich Bund und Länder auf eine umfassende Neuregelung der ÖPNV-Finanzierung einigen. Auch der Bund betrachtet die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs als „wichtige Zukunftsaufgabe“ (vgl. Kleine Anfrage 17/8412), so dass es vor dem Hintergrund der 2019 auslaufenden Programme sinnvoll ist, eine Bund-Länder-Kommission damit zu beauftragen, unterschiedliche Lösungsansätze zur ÖPNV-Finanzierung zu erarbeiten, die der Finanzierung des ÖPNV neue Perspektiven aufzeigt.

elektronische Vorab-Fassung*