

Finanzierung des Schienennahverkehrs – neue Weichenstellung in Sachsen nötig!

*Vom VCD erarbeitetes gemeinsames Positionspapier
des VCD (Verkehrsclub Deutschland) Landesverband Elbe-Saale e.V.,
und der Städte Chemnitz, Dresden und Leipzig*

Ausgangslage:

Die Bundesregierung hat die Regionalisierungsmittel zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Jahr 2010 unverändert gelassen, eine Revision steht für das Jahr 2014 an.

Der Freistaat Sachsen hat dagegen die Zuweisungen aus diesen Mitteln an die Aufgabenträger des SPNV im Dezember 2010 um insgesamt 24,2 Mio. Euro gekürzt, um damit einen Sparbeitrag zu leisten und indirekt Spielräume für den Abbau der Staatsverschuldung zu schaffen. Im Jahr 2012 soll die Einsparung gegenüber dem vorherigen Planansatz bei 34,9 Mio. liegen. Im Ergebnis werden dann weniger als zwei Drittel der vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel zur Bestellung von Zugkilometern eingesetzt, während es beispielsweise im Nachbarland Thüringen rund 90 % sind.

Bewertung:

Den Abbau der Staatsverschuldung zur Entlastung künftiger Generationen begrüßen wir.

Im Bereich der SPNV-Finanzierung tragen die im Dezember 2010 beschlossenen Kürzungen allerdings nicht zu einer nachhaltigen Haushaltsentlastung bei.

Blick auf die Folgen zur Begründung der Bewertung:

Offenbar war das Ministerium davon ausgegangen, dass die Zweckverbände noch Reserven besitzen, an denen gespart werden kann, so hatte sich Minister Morlok im Zuge der Haushaltsberatungen vom Dezember 2010 geäußert. Wie sich nun zeigt, war dies nicht der Fall. In allen Zweckverbänden, die 2011 weniger Geld als 2010 zur Verfügung hatten, wurden Fahrplanangebote verschlechtert oder Investitionen verschoben. Besonders diejenigen Besteller, die bereits durch Ausschreibungsverfahren Effizienzgewinne erreicht haben, werden stark betroffen, da diese ihre möglichen Effizienzgewinne bereits ausgereizt haben.

Im Bereich des ZNVL fanden die umfangreichsten Abbestellungen statt. Hier wurde am 16.02.2011 beschlossen, eine gut frequentierte S-Bahn-Linie (S 1 von Leipzig-Grünau bis Leipzig-Hbf) vom 30.04.2011 bis zur Eröffnung des City-Tunnels 2013 vollständig abzubestellen. Weiterhin wurden z. B. RB-Verbindungen von Leipzig nach Eilenburg (teilweise bis Torgau) gestrichen. Im Juni folgte die Ausdünnung des Zugverkehrs von Grimma nach Döbeln vom Einstunden- auf den Zweistunden-Takt. Die Anbindung mehrerer Mittelzentren an Leipzig wurde dadurch erheblich verschlechtert.

Im Bereich des ZVMS wurde beschlossen, auf mehreren Verbindungen durch Wegfall bestimmter Züge die Taktzeiten zu verlängern, insbesondere auf den Strecken Chemnitz – Zwickau, Döbeln – Nossen, Chemnitz – Riesa und Gößnitz – Glauchau – Chemnitz. Für Dezember 2012 ist die Abbestellung von Zügen in Richtung Erfurt geplant.

Bei der Vogtlandbahn wurde bereits unmittelbar nach dem Beschluss des Landtages im Dezember 2010 ein Einstundentakt durch einen Zweistundentakt ersetzt.

Im Bereich der Zweckverbände VVO und ZVON (d. h. Im Direktionsbezirk Dresden) konnte die Kürzung teils dadurch aufgefangen werden, dass Stationsnutzungsentgelte zufällig stark sanken und die DB Netz AG auf die Erhebung von Regionalfaktoren (als Zuschläge zu den Trassenpreisen) verzichten muss. Die Fahrpläne konnten dort zwar für 2011 durchgängig gesichert werden, allerdings wurden etliche Vorhaben der Infrastruktur (z. B. dringend nötige Modernisierungen von Zugangsstellen) gestrichen bzw. vertagt. Im Bereich des ZVON wurde für den 01.08.2011 eine überdurchschnittliche Steigerung der Beförderungstarife von durchschnittlich 7,7 % beschlossen. Für 2012 ist noch nicht absehbar, ob die Fahrpläne bestehen bleiben können.

Im Ergebnis wurde das Angebot für die Fahrgäste teilweise deutlich verschlechtert: Die Züge fahren seltener und sind zugleich öfter überfüllt. In Einzelfällen ergeben sich auch längere Fahrzeiten, weil die Halte weggefallener Regionalbahnen durch Regionalexpresszüge zusätzlich bedient werden müssen, die zuvor schneller unterwegs waren (z. B. zwischen Eilenburg und Leipzig). Dort wo es – wie im Verkehrsverbund Oberelbe – bislang noch nicht zu Abbestellungen kam, findet zumindest eine latente Verschlechterung durch ausbleibende Investitionen statt.

Aufgrund der Kurzfristigkeit der Abbestellungen entstanden zudem sinnlose Ausgaben allein dadurch, dass die Abbestellungen nicht mit der gebotenen Vorlaufzeit angemeldet werden konnten. So müssen für die abbestellten Züge, die seit Februar oder April 2011 nicht mehr verkehren können, für das gesamte Kalenderjahr Stationspreise gezahlt werden. Allein dieser Effekt macht z. B. für die in Leipzig weggefallene S 1 etwa eine halbe Million Euro für den Zeitraum Mai bis Dezember 2011 aus, die gezahlt werden, ohne dass ein einziger Zug dieser Linie einen Haltepunkt tatsächlich anfährt.

Hinzu kommen einige Entwicklungen der neuesten Zeit, die bei der Landtagsentscheidung im Dezember noch nicht berücksichtigt werden konnten:

- Der letzte Winter sowie Zugunglücke haben 2011 gezeigt: Es besteht ein hoher Bedarf an Erhaltungsinvestitionen bei Straße und Schiene – bei der Schiene und an den Verknüpfungsstellen zur Straße sind auch diese Investitionen durch die Sparmaßnahmen in Gefahr.
- Ein neuer Ölpreisschub erreichte im April 2011 die Marke von 120 Dollar pro Barrel (Höchstwert seit August 2008), bei den Benzinpreisen zeichnet sich für 2011 das höchste Jahresmittel aller Zeiten ab. In dieser Situation erweist sich der bundesweite Trend zu einer stärkeren Nachfrage beim ÖPNV als Alternative zum Pkw, wie er 2008 in den Mobilitätsstudien „SrV“ und „Mobilität in Deutschland“ ermittelt wurde, sowie die geringere Neigung junger Erwachsener, einen eigenen Pkw anzuschaffen, als stabil. Die Verschlechterungen des ÖPNV-Angebots in Sachsen laufen jedoch dem

Trend zur umweltfreundlichen Fortbewegung entgegen. Während dieser Trend in den Städten auch durch vermehrten Fahrradverkehr seinen Ausdruck findet, wird er in den ländlichen Regionen, deren Nahverkehrsangebote sich zusehends verschlechtern, die Abwanderung der jungen Generation weiter vorantreiben. Auch mit Blick auf die Energieeffizienz ist die Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene geboten, da der Schienenverkehr meist elektrisch und generell energieeffizienter und emissionsärmer betrieben werden kann.

- Die Vorstellung des Haushaltsergebnisses 2010 am 7. April 2011 hat gezeigt, dass sich bereits 2010 die Einnahmen des Freistaats erheblich besser entwickelt haben als sie in der Haushaltsplanung angesetzt wurden. Dadurch ist die verbliebene Pro-Kopf-Verschuldung bereits niedriger als zum Zeitpunkt des Haushaltsbeschlusses im Dezember 2010 angenommen.
- Die Wirtschaftsentwicklung in Sachsen verläuft erkennbar besser als im Herbst 2010 angenommen wurde, so dass höhere Steuereinnahmen erwartet werden können. Insbesondere die Industrie verzeichnet wachsende Umsätze und die Arbeitslosigkeit hat den niedrigsten Stand seit 1991 erreicht. Damit verbessert sich die Haushaltslage des Freistaates.

Besondere Zukunftsrisiken:

Sofern der durch die ÖPNV-Finanzierungsverordnung eingeschränkte Finanzrahmen für die Zweckverbände nicht zumindest für die Jahre 2012 bis 2014 wieder in dem Maße erhöht wird, dass notwendige Erhaltungsinvestitionen und das Fahrplanangebot von 2010 realisiert werden können, drohen sechs wesentliche Risiken:

- 1.) Eine zentrale Rolle spielt die anstehende **Revision der Regionalisierungsmittel**: Der Unterausschuss „Revision 2014“ des bundesweiten Arbeitskreises Bahnpolitik, der im Namen aller deutschen SPNV-Aufgabenträger die Rahmenbedingungen für die Neuverteilung der Mittel ab 2014 setzt, wird mit hoher Wahrscheinlichkeit die 2012 bestellten Zugkilometer als wesentliche Referenzgröße bei der Neuverteilung der Mittel zu Grunde legen. Dies ist für die Mittelzuweisung ab 2014 der Schlüsselindikator: Wer jetzt spart, dreht den Hahn für die Zeit ab 2014 zu! Wer jetzt so viel Geld bereitstellt, dass die Züge wieder in vollem Umfang wie 2010 fahren können, sichert dem Freistaat die zukünftigen Regionalisierungsmittel, die nötig sind, um das SPNV-Netz in Sachsen auch weiterhin sinnvoll zu betreiben. Bleiben diese ab 2014 aus, werden die Investitionen in die Bahn-Infrastruktur (bis hin zum Leipziger City-Tunnel) teilweise zu Investitionsruinen, weil auf ihnen nicht der für die Amortisierung nötige Verkehr stattfinden kann!
- 2.) Eine Änderung der **Trassen- und Stationspreise** der DB AG hat die Zweckverbände in unterschiedlichem Maße betroffen, neben etlichen Kostensenkungen gibt es auch bereits Kostensteigerungen. Die neuen Stationspreise gelten dabei vom 01.01.2011 bis zum 31.12.2014. Beim Stationspreissystem muss jedoch berücksichtigt werden, dass dieses für drei Jahre stabil ist, anschließend wird es auf der Grundlage des vorangegangenen Dreijahreszeitraums neu berechnet. Wenn auf etlichen Strecken von 2011 an weniger Züge unterwegs sind, muss damit gerechnet werden, dass sich

die Stationspreise ab 2014 auf diesen Abschnitten verteuern, um die Fixkosten des Stationsunterhalts auf die verbliebenen Züge umzulegen – wenn weniger Verkehr auf die Schiene kommt, wird dieser dafür verstärkt zur Kasse gebeten.

Unabhängig von der Neuberechnung planen die Infrastrukturunternehmen der DB AG (DB Netz und DB Station und Service) in ihren Unternehmensplanungen bereits eine jährliche Steigerung der Erlöse von 2 % ein, obwohl die Regionalisierungsmittel bundesweit nur um 1,5 % ansteigen. Alleine damit ergibt sich bereits eine zusätzliche jährliche Finanzierungslücke.

- 3.) Über längere Zeit nicht benötigte Lokomotiven, Triebzüge und Wagen werden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Regel andernorts eingesetzt. Bevor das rollende Material Sachsen auf Dauer verlassen hat, das für den Fahrplanumfang von 2010 erforderlich war und verschrottet oder an anderen Einsatzorten möglicherweise langfristig gebunden wird, **wird ein politisches Signal benötigt, dass der Freistaat seinen Schienennahverkehr auf Dauer nicht ab- sondern wieder aufbauen will.** Gleiches gilt hinsichtlich der Triebfahrzeugführer. Die nicht mehr in Sachsen benötigten Fachkräfte finden außerhalb Sachsens leicht einen Arbeitsplatz, da andere Bundesländer die zukünftige Rolle des SPNV klarer erkannt haben und die Angebote eher ausweiten als einschränken.
- 4.) Durch eine gleichzeitige Drosselung der Investitionsförderung für Busse und die 2011 vorgeschlagenen Änderungen in der Finanzierung der Schülerbeförderung wird das **Gesamtsystem ÖPNV** in Sachsen zusätzlich destabilisiert. Vergleichbare Einschnitte wurden in anderen Bundesländern nach den Erfahrungen mit den Folgen schon wieder zurückgenommen.
- 5.) Dort, wo kein Personenverkehr auf der Schiene mehr bestellt wird, kann auch der Schienengüterverkehr nicht mehr rentabel betrieben werden, wie sich z. B. an der Strecke Beucha-Trebsen (Landkreis Leipzig) gezeigt hat. Die Folgen der verfehlten Sparpolitik betreffen über die Personenbeförderung hinaus somit auch die Güter verladende Wirtschaft – zusätzlich zu den betroffenen Wirtschaftsunternehmen, die sich bei der Standortwahl an der Erreichbarkeit mit der Bahn orientiert haben. In jedem Fall verschlechtern sich damit die **Standortfaktoren für die sächsische Wirtschaft.**
- 6.) Die verschlechterte Anbindung einiger Regionen widerspricht dem Gedanken der **Daseinsvorsorge** und begünstigt die Abwanderung aus Sachsen.

Appell als Schlussfolgerung:

Vor diesem Hintergrund kann aus heutiger Sicht nicht verantwortet werden, dass die Mittel in den nächsten vier Jahren auf so niedrigem Niveau bleiben wie es in der aktuellen Fassung der ÖPNV-Finanzierungs-Verordnung geplant ist. Und es gibt Gründe, die Lage heute anders zu bewerten als im letzten Herbst.

Daher handelt es sich bei diesem Anliegen auch nicht um einen Präzedenzfall für Begehrlichkeiten aus allen Richtungen, bei denen der Freistaat jetzt gespart hat. Es geht vielmehr um die langfristige Absicherung des Sparkurses!

Die Auswirkungen, die sich ab 2014 ergeben, werden den sächsischen Staatshaushalt zusätzlich belasten oder noch zusätzliche Streichungen erforderlich machen. Ohne Korrektur würde eine Abwärts-Spirale in Gang gesetzt, die das infrastrukturelle Grundgerüst des Freistaates, zu dem einmal das dichteste Eisenbahnnetz Deutschlands zählte, und in das über zwei Jahrzehnte wesentliche Investitionen des Freistaates flossen, nachhaltig beschädigt. Das, was als Konsolidierungsmaßnahme angedacht und beschlossen wurde, zeigt sich bei näherem Hinsehen als Maßnahme, die dem Freistaat zusätzliche Mittel abfordert. Ohne Notwendigkeit verzichtet er mutwillig auf Mittel, die der Bund ihm nach gleichen Grundsätzen wie allen anderen Bundesländern gewähren würde. **Als Folge fordert der Freistaat Sachsen künftig selbst seine Schlechterstellung gegenüber den anderen Ländern heraus.**

Mindestens die Summe, die die Zweckverbände zum Bestellen des Fahrplanangebotes von 2010 und ihrer Investitionsplanungen benötigen, muss somit schnellstmöglich wieder bereit gestellt werden! Diese Bereitstellung muss frühzeitig gesichert werden, weil die Wiederbestellung von Zügen aufgrund der Anmeldezeiten der Fahrplantrassen etwa 8 Monate im Voraus erfolgen muss. Die ÖPNV-Finanzierungsverordnung muss wieder geändert werden!

Nachdem die Kürzungen bekannt geworden sind, gehen auch die Bürger auf die Barrikaden, wie sich in Leipzig zeigt, wo die Abbestellung der Linie S 1 zur Gründung einer eigenen Bürgerinitiative führte, die in kürzester Zeit mehrere tausend Unterschriften sammeln konnte. Auch im Zusammenhang mit der Einführung einer Umweltzone in Leipzig wurde von der Bevölkerung mit Unverständnis aufgenommen, dass umweltfreundliche elektrische Verkehrsmittel, die gerade eine Alternative zum Straßenverkehr darstellen, für mehrere Jahre ersatzlos gestrichen werden.

Auch der thüringische Verkehrsminister Carius hat den Freistaat Sachsen kritisiert, weil sowohl von Leipzig als auch von Chemnitz aus die SPNV-Verbindungen in den Thüringer Landkreis Altenburger Land und damit länderübergreifende Verbindungen des SPNV verschlechtert wurden.

Wir möchten daher an Sie appellieren, lieber jetzt auf neue Entwicklungen angemessen zu reagieren und über einen Nachtragshaushalt die Finanzierungsverordnung so zu korrigieren, dass die 2010 vorhandenen Fahrplanangebote ab 2012 wieder bestellt werden können. Der Bund hat das Geld bereitgestellt und die Wirtschaftsentwicklung ermöglicht diesen Nachtragshaushalt ohne Abstriche beim Schuldenabbau.

VCD Landesverband Elbe-Saale e. V. *(der mitgliederstärkste Fahrgastverband in Sachsen)*
sowie die drei Städte Chemnitz, Dresden und Leipzig

Hintergrund: Reduzierung der Mittel im Vergleich zur Planung von 2009:

Tabelle 2: Vergleich alter und neuer Finanzierungsverordnung (FinVO)

ÖPNV Sachsen - Mittelbereitstellung								
An die Zusammenschlüsse in den Jahren 2008 bis 2014 ausreichende Mittel in EUR								
I. Aufstellung nach FinVO vom 29. April 2009								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
1. Zweckverband für Nahverkehrsraum Leipzig	105.437.800	107.019.367	109.246.268	105.963.238	109.184.640	121.902.967	122.707.529	
2. Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen	88.307.000	89.631.605	92.699.764	98.867.638	99.641.530	103.222.409	103.702.035	
3. Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe	108.860.600	110.493.509	110.213.804	111.795.233	112.759.320	113.549.158	114.870.153	
4. Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien	43.926.100	44.584.992	46.397.375	48.027.954	48.500.103	49.037.352	49.485.539	
5. Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland	38.468.500	38.468.500	38.455.159	38.552.041	38.854.218	38.074.073	38.264.552	
II. Aufstellung nach neuer FinVO - Inkrafttreten 1.1.11								
	2011	Diff. zu I.	2012	Diff. zu I.	2013	Diff. zu I.	2014	Diff. zu I.
1. Zweckverband für Nahverkehrsraum Leipzig	99.601.833	6.361.405	99.855.906	9.328.734	111.537.932	10.365.035	112.283.388	10.424.141
2. Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen	92.932.211	5.935.427	91.128.159	8.513.371	94.445.725	8.776.684	94.892.431	8.809.604
3. Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe	105.083.711	6.711.522	103.125.165	9.634.155	103.894.422	9.654.736	105.111.805	9.758.348
4. Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien	45.144.640	2.883.314	44.356.255	4.143.848	44.867.857	4.169.495	45.281.687	4.203.852
5. Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland	36.237.605	2.314.436	35.534.515	3.319.703	34.836.752	3.237.321	35.013.936	3.250.616
		24.206.104		34.939.811		36.203.271		36.446.561