

Sächsischer Landtag

6. Wahlperiode

Antrag

der **Fraktion DIE LINKE.**

Thema: **Schienenpersonennahverkehr in Sachsen dauerhaft sichern - durch den Freistaat verhandelte Finanzierungsdefizite auffangen!**

Der Landtag möge beschließen:

Die Staatsregierung wird ersucht,

I. dem Landtag zu berichten,

1. welche Beschlüsse und Entscheidungen für welchen Zeitraum anlässlich der Besprechung der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 24. September 2015 zur Neuordnung der Regionalisierungsmittel getroffen wurden,
2. wie sich die Staatsregierung in der in Ziffer 1 näher bezeichneten Besprechung verhalten hat und welche Auswirkungen dieser Beschlüsse und Entscheidungen auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Freistaat Sachsen zu erwarten sind,
3. ob die Staatsregierung der in der in Ziffer 1 näher bezeichneten Besprechung erzielten Einigung zur Neuordnung der Regionalisierungsmittel im Bundesrat zustimmen wird,
4. wie sich die mit der Einigung festgelegte Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Bundesländer nach dem „Kieler Schlüssel“ unter Berücksichtigung der vereinbarten Dynamisierung auf die Nominal-Verteilung der Mittel nach der Verordnung des Sächsischen

Dresden, den 8. Oktober 2015

Rico Gebhardt

Fraktionsvorsitzender

Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVFinVO) auf die einzelnen SPNV-Zweckverbände im Freistaat Sachsen auswirkt, insbesondere auf die im Zeitraum vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2020 im Vergleich zur bislang gültigen Nominal-Verteilung der Regionalisierungsmittel und zu den für 2016 zugesagten Mittel,

5. wie sich die mit der Einigung abzeichnende künftige Verteilung der Regionalisierungsmittel bis zum 31. Dezember 2020 auch unter Beachtung der durch die nach der Anlage 3 zu § 1 Absatz 1 Satz 6 ÖPNVFinVO bereits vorgeschriebenen Betriebsprogramme im jeweiligen Verbandsgebiet und der aus den Bau- und Finanzierungsverträgen zwischen dem Freistaat Sachsen und der Deutschen Bahn AG zu den S-Bahn-Netzen sowie Regionalbahn- und Regionalexpresslinien auf die jeweiligen Betriebsprogramme der S-Bahn-, Regionalbahn-, und Regionalexpresslinien im SPNV, insbesondere des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes, des Dresdner S-Bahn-Netzes und des Chemnitzer Modells sowie vereinbarter und genehmigter Fahrzeugpools der SPNV-Zweckverbände auswirken werden, insbesondere
 - auf die geplanten und/oder vertraglich gebundenen Fahrplanleistungen / Fahrplankilometer sowie ggf. erforderliche Leistungsminderungen
 - auf die bestellten Strecken im SPNV
 - andere vertraglich gebundene Leistungen
 - auf Fahrzeugfinanzierungen sowie
 - auf ggf. erforderliche Remanenzkosten,
6. wie sich die mit der Einigung vereinbarte Neuverteilung der Regionalisierungsmittel sowie die Fortführung der Finanzierung durch Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) auf die Fortsetzung des ÖPNV-Landesinvestitionsprogramms auf den SPNV und ÖPNV im Freistaat Sachsen auswirken wird, insbesondere
 - der in § 2 Absatz 2 ÖPNVFinVO genannten Projekte
 - der Förderung von SPNV-ÖPNV-Schnittstellen
 - der Förderung von ÖPNV-Leitsystemen
 - der Förderung von barrierefreien Haltestellen im SPNV sowie
 - der möglichen Finanzierungsunterstützung für den Ausbau der Strecke Leipzig-Bad-Lausick-Chemnitz.

II. sich auf Landes- und Bundesebene dafür einzusetzen, dass

1. in den kommenden Doppelhaushalten 2017/18 und 2019/20 mindestens mögliche Zuweisungsverluste aus den Regionalisierungsmitteln den Zweckverbänden aus eigenen Haushaltsmitteln des Freistaates Sachsen kompensiert werden, um den Zweckverbänden die für die Fortführung der vertraglich gebundenen SPNV-Netze erforderliche Planungssicherheit zu erhalten,
2. die Regionalisierungsmittel mittelfristig zu mindestens 95 Prozent den Zweckverbänden zur eigenständigen Organisation des SPNV im Freistaat Sachsen zur Verfügung stehen und
3. die Deutsche Bahn AG die Stations- und Trassenpreise in einem neuen, transparenten, nachvollziehbaren und den tatsächlichen betriebswirtschaftlichen Anforderungen entsprechenden System ordnet und langfristig stabilisiert.

Begründung:

Bereits für das Jahr 2014 war geplant, dass Bundesrat und Bundestag eine Neuverteilung der Regionalisierungsmittel für den SPNV verabschieden. Die Verkehrsminister der Länder beschlossen auf der Verkehrsministerkonferenz am 1. und 2. Oktober 2014 in Kiel, die Regionalisierungsmittel von derzeit 7,3 Milliarden Euro auf jährlich 8,5 Milliarden Euro aufzustocken. Zugleich sollten die Mittel in den Folgejahren mit einer Rate von 1,5 Prozent auf 2,8 Prozent dynamisiert werden, um die stetig steigenden Kosten für die Nutzung der Infrastruktur, Energie und Personal ausgleichen zu können.

Bei der Besprechung der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 24. September 2015 war überraschend auch über die Zukunft der Regionalisierungsmittel für den Nahverkehr mitentschieden worden. Die oben geschilderten Zielvorgaben der Verkehrsminister der Länder sind allerdings wohl verfehlt worden. Gerade die ostdeutschen Länder müssen durch den erzielten Kompromiss mit erheblichen Mittelverlusten für den SPNV rechnen. Der Landtag steht nach Auffassung der antragstellenden Fraktion DIE LINKE. in der Pflicht, zu klären, wie es zu diesen Mittelverlusten kommen konnte und sich das künftigen Leistungsangebot des SPNV im Freistaat Sachsen darstellt.

Zu berücksichtigen ist auch, dass die Zweckverbände im Freistaat Sachsen nach der Anlage 3 zu § 1 Absatz 1 Satz 6 ÖPNVFinVO verschiedene Zugleistungen bereitzustellen haben, deren Finanzierung nun wie das gesamte SPNV-Angebot gefährdet ist. Damit das bestehende System erhalten bleibt, müssen die zugesagten Mittel den Zweckverbände bereitgestellt werden, damit rechtsgültige und verbindliche Verträge eingehalten und das SPNV-Netz in Sachsen aufrechterhalten werden. Dazu muss der Freistaat Sachsen für den Fall sinkender

Regionalisierungsmittel dafür Sorge tragen, dass eine Kompensation durch eigene Haushaltsmittel erfolgen kann.

Mittelfristig sollen 95 Prozent (statt derzeit rund 80 Prozent) der dann perspektivisch weniger zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel an die Zweckverbände weitergegeben werden, um Kostensteigerungen aufzufangen und das derzeitige Angebot aufrecht zu erhalten.

Um künftige drastische Kostensteigerungen durch Trassenentgelte und Stationsgebühren der Deutschen Bahn AG zugunsten Zweckverbände im Freistaat Sachsen zu verhindern, muss sich die Staatsregierung beim Bund dafür einsetzen, das Entgeltsystem transparent, nachvollziehbar und den Bedarf entsprechend neu zu ordnen.