



Eine ausreichende Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gewährleisten

Rede von Katrin Kunert, 21. Februar 2013

222. Sitzung des Deutschen Bundestages am
Donnerstag, dem 21. Februar 2013
TOP 28.a: Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur
Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und
Finanzhilfen, Drucksache 17/12296 und
TOP 28.b: Eine ausreichende Finanzierung des
öffentlichen Nahverkehrs gewährleisten, Drucksache
17/12376
Katrin Kunert, Fraktion DIE LINKE

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrter Herr
Präsident,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

anlässlich des von der Bundesregierung vorgelegten
Gesetzesentwurfs zur Zukunft der Entflechtungsmittel
haben wir uns entschlossen, das mit den
Entflechtungsmitteln eng verzahnte Thema der
Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs
auf die Tagesordnung zu setzen. Dazu wurde durch
DIE LINKE auch ein entsprechender Antrag vorgelegt.
Die sogenannten Entflechtungsmittel, also die Mittel,
die nach dem Entflechtungsgesetz vom Bund an die

Länder zu zahlen sind, dienen als Ausgleich dafür, dass sich der Bund infolge der Föderalismusreform aus der Finanzierung bestimmter Aufgaben zurückgezogen hat. Das Ziel der Föderalismusreform bestand darin, bestehende Mischfinanzierungen abzubauen. Erreicht werden sollte dies durch eine entsprechende Grundgesetzänderung. Durch diese Grundgesetzänderung wurde – vereinfacht gesagt – festgeschrieben, dass bestimmte Aufgaben zukünftig ausschließlich durch die Länder zu finanzieren sind. Im Gegenzug wurde festgelegt, dass die Länder für einen Übergangszeitraum bis 2019 durch den Bund Kompensationszahlungen erhalten sollen. Deren Höhe ist bis Ende dieses Jahres festgeschrieben. Betroffen hiervon sind neben unterschiedlichen Aufgaben, wie z.B. der Wohnraumförderung oder dem Aus- und Neubau von Hochschulen, die Investitionen, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden erforderlich sind. Diese Investitionen fließen sowohl in kommunale Straßen als auch in den ÖPNV.

Auch wenn der von Ihnen vorgelegte Gesetzentwurf zumindest keine Absenkung der Entflechtungsmittel vorsieht, geht die nunmehr vorgeschlagene Regelung, nämlich die Fortführung der Zahlungen in bisheriger Höhe, also 1,3355 Milliarden Euro pro Jahr, am tatsächlichen Finanzierungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur vorbei. In der Begründung des Gesetzentwurfes sagen Sie, die in § 6 Absatz 1 des Entflechtungsgesetzes vorgeschriebene Angemessenheits- und Erforderlichkeitsprüfung hat noch nicht stattgefunden. Von Gesetzes wegen haben Sie dafür ja auch noch bis Ende 2013 Zeit.

Es dürfte allerdings schon jetzt jedem hier im Haus klar sein, dass die von Ihnen angestrebte Fortführung der Zahlungen in der bisherigen Höhe den Bedarf nicht decken kann. Aus den Ergebnissen der von der Verkehrsministerkonferenz vorgelegten Bedarfsermittlung ergibt sich hinsichtlich der

Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden ein Bedarf an Bundesmitteln in Höhe von 1,96 Milliarden Euro jährlich. DIE LINKE unterstützt daher ausdrücklich die Forderung des Bundesrates in seiner Stellungnahme zum vorgelegten Gesetzentwurf, die Höhe der Entflechtungsmittel entsprechend anzupassen. Es ist vollkommen unverständlich, dass den Kommunen mit Verweis auf den angeblich nicht bekannten Bedarf, die notwendige Finanzierung in diesem Bereich versagt wird. Der ÖPNV ist für die gesellschaftliche Entwicklung in der Bundesrepublik sowohl in sozialer als auch in ökologischer Hinsicht von größter Bedeutung. Vor dem Hintergrund der anstehenden Energiewende denke man nur an die im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr deutlich bessere Energiebilanz des ÖPNV. Gleichzeitig erfüllt der ÖPNV das Mobilitätsbedürfnis von Millionen Nutzerinnen und Nutzern.

Die Kommunen leiden seit Jahren an einer strukturellen Unterfinanzierung und können die Aufgabe, einen attraktiven und hochwertigen ÖPNV zu organisieren und zu betreiben, nicht alleine stemmen. Beim straßengebundenen ÖPNV, also dem Verkehr mit Bussen, Straßen- und U-Bahnen, wird der Neu- und Ausbau - in Abhängigkeit von den landesspezifischen Förderbedingungen - mit 70 Prozent teilweise sogar mit bis zu 85 Prozent mit Entflechtungsmitteln finanziert. Diese Zahlen machen deutlich, wie wichtig die Entflechtungsmittel für die örtliche Verkehrsinfrastruktur sind. Die Entflechtungsmittel bilden darüber hinaus auch eine wichtige Finanzierungsquelle für den Schienenpersonennahverkehr, also insbesondere den Verkehr mit S-Bahnen.

Der von der Bundesregierung vorgelegt Gesetzentwurf ist nicht nur in Bezug auf die Finanzierung der Investitionen, die zur Verbesserung

der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden erforderlich sind, unzureichend. Völlig ausgeblendet bleiben die Fragen, wie der ÖPNV vor dem Hintergrund der besonderen Herausforderungen unserer Zeit, z.B. dem demographischen Wandel oder der Energiewende, überhaupt aussehen soll. Wenn die Anforderungen an den ÖPNV steigen, muss sich dies auch in der Finanzierung bemerkbar machen. DIE LINKE fordert neben einer Erhöhung der Entflechtungsmittel auf die von Bundesrat und Bundesverkehrsministerkonferenz geforderten 1,96 Milliarden Euro jährlich eine grundlegende Reform der ÖPNV-Finanzierung, deren Ziel darin bestehen muss, langfristig, also auch über das Jahr 2019 hinaus, ein attraktives ÖPNV-Angebot sowohl in Ballungszentren als auch in ländlichen Räumen sicherzustellen. Die Höhe der Zahlungen nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes, die neben den Entflechtungsmitteln den überwiegenden Anteil der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs sicherstellen, muss mit der Entwicklung der Trassen- und Stationspreise gekoppelt werden. Wenn letztere um einen bestimmten Prozentsatz steigen, muss die Höhe der Zahlungen nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes um den gleichen Prozentsatz steigen. Dabei muss sichergestellt werden, dass mit den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz tatsächlich der Schienenpersonennahverkehr gefördert und damit der öffentliche Verkehr insgesamt gestärkt wird. Nicht akzeptabel ist es, wenn sich die Bahn, die sich zu hundert Prozent im Eigentum des Bundes befindet, auf bestimmten Strecken aus dem Fernverkehr zurückzieht und dieser nunmehr mit Nahverkehrszügen erbracht wird. Eine Förderung mit Regionalisierungsmitteln stellt in diesem Fall eine Zweckentfremdung dar.

Ich möchte Sie darum bitten, unserem Antrag

zuzustimmen.
Vielen Dank