

Die Senkung der Senkung

Regionalisierungsgesetz nachgebessert

aus SIGNAL 06/2007 (Dezember 2007/Januar 2008), Seite 13 (Artikel-Nr: 10000093)

Dorothee Menzner, MdB

Verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag

Viel Kritik gab es am Regionalisierungsgesetz, doch jetzt wurde nachgebessert. Nur zum Vorteil oder zum Nachteil? ...

Zu Beginn dieser Wahlperiode schickten sich CDU/CSU und SPD an, die Verteilung der Finanzen bei Bund und Ländern neu zu regeln. Grundlagen dafür waren die Föderalismusreform und das Haushaltsbegleitgesetz 2006. Der Bundesrat hätte zwar gegen das Haushaltsbegleitgesetz stimmen können, doch wie stets stellte er sich auch dieses Mal nicht gegen die Kanzlerin. Klartext: Die Bundesländer nahmen die Kürzung der Regionalisierungsgelder hin, weil ihnen Jahr für Jahr rund zehn Milliarden Euro mehr aus der höheren Mehrwertsteuer in die Kassen gespült werden sollten (vgl. SIGNAL 3/2007, Seite 11).

500 Millionen weniger für Bahn & Bus

Mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2006 wurden die Regionalisierungsgelder drastisch gekappt, schon 2006 und 2007 um insgesamt über 500 Millionen Euro - ungeachtet aller Verträge, die zwischen den Bundesländern und den SPNV-Anbietern bestanden!

Im vorangegangenen Gesetzgebungsverfahren hatte DIE LINKE dafür plädiert, die jährliche Steigerung der Gelder um 1,5 Prozent zu erhalten, um zumindest die Teuerung auszugleichen. Vom Büro Menzner waren umfangreiche Zahlenwerke erarbeitet und veröffentlicht worden, um das, was allgemein wenig bekannt war, nämlich die Auswirkung der Kürzung für jedes Bundesland, einzeln auszuweisen.

Im Parlament folgte ein Änderungsantrag zum Haushaltsbegleitgesetz. Die Fraktion wollte damit erreichen, die Gelder stärker an den Schienenverkehr zu binden (Zweckbindung) und deren Verwendung öffentlich nachzuweisen (Transparenz). Aber der Bundestag lehnte den Antrag mit der Mehrheit von CDU/CSU und SPD ab. Allerdings erklärte sich die Bundesregierung, um die Zustimmung des Bundesrats zum Haushaltsbegleitgesetz zu bekommen, bereit, die Senkung später wieder um 500 Millionen Euro zu mindern - also ungefähr um den Betrag, der bei den Ländern für die bereits bestellten Verkehrsleistungen fehlte.

Die Bundesregierung bessert nach

Die Regierung hielt ihr Wort. Sie präsentierte 2007 für das Regionalisierungsgesetz einen erneut geänderten Gesetzestext, der die Dynamisierung - die jährliche Steigerung um 1,5 Prozent - ab 2009 wieder vorsieht. Allerdings ergibt sich der zugesagte Ausgleich um 500 Millionen Euro erst durch die Dynamisierung und wird somit bis in das Jahr 2011 gestreckt.

Um diese Nachbesserung nicht zu gefährden, verzichtete DIE LINKE im Bundestag in Absprache mit den Sprechern der Partei in den Bundesländern auf eine weitere parlamentarische Initiative. Das neu gefasste, bis 2014 geltende

Die Bundesgelder für Bahn und Bus Verteilung auf die Länder 2005 bis 2014												
Region	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Tiefpunkt 2008. Danach werden die Regionalisierungsmittel durch die aktuelle Änderung des Regionalisierungsgesetzes wieder steigen und somit zumindest weniger abgesenkt, als 2006 beschlossen worden war. Allerdings wird das Niveau, das für 2006 ohne Absenkung der Mittel zu erwarten gewesen wäre (siehe 2006 linke Spalte), erst 2013 wieder erreicht werden. (Tabelle: Büro Menzner)	
Regionalisierungsgesetz 2002 – So viel Geld hat es 2005 und hätte es 2006 gegeben												
Haushaltsbegleitgesetz 2006 – So viel Geld hat es 2006 und 2007 gegeben												
Regionalisierungsgesetz 2007 – So viel Geld soll es von 2008 bis 2014 geben												
Millionen Euro	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014		
B.-Württemberg	784,4	747,5	736,4	705,5	696,9	707,5	717,9	728,7	739,6	750,7	762,0	
Bayern	1066,4	1072,2	1056,4	1005,1	999,9	1014,9	1030,1	1045,6	1061,3	1077,2	1083,4	
Berlin	384,9	390,7	384,9	366,4	364,5	389,9	375,5	381,1	386,8	392,6	398,5	
Brandenburg	402,8	408,9	402,8	383,1	381,1	389,9	392,7	398,6	404,5	410,6	416,6	
Bremen	38,6	39,2	38,6	36,9	36,7	37,3	37,8	38,4	39,0	39,5	40,1	
Hamburg	138,4	138,4	138,4	128,5	128,5	130,8	132,7	134,7	136,7	138,8	140,9	
Hessen	522,9	530,7	522,9	497,2	494,6	502,0	509,6	517,2	525,0	532,8	540,8	
M.-Vorpommern	234,2	237,8	234,2	222,8	221,6	224,9	228,3	231,7	235,2	238,7	242,3	
Niedersachsen	606,1	615,2	606,1	576,4	579,4	582,0	590,7	599,6	608,6	617,7	627,0	
N.-Westfalen	1111,1	1127,8	1111,1	1027,5	1002,0	1017,5	1033,8	1050,0	1116,5	1132,2	1150,3	
Rheinland-Pfalz	389,8	375,3	369,8	351,6	349,8	355,0	360,3	365,7	371,2	376,8	382,5	
Saarland	93,0	94,4	93,0	88,6	88,1	89,4	90,8	92,1	93,5	94,9	96,3	
Sachsen	695,2	612,8	605,2	480,4	477,8	485,1	492,4	499,8	507,3	514,9	522,6	
Sachsen-Anhalt	354,0	359,9	354,0	337,5	335,9	340,3	345,9	351,1	356,4	361,7	367,1	
Schl.-Holstein	219,3	222,5	219,3	208,7	207,6	210,7	213,9	217,1	220,3	223,6	227,1	
Thüringen	281,5	285,7	281,5	267,7	266,3	270,3	274,4	278,5	282,7	286,9	291,2	
insgesamt	7053,1	7168,9	7053,1	6709,9	6675,0	6775,1	6876,8	6979,9	7084,6	7190,9	7298,7	

Regionalisierungsgesetz wurde am 8. November 2007 vom Bundestag verabschiedet.

Zweckbindung und Transparenz

Tags zuvor hatten Bündnis 90/Die Grünen, FDP und LINKE abermals versucht, das Regionalisierungsgesetz mit Anträgen im Verkehrsausschuss des Bundestags zu ändern. Die FDP schlug vor, bei den Verkehrsbestellungen ausschließlich auf Ausschreibungen zu setzen. Bündnis 90/Die Grünen forderten umfangreiche Transparenzmaßstäbe nach wissenschaftlichen Kriterien.

DIE LINKE setzte auf mehr Transparenz durch Veröffentlichungspflichten und forderte, § 6 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes wie folgt zu formulieren: »Jedes Bundesland hat bis zum 30. Juni eines Kalenderjahres die im Kalenderjahr davor im Nahverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel erbrachten Verkehrsleistungen sowie die Geldbeträge, die gemäß diesem Gesetz dafür und anderweitig eingesetzt wurden, öffentlich bekannt zu machen. Diese Angaben sind in Personenkilometern oder in Eurobeträgen zu beziffern, und zwar jeweils für Verkehrsleistungen des Regionalexpressverkehrs, des Regionalbahnverkehrs, des S-Bahnverkehrs, des anteiligen Fernverkehrs, des schienengebundenen ÖPNV und des straßengebundenen ÖPNV sowie für Bauinvestitionen und übrige Aufgaben.«

Aber alle Änderungsanträge waren nach den Abstimmungen zwischen Bund und Ländern chancenlos. Doch ein erster Schritt zu mehr Transparenz ist gemacht, denn im novellierten Regionalisierungsgesetz ist erstmals eine jährliche Information des Bundes durch die Länder über die Verwendung der Mittel vorgeschrieben. Der Bundesrat stimmte dem Gesetz am 30. November zu.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000093>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten