

Regionalisierungsmittel

Ohne Moos nix los beim Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs

Eine weitgehend klimaneutrale und ressourcenschonende Mobilität ist eine bedeutende politische Herausforderung, da insbesondere der Straßenverkehr zu den Hauptverursachern des CO₂-Ausstoßes zählt. Die Energiewende kann nur gelingen, wenn wir zugleich die Verkehrswende einleiten. Das Ziel ist eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität. Neben der Ökologisierung des Autoverkehrs ist der Ausbau des Umweltverbundes aus Öffentlichem Personennahverkehr, Fuß- und Radverkehr unerlässlich. Vor allem für den Ausbau des ÖPNV und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) brauchen wir eine verlässliche und zukunftsfähige Finanzierung. Die Reform der Regionalisierungsmittel, die Mittel, mit denen die Länder Nahverkehrszüge bestellen, ist überfällig.

Darüber sind sich die Verkehrsminister aller Bundesländer einig. Die Verkehrsministerkonferenz hat deshalb einstimmig vom Bund gefordert, die Regionalisierungsmittel von gegenwärtig 7,3 Milliarden auf 8,5 Milliarden Euro pro Jahr aufzustocken. Gleichzeitig sehen die Länder – gutachterlich bestätigt – eine angemessene Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln nur dann gegeben, wenn die jährliche Dynamisierung der Mittel von 1,5 auf 2,0 Prozent steigt, um die stark wachsenden Kosten für die Infrastrukturnutzung, für Energie und Personal ausgleichen zu können. Kostensteigerungen bei Stations- und Trassenpreisen sollen darüber hinaus künftig in voller Höhe an den Bund weitergereicht werden können. Die Ver-

teilung der Mittel soll zugunsten derjenigen Bundesländer geändert werden, die bislang im Verteilungsschlüssel benachteiligt sind und Nachholbedarf haben.

Mit dieser Beschlussfassung wehren sich die Länder gegen die Haltung von Bundesfinanzminister Schäuble, der die Regionalisierungsmittel auf 7,3 Milliarden Euro ohne jegliche Dynamisierung einfrieren will. Diese faktische Kürzung würde zu drastischen Einschnitten im SPNV-Angebot führen. Die Länder als Besteller des SPNV wären gezwungen, zahlreiche Züge abzubestellen oder zum Ausgleich sehr tief in die eigenen Kassen zu greifen. Das wäre angesichts der hohen Verschuldung in den Landesetats auf Dauer keine Lösung. So legt Baden-Württemberg in diesem Jahr bereits 84 Millionen Euro aus Landesmitteln drauf, um keine Züge abbestellen zu müssen.

Um den SPNV zukunftsfähig und attraktiv zu machen, braucht es eine bessere und nachhaltige Finanzierung. Nur so schaffen wir die Wende zur nachhaltigen Mobilität.



Winfried Hermann
Foto: MVI Baden-Württemberg

Winfried Hermann

➔ Winfried Hermann (Grüne) ist Minister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg.