

Die Bundesregierung beabsichtigt, das Regionalisierungsgesetz (RegG) mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2006 wesentlich zu verändern. Dies hätte zur Folge, dass den Bundesländern für die Finanzierung ihrer öffentlichen Verkehrsaufgaben in den nächsten Jahren erheblich weniger Gelder des Bundes – Regionalisierungsgelder – zur Verfügung stehen würden, insbesondere im Eisenbahn-Personennahverkehr. Im Vergleich zur geltenden Gesetzeslage ergäben sich für die Bundesländer insgesamt Minderungen bei den Regionalisierungsgeldern in Höhe von 105,8 Millionen Euro bis Ende 2006 und 662,2 Millionen Euro bis Ende 2007.

Außerdem würden die Bundesländer gemäß dem Gesetzentwurf der Bundesregierung in den Jahren ab 2008 jährlich deutlich weniger Regionalisierungsgelder als im Jahr 2005 erhalten. Der Gesetzesentwurf der Bundesregierung sieht vor, auf die gesetzlich vorgesehene Dynamisierung der Regionalisierungsgelder um jährlich 1,5 Prozent zu verzichten. Verglichen mit dem Gesamtbetrag der Regionalisierungsgelder in Höhe von 7.053,1 Millionen Euro im Jahr 2005 würden die Bundesländer ab 2008 Jahr für Jahr 443,2 Millionen Euro weniger erhalten.

Kürzungen in einem solch erheblichen Ausmaß drohen

- die Ziele der Bahnreform zu konterkarieren und
- den bestehenden gesetzlichen Vorgaben für den öffentlichen Personennahverkehr zuwiderzulaufen.

Insbesondere droht das Aussetzen der Dynamisierung der Regionalisierungsgelder, die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs erheblich hinter der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung zurück zu werfen. Deshalb wäre die Änderung des Regionalisierungsgesetzes durch ein Haushaltsbegleitgesetz für die gedeihliche Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs riskant und unverhältnismäßig.

Die von der Bundesregierung vorgesehene Änderung des Regionalisierungsgesetzes sieht zudem die gesetzliche Regelung lediglich für den Zeitraum bis 2010 vor – eine kurzfristige Gesetzgebung, die kaum die geeignete Grundlage für langfristige Verkehrsverträge im ÖPNV – mit Fahrzeugbeschaffung und Infrastrukturentwicklung – sein kann.

Ob Bundesländer, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Unternehmen der Bahnindustrie, Gewerkschaften, Umweltschutz- und Fahrgastverbände – sie alle äußerten massive Bedenken und befürchten angesichts der von der Bundesregierung beabsichtigten Kürzung der Regionalisierungsgelder gravierende Folgen für die Verkehrsentwicklung. Sie benennen eine Kette von sozialen, ökonomischen und ökologischen Auswirkungen: Abbau von Arbeitsplätzen im Verkehrssegment, zunehmender Autoverkehr, sinkende Mobilität, steigenden Energieverbrauch und steigende Abgasemission. Kürzungen der Regionalisierungsgelder würden vor allem Berufspendler, Menschen in ländlichen Gebieten, sozial Schwache, Familien mit Kindern und jene Menschen treffen, die aufs Auto verzichten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir

- 1. Welche Folgen hätte die Umsetzung der im Entwurf der Bundesregierung für ein Haushaltsbegleitgesetz 2006 vorgesehene Änderung des Regionalisierungsgesetzes auf das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Halle (Saale)? Bitte diese konkret auf die Auswirkung bezogen darlegen.**
- 2. Welche Folgen würden sich in der Stadt Halle (Saale) hinsichtlich der Entwicklung der Fahrpreise und des Verlustes von Fahrgästen ergeben?**

3. **Welche geplanten Neu- und Erhaltungsinvestitionen in den ÖPNV in der Stadt Halle (Saale) wären gefährdet oder müssten in die Zukunft verschoben werden?**
4. **Wie viele Arbeitsplätze wären durch die Kürzung der Finanzen aus dem RegG in der Stadt Halle (Saale) in den Jahren 2006 bis 2010 gefährdet?**
5. **Welche sozialen, ökonomischen und ökologischen Konsequenzen hätte eine mögliche Verlagerung des Personennahverkehrs auf den Autoverkehr, insbesondere von der Schiene auf die Straße, in der Stadt Halle (Saale) angesichts der Tatsache, dass schon ein Prozent weniger Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr bundesweit eine zusätzliche Fahrleistung von etwa 400 Millionen Fahrzeugkilometern mehr im Straßennetz bedeuten und die Umweltbilanz des Verkehrs damit deutlich schlechter wäre?**

**Antwort der Verwaltung:**

Das Regionalisierungsgesetz vom 27.12.1993 wurde mit folgender Grundaussage beschlossen:

„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge“.

Aus diesem Grundsatz abgeleitet, ist im Gesetz festgelegt, wie viele finanzielle Mittel jedes Bundesland vom Bund jährlich bis 2007 erhält. Diese Mittel kommen für den Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) in Zuständigkeit der Kommunen und für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Zuständigkeit der Länder zur Anwendung. Bis Ende 2005 erfolgte die im Gesetz festgelegte Dynamisierung in Höhe von jährlich 1,5%.

Mit dem Beschluss der Bundesregierung vom Februar 2006 bis zum Jahr 2009 2,3 Mrd. € einzusparen, ist die bisherige verbindliche Entwicklung beendet worden. Da diese Entscheidung vom Bundesrat zustimmungspflichtig ist, ist dieser Beschluss der Bundesregierung noch nicht verbindlich. Das Land Sachsen-Anhalt hat die für den ÖPNV vorgesehenen Mittel für das Jahr 2006 bisher nicht gekürzt.

Zu den Fragen:

1. Der Anteil aus den Regionalisierungsmitteln an der Gesamtfinanzierung des ÖPSV in der Stadt Halle (Saale) liegt bei 8%. Den größten Anteil der Finanzierung trägt der Fahrgast mit rund 50%. Den Rest finanzieren die Stadt Halle (Saale) und die städtischen Gesellschaften.  
Die Regionalisierungsmittel werden zurzeit zu 50% für den Betriebskostenzuschuss verwendet. Die restlichen 50% werden für den Ausbau der Infrastruktur der HAVAG zur Verfügung gestellt. Durch einen Beschluss des Stadtrates hat sich die Stadt zum Erhalt der Betriebskostenzuschüsse aus den Regionalisierungsmitteln bis zum Jahr 2008 in Höhe von rund 3,5 Mio. € verpflichtet. Eine Reduzierung der Gesamtzulage hätte eine Verschiebung von Baumaßnahmen (vor allem beim Haltestellenausbau bei Straßenbahnlinien) zur Folge.
2. Eine direkte Folge der Verringerung der Zahlungen aus dem Regionalisierungsgesetz ist nicht qualifizierbar. Zum jetzigen Zeitpunkt schlagen hier eher die Kürzungen der Mittel aus dem § 45a PBefG, die Kürzungen bei der Schwerbehindertenbeförderung, die Erhöhung der Mineralölpreise, die Inflationsrate und die allgemein unzureichende wirtschaftliche Entwicklung im Bereich der Stadt Halle (Saale) zu Buche.

3. Durch den jetzigen Anteil der Mittel des Landes aus dem Regionalisierungsgesetz sind die Konsequenzen nicht erheblich. Probleme kann es geben, wenn die GVFG-Mittel des Landes reduziert werden.
4. Die Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz des Bundes werden in Sachsen-Anhalt zum größten Teil für den SPNV verwendet. Kürzungen, die in diesem Bereich auftreten, können zu Konsequenzen im Arbeitsmarktbereich führen. Da die Stadt Halle (Saale) aber über die Strukturaufteilung und Perspektiven der privaten Bahnunternehmen nicht informiert wird, sind Aussagen nicht möglich. Für die HAVAG, die aus anderen Gründen an einer Personalreduzierung arbeitet, sind Konsequenzen ausschließlich aus der Kürzung der Regionalisierungsmittel nicht zu erwarten.
5. Die hier gestellte Frage beinhaltet eine Vielzahl von komplexen Themen, deren Wirkung sehr eng miteinander verknüpft ist. Eine Beantwortung bezogen auf die Auswirkungen von Veränderungen des Regionalisierungsgesetzes ist deshalb nicht möglich.

Dr. Thomas Pohlack  
Beigeordneter