

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

**zu dem Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Caren Lay,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.**

– Drucksache 18/8074 –

Drohende Streckenstilllegungen verhindern – Regionalisierungsmittel erhöhen

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der unter anderem beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, umgehend einen Gesetzentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes zu beschließen, mit dem die Regionalisierungsmittel rückwirkend zum 1. Januar 2016 um 500 Millionen Euro auf 8,5 Milliarden Euro erhöht werden und die jährliche Steigerungsrate auf 2 Prozent pro Jahr festgelegt wird, um insbesondere eine Benachteiligung Ostdeutschlands und drohende Streckenstilllegungen zu verhindern.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 18/8074 abzulehnen.

Berlin, den 27. April 2016

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert
Vorsitzender

Sebastian Hartmann
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Sebastian Hartmann

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 18/8074** in seiner 164. Sitzung am 14. April 2016 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, umgehend einen Gesetzentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes zu beschließen, mit dem die Regionalisierungsmittel rückwirkend zum 1. Januar 2016 um 500 Millionen Euro auf 8,5 Milliarden Euro erhöht werden und die jährliche Steigerungsrate auf 2 Prozent pro Jahr festgelegt wird, um insbesondere eine Benachteiligung Ostdeutschlands und drohende Streckenstilllegungen zu verhindern.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 73. Sitzung am 27. April 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 18/8074 in seiner 81. Sitzung am 27. April 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag in seiner 65. Sitzung am 27. April 2016 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** schloss sich der Fraktion der SPD an und hob hervor, der Bund habe sich in der mit den Ländern im September 2015 getroffenen Vereinbarung schon bereit erklärt, die Regionalisierungsmittel gegenüber dem früheren Rechtsstand um 700 Millionen Euro jährlich zu erhöhen und sie zu dynamisieren. Wenn die Fraktion DIE LINKE. fordere, den mit den Ländern geschlossenen Kompromiss noch einmal zu verändern, impliziere dies, dass man das Gesamtpaket wieder „aufschnüre“, denn man könne dann nicht nur über Teilaspekte verhandeln. Sie betonte ausdrücklich, sie wolle dieses Gesamtpaket nicht wieder „aufschnüren“. Weiterhin wies sie darauf hin, dass auch die Verteilung der Mittel unter den Ländern nach dem „Kieler Schlüssel“ Teil des Kompromisses vom September 2015 gewesen sei. Die Fraktion DIE LINKE. versuche nun, diesen Kompromiss im Nachhinein zu korrigieren. Sie lehne den Antrag der Fraktion DIE LINKE. ab.

Die **Fraktion der SPD** begrüßte die Einigung zwischen Bund und Ländern im Hinblick auf die Fortschreibung der Regionalisierungsmittel, die es am 24. September 2015 gegeben habe. Es sei hier ein Kompromiss vereinbart worden, bei dem die Länder ihre Forderungen nicht in vollem Umfang durchgesetzt hätten, was bei einer Verhandlungslösung aber auch zu erwarten gewesen sei. Das Verhandlungsergebnis sei eine Basis gewesen, um zu einer kurzfristigen Klärung zu gelangen und damit Planungssicherheit für Länder und Kommunen zu schaffen. Meinungsverschiedenheiten gebe es jetzt im Hinblick auf die Auslegung des „Kieler Schlüssels“ und die auf dieser Grundlage durch Rechtsverordnung zu regelnde Verteilung der Mittel zwischen den Ländern. Sie spreche sich diesbezüglich für eine einvernehmliche Einigung der Länder aus. Die aus der Einigung im September 2015

resultierende Aufgabe des Bundes sei es, im Rahmen der Eisenbahnregulierung zu einer wirksamen Begrenzung der Trassen- und Stationspreise zu kommen. Man könne aber die daraus resultierenden Lasten nicht nur einer Seite auferlegen, denn man wolle ja auch die Infrastruktur in einer hohen Qualitätsstufe erhalten. Eine Regelung, die allen Aspekten Rechnung trage, müsse man im Rahmen der Eisenbahnregulierung beschließen. Diesbezüglich befinde man sich in der Diskussion. Die schlichte Forderung, die Mittel zu erhöhen, wie sie in dem Antrag gestellt werde, löse das zugrundeliegende Problem nicht und sei daher abzulehnen. Sie bekenne sich aber zu dem Ziel, den Nahverkehr in Deutschland mit auskömmlichen Regionalisierungsmitteln zu unterstützen. Vor dem Hintergrund der laufenden Beratungen sowie der ausstehenden Einigung zwischen den Ländern könne man dem Antrag nicht zustimmen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** führte aus, die Länder hätten sich auf den Kieler Schlüssel verständigt, welcher beinhalte, dass es sukzessive zu einer Erhöhung der Mittel für die westlichen Bundesländer kommen solle, ohne dass die Mittel für die östlichen Bundesländer reduziert würden. Die Besorgnis, dass die den östlichen Bundesländern zur Verfügung stehenden Mittel reduziert würden, habe bereits zu Überlegungen geführt, Verkehre abzustellen. Dies sei aus ihrer Sicht eine dramatische Situation, in welcher der Bund Verantwortung trage. Die hohen Trassenpreise führten dazu, dass für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen immer weniger Geld zur Verfügung stehe. Die Regelungen, die diesbezüglich auf Bundesebene erwogen würden, seien weit von den Vorstellungen der Länder entfernt. Die Bundesregierung müsse hier tätig werden, um die Misere zu beheben, welche sie zugelassen habe, indem sie die von den Ländern geforderte Regelung zu den Regionalisierungsmitteln, die wohlbe-gründet gewesen sei, nicht akzeptiert habe. Die Bundesregierung wisse genau, dass die Abmachung, die am 24. September 2015 geschlossen worden sei, so nicht funktionieren könne. Die Mittel müssten um die fehlenden 500 Millionen Euro aufgestockt werden, damit bei der Mobilität auch in ländlichen Regionen eine Alternative zum Straßenverkehr aufrechterhalten werden könne.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, dass bei der Einigung der Länder in Kiel sehr wohl verankert worden sei, dass jedes Bundesland sein bestehendes Nahverkehrsangebot aufrechterhalten könne. In der vom Vermittlungsausschuss beschlossenen Gesetzesfassung sei das nicht mehr enthalten. Da deshalb für die östlichen Bundesländer weniger Mittel als bislang zur Verfügung stünden, müsse man die Frage stellen, ob so die grundgesetzlich vorgesehene Daseinsvorsorge in Bezug auf das Nahverkehrsangebot aufrecht erhalten werden könne. Es habe in den betroffenen Ländern bereits eine Ausdünnung beim Nahverkehr stattgefunden, so dass es jetzt darum gehe, in der Fläche ein Grundangebot aufrecht zu erhalten. Da die erforderliche Rechtsverordnung noch nicht vorliege, wüssten die Aufgabenträger derzeit nicht, unter welchen Rahmenbedingungen sie ausschreiben könnten, was erst einmal Kürzungen des Angebotes zur Folge habe. Bei den östlichen Bundesländern müsse man zudem berücksichtigen, dass dort kaum Fernverkehr angeboten werde, so dass mit Nahverkehrsmitteln ein Fernverkehrsersatz finanziert werde. Sie betonte, man benötige ein gutes und attraktives Nahverkehrsangebot nicht nur in Teilen der Bundesrepublik, sondern flächendeckend. Der Antrag der Fraktion DIE LINKE. beinhalte zwar Mängel, sei aber von der Intention her richtig, weshalb man ihm zustimmen werde.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 18/8074.

Berlin, den 27. April 2016

Sebastian Hartmann
Berichterstatter