

1 **Thema: Finanzierung des Schienenpersonennahver-** 2 **kehrs in Sachsen sichern**

3 4 **Zur Weiterleitung an den SPD-Landesparteitag:**

5
6 Die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Sachsen stellt die
7 zuständigen Zweckverbände vorzunehmende Herausforderungen. Im sogenannten
8 „Kieler Schlüssel“ haben die Verkehrsminister der Länder im Oktober 2014 eine neue
9 Verteilung der Regionalisierungsmittel nach den Kriterien Einwohnerzahl und 2015
10 bestellte Zugkilometer vereinbart. Dadurch wird der sächsische Anteil an diesen Mit-
11 teln von 2014 bis 2030 von 7,16% auf 5,3% sinken. Zwar wird der Gesamtumfang
12 der Mittel auf zunächst 8 Milliarden Euro und dann jährlich um 1,8% erhöht, doch
13 kann dies bei einem sinkenden Anteil die steigenden Kosten in kaum ausgleichen.
14 Die westdeutschen Ballungsräume profitieren von dieser neuen Verteilung, wohinge-
15 gen die ostdeutschen Flächenländer vor großen Problemen stehen. Damit werden
16 Sachsen im Jahr 2030 insgesamt 26% weniger Mittel zur Verfügung stehen als bei der
17 Fortführung der alten Verteilung.

18
19 In Reaktion auf diese Neuverteilung haben die sächsischen Zweckverbände bereits
20 angekündigt, weitere Streckenstilllegungen und Taktausdünnungen zu prüfen. Vor-
21 gesehene Angebotssteigerungen (z.B. Viertelstundentakt zwischen Meißen, Coswig,
22 Radebeul und Dresden) können trotz umfangreicher Infrastrukturinvestitionen eben-
23 so nicht realisiert werden. Zugleich muss aber konstatiert werden, dass Sachsen die
24 dem Freistaat zugewiesenen Mittel nach wie vor nicht in ausreichendem Maße an die
25 Zweckverbände weiterreicht. Zwar konnte die SPD eine Erhöhung der Weiterrei-
26 chung auf etwa 80% durchsetzen, doch ist Sachsen damit weiterhin eines der bun-
27 desweiten Schlusslichter.

28
29 Daher fordern wir:

30
31 - Die mittlerweile vorgesehene jährliche Steigerung der Regionalisierungsmittel in
32 Höhe von 1,8% muss seitens des Bundes auf die ursprünglich vorgesehenen 2,0%
33 aufgestockt werden. Gleiches gilt für die Ausgangshöhe, die nun nur 8,0 statt 8,5 Mil-
34 liarden beträgt. Mit diesen Änderungen, die auch Teil der ursprünglichen Vereinba-
35 rung der Verkehrsminister waren, könnte Sachsen mit dem Kieler Schlüssel deutlich
36 besser umgehen.

37
38 - Der Freistaat Sachsen muss den Mittelanteil, der an die Zweckverbände weiterge-
39 reicht wird, deutlich aufstocken. Aktuell werden z.B. etwa 54 Millionen Euro jährlich

Beschluss A 14

- 1 für die Finanzierung von Schülerverkehr herangezogen. Zu Zeiten der schwarz-roten
2 Koalition im Jahr 2009 betrug diese Summe nur 15 Millionen Euro. Der Rest wurde
3 aus Landesmitteln finanziert. Wir sehen insbesondere den Finanzminister in der
4 Pflicht, die dafür notwendigen Mittel in Zukunft bereitzustellen und den Schülerver-
5 kehr komplett aus Landesmitteln zu finanzieren. Damit würden erhebliche Mittel frei,
6 die zur Sicherung des SPNVs in Sachsen verwendet werden könnten.
7
- 8 - Ebenso sollte geprüft werden, ob z.B. die dampfbetriebenen Schmalspurbahnen in
9 Zukunft nicht auch aus anderen Töpfen finanziert werden können. Schmalspurbah-
10 nen sind zweifelsohne ein unverzichtbarer Teil der sächsischen Bahnlandschaft,
11 doch befriedigen sie mit ihren Sondertarifen und langen Fahrzeiten nur in wenigen
12 Fällen ein wirkliches Verkehrsbedürfnis. Doch dafür sind Regionalisierungsmittel in
13 erster Linie vorgesehen.
14
- 15 - Sachsens Schienenpersonennahverkehr muss mittel- und langfristig auch in der
16 Lage sein, nicht nur die bestehenden Verbindungen zu erhalten, sondern auch neue
17 und attraktivere Angebote bereitzustellen. Diese Wachstumsperspektive ist unver-
18 zichtbar. Der Kieler Schlüssel ist für Sachsen deswegen so verheerend, weil Sach-
19 sen in den vergangenen 20 Jahren zu wenig aus der Regionalisierung des Schie-
20 nenpersonennahverkehrs gemacht hat. Andere Bundesländer haben die angebote-
21 nen Zugkilometer seitdem deutlich ausgebaut und stehen bei der Neuverteilung der
22 Mittel nun deutlich besser da. Dieser Fehler darf sich nicht wiederholen. Daher wol-
23 len wir in Zukunft auch den Einsatz von Haushaltsmitteln des Landes zur SPNV-
24 Finanzierung in Betracht ziehen.
25
- 26 - Neben einer Erhöhung der finanziellen Mittel muss die Organisation des sächsi-
27 schen SPNV laufend überprüft werden. Mit dem Ziel einer Erweiterung des Know-
28 How und wirtschaftlicheren Losgrößen bei Ausschreibungen sind Kooperationen bis
29 hin zu Fusionen der Aufgabenträger zu unterstützen und voranzutreiben. Für eine
30 starke, einheitliche Marke des sächsischen SPNV mit einfachen und landesweiten
31 Tarifen, konkurrenzfähigen Vorzeige-Verbindungen zwischen den Großstädten sowie
32 integrierten Anschlüssen an Nebenstrecken sind ebenfalls Kooperationen bis hin zur
33 Fusion von Verkehrsverbänden zu unterstützen. In diesem Sinne ist der eingeschla-
34 gene Weg der Strukturkommission fortzusetzen und das Engagement zu erhöhen.
35