

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE

Verwendung der Regionalisierungsmittel und Preissteigerungen bei der Benutzung der Schieneninfrastruktur

und

ANTWORT

der Landesregierung

In der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion DIE LINKE (auf Bundestagsdrucksache 17/5459) wurde die Verwendung der Regionalisierungsmittel in Mecklenburg-Vorpommern für die Jahre 2008 - 2010 dargestellt. Die Angaben der Bundesregierung beruhen auf den Verwendungsnachweisen der Landesregierung (tabellarisch nach Einzelposten dargestellt). Die Summe der Ausgaben entspricht für Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2008 Gesamtausgaben in Höhe von 215.605.729 Mio. Euro, im Jahr 2009 in Höhe von 223.540.981 Mio. Euro und im Jahr 2010 222.793.254 Mio. Euro. Dem entgegen stehen Zuweisungen von Regionalisierungsmitteln in Höhe von 221,6 Mio. Euro im Jahr 2008, 224,9 Mio. Euro im Jahr 2009 und 228,3 Mio. Euro im Jahr 2010. Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat also im Jahr 2008 Minderausgaben in Höhe von ca. 6 Mio. Euro, im Jahr 2009 in Höhe von ca. 1,4 Mio. Euro und im Jahr 2010 ca. 5,5 Mio. Euro getätigt.

1. Wie erklärt die Landesregierung die Minderausgaben bei der Verwendung der Regionalisierungsmittel?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 der Kleinen Anfrage „Verwendung Regionalisierungsmittel“, Drucksache 5/4392, verwiesen.

2. Was genau ist unter Managementaufwand zu verstehen (z. B. betriebliche Planung und Organisation, Finanzierung der Arbeit des Aufgabenträgers, Kooperationsförderung, Förderung der Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern bzw. zur Bildung von Verkehrs- oder Tarifverbänden), und für welche dieser Zwecke wurde jeweils wie viel verwendet?

Unter den Bereich Managementaufwand fallen die Finanzierung der Arbeit der landeseigenen VMV - Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH sowie die Finanzierung von Gutachten und der Öffentlichkeitsarbeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Managementaufwand	2008	2009	2010
Finanzierung der Arbeit VMV	1.020.721,00 €	1.111.303,02 €	1.155.575,81 €
beauftragte Gutachten	568.287,93 €	547.605,45 €	1.216.151,22 €
Öffentlichkeitsarbeit	91.843,44 €	226.977,42 €	232.743,19 €
Gesamt	1.680.852,37 €	1.885.885,89 €	2.604.470,22 €

3. Welche genaue Verwendung verbirgt sich hinter „Tarifausgleich Verbundförderung“ (z. B. Ausgleich von durch Verbundtarife entstandenen Einnahmeverlusten), und bezieht sich dieser Wert auf den SPNV, den ÖPNV oder beides (bitte ggfs. Verwendung unterschieden nach SPNV und ÖPNV angeben)?

Es werden Zuwendungen für Verkehrskooperationen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gewährt. Darunter fallen Ausgleichszahlungen für die finanziellen Verluste, die sich durch die Benutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln in einem Verkehrsverbund/einer Verkehrsgemeinschaft mit einem Fahrschein ergeben.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern zahlt weiterhin einen pauschalisierten Zuschuss für den Erhalt der Fernverkehrsleistung auf der IC-Linie Rostock - Stralsund und für die Anerkennung von Fahrausweisen des Nahverkehrs auf dieser Linie.

4. Was fällt unter „Tarifausgleich Ausbildungsverkehr“, sind darunter Leistungen nach § 45 a PBefG und/oder § 6a AEG (SPNV)?

Die ÖPNV-Unternehmen erhalten auf Rechtsgrundlage von § 45a Personen-beförderungsgesetz (PBefG) Ausgleichszahlungen des Landes für die Mindereinnahmen, die ihnen durch die Inanspruchnahme von rabattierten Zeitfahrkarten des Ausbildungsverkehrs entstehen. Mit der Öffnungsklausel gemäß § 64a PBefG haben die Länder seit dem 01.01.2007 die rechtliche Möglichkeit, eigene Regelungen zu erlassen.

Diese Möglichkeit hat Mecklenburg-Vorpommern in Anspruch genommen; die Berechnung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr erfolgt ab 01.01.2008 nach der Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr vom 08.12.2008 (AusgIVO M-V).

5. Wie bewertet die Landesregierung die neuerlichen Preissteigerungen für die Benutzung der Schieneninfrastruktur in Höhe von 2,5 % und welche Wertsteigerung steht dieser Preiserhöhung durch die DB AG gegenüber?

Das Land hat keinen Einfluss auf die Preispolitik der DB Netz AG und muss diese Preissteigerungen hinnehmen. In bisherigen und künftigen Vergabeverfahren wurden/werden diese Kosten zudem vom Verkehrsunternehmen an das Land durchgereicht. Das Land finanziert dann die Kosten der Infrastrukturbetreiber im Bereich des SPNV zu 100 %.

Die Investitionen der DB Netz AG in die Schieneninfrastruktur dienen in erster Linie der Erhaltung der Verfügbarkeit. Natürlich wird im Rahmen dieser Baumaßnahmen die Infrastruktur auf den neuesten technischen Stand gebracht, wodurch auf vielen Linien auch ein besserer Ausbauzustand (zum Beispiel höhere Streckengeschwindigkeit) erreicht werden kann.

6. Wie bewertet die Landesregierung die anlassbezogene Absenkung der Regionalfaktoren im Jahr 2011 und die geplante gänzliche Abschaffung zum 11. Dezember 2011?

Seit der Einführung der Regionalfaktoren im Jahr 2003 wurde ihre Erhebung von allen Aufgabenträgern, so auch vom Land Mecklenburg-Vorpommern, fortlaufend kritisiert und die Überprüfung durch die Regulierungsbehörde gefordert. Das Land begrüßt daher die gänzliche Abschaffung zum 11.12.2011. Zur Kompensation der Einnahmenverluste durch den Wegfall der Regionalfaktoren hat die DB Netz AG das Trassenpreissystem überarbeitet und eine Preiserhöhung bei zwei Streckenkategorien vorgenommen. Die finanziellen Auswirkungen für das Land Mecklenburg-Vorpommern wurden noch nicht bewertet.

7. Wie bewertet die Landesregierung den Umstand, dass die Trassenpreise im Nahverkehr seit 2003 um ca. 29 - 38 % gestiegen sind?

Diese Trassenpreisentwicklung wird als äußerst negativ beurteilt. Sie steht einer Verbesserung des SPNV-Angebotes im Sinne der Fahrgäste entgegen. Durch die im Vergleich zu den Infrastrukturpreisen unterproportionale Entwicklung der Regionalisierungsmittel können für SPNV-Leistungen, für qualitätsverbessernde Maßnahmen und Investitionen immer weniger Mittel zur Verfügung gestellt werden.

8. Wie bewertet die Landesregierung die seit dem 1. Mai 2010 gültige Höhe und Ausgestaltung der Stationspreise, die aufgrund eines Urteils in einem von der Bundesnetzagentur angestregten Verfahrens erlassen wurden?

Das Preissystem ist grundsätzlich transparenter geworden, geht aber an vielen Forderungen der Aufgabenträger (Einzelpreis, Berücksichtigung von Vermarktungserlösen u. a.) vorbei. Die kritischen Anmerkungen aus den Stellungnahmen der Aufgabenträger fanden nur geringfügig Beachtung. Für das Land Mecklenburg-Vorpommern als Aufgabenträger hat das neue Stationspreissystem insgesamt voraussichtlich zumindest keine negativen finanziellen Auswirkungen.

9. Wie bewertet die Landesregierung den Umstand, dass die Trassenpreise schneller steigen als die Zuweisungen an die Bundesländer nach dem Regionalisierungsgesetz?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

10. Wie müssten sich aus Sicht der Landesregierung die Regionalisierungsmittel nach der im Regionalisierungsgesetz vereinbarten Revision im Jahr 2014 entwickeln?

Eine pauschale Dynamisierung mit 1,5 % jährlich (wie gegenwärtig) ist nicht auskömmlich. Fixkosten, zu denen insbesondere die Trassenpreise, die Stationsgebühren und die Energiepreise gehören, haben deutlich höhere Steigerungsraten. Da diese Kosten in den meisten und künftig in allen Verkehrsverträgen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen als sogenannte „durchlaufende Kosten“ an das Land durchgereicht werden, vermindert sich dadurch die für die Bestellung von SPNV-Leistungen zur Verfügung stehende Summe ständig. Die Anpassung sollte daher auf jeden Fall diese überproportional steigenden Kosten berücksichtigen. Für die Infrastrukturnutzungsentgelte könnte dies auch eine Kostenübernahme durch den Bund bedeuten. Die verbleibenden Regionalisierungsmittel sollten anhand eines einschlägigen Indexes oder einer Kombination mehrerer Indizes jährlich fortgeschrieben werden.