

Antrag

Stephanie Günther u.a. Bündnis 90/Die Grünen

vom 26.09.1996

Drs. 12/437

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

### **Investitionen in Nahverkehrsstrecken der Deutschen Bahn nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

I.

zu berichten,

1. wie der Verhandlungsstand zwischen Ländern und Bund über die Definition und Höhe der Investitionen nach § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) in Nahverkehrsstrecken der Deutschen Bahn ist;

2. in welcher Höhe diese Mittel aus Sicht der Landesregierung in 1995 für Baden-Württemberg zur Verfügung stehen müßten und in welcher Höhe tatsächlich Mittel gewährt werden

a) als Investitionszuschüsse

b) als zinslose oder zinsverbilligte Darlehen,

3. welche Mittel in den kommenden Jahren zu erwarten sind;

4. a) welche Probleme sich durch die Tatsache ergeben, daß diese Mittel für Investitionen in Nahverkehrsstrecken nur als Darlehen gewährt werden und sich dadurch Nahverkehrsinvestitionen nicht rechnen ,

b) ob diese Probleme dazu führen, daß diese Investitionsmittel nicht abfließen,

c) wie diese Probleme gelöst werden;

5. a) welche Einzelprojekte in Baden-Württemberg in 1995 mit Mitteln nach § 8 Abs. 2 Schienenwegeausbaugesetz realisiert werden,

b) welche Einzelprojekte für die Jahre 1997 und 1998 vorgesehen sind;

II.

sich im Bundesrat dafür einzusetzen, daß

1. die Mittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz für Investitionen in den Schienenpersonennahverkehr

(20-Prozent-Mittel) schnellstmöglich in voller Höhe zu solchen Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden;

2. die Mittel als Zuschüsse statt als zinsvergünstigte Darlehen gewährt werden;

3. die Länder die Programmhoheit über die Verwendung dieser sog. 20-Prozent-Mittel erhalten (analog GVFG).

25. 09. 96

Stephanie Günther, Stolz, Walter, Witzel, Buchter, Kretschmann Bündnis 90/Die Grünen

### **Begründung**

Im Zuge der Bahnreform wurde im Schienenwegeausbaugesetz bestimmt, daß 20-Prozent-Mittel in Schienenwege für Investitionen in Schienenwege des Bundes, die dem Nahverkehr dienen zu verwenden sind (§ 8 Abs. 2). Daraufhin gab es zwischen Bund, Ländern und DB eine Auseinandersetzung über die Definition dieser Maßnahmen. Bislang fließen die Mittel noch nicht im vollen Umfang.

Daneben gibt es Probleme dadurch, daß diese Mittel nur als Darlehen gegeben werden. Unter diesen Bedingungen rechnen sich die meisten Nahverkehrsinvestitionen jedoch nicht, das heißt es entsteht ein Bedarf nach Komplementärfinanzierungen.

Ziel muß es daher sein, diese Mittel als Zuschüsse zu gewähren, so wie dies bei anderen Verkehrswegen auch der Fall ist. Zudem sollte eine Programmhoheit der Länder als Aufgabenträger des SPNV erreicht werden, wie sie sich bspw. beim GVFG bewährt hat.

### **Stellungnahme**

Mit Schreiben vom 25. Oktober 1996 Nr. 33 3822.1 0/136 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu I. 1.:

Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) hat sich auf ihrer Sitzung am 18./19. Mai 1995 mit dem Bund darauf geeinigt, daß für die Jahre 1995/97 insgesamt 1,5 Milliarden DM für Maßnahmen nach § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) und damit für Nahverkehrsstrecken zur Verfügung gestellt werden. Nachdem aber die für jede einzelne Maßnahme erforderliche Wirtschaftlichkeitsrechnung nicht so schnell fertiggestellt werden konnte und sich auch die Abstimmungsgespräche zwischen der DB AG und den Ländern verzögerten, konnten 1995 keine Maßnahmen mehr eingeleitet werden, so daß sich dieser Betrag auf 1 Milliarde DM ermäßigt hat.

Die für Maßnahmen nach § 8 Abs. 2 BSchwAG vorgesehenen Mittel werden vom Bund grundsätzlich nur als Darlehen und nicht als Baukostenzuschüsse gewährt. Dies stößt insoweit auf Probleme, als sich zunehmend zeigt, daß die zwischen der DB AG und den Ländern vereinbarten Maßnahmen nicht wirtschaftlich sind und somit nur mit Baukostenzuschüssen und/oder Investitionshilfen der Länder realisiert werden können. Dies trifft auf einen Anteil von 900 Millionen DM an dem Gesamtfinanzierungsvolumen von 1 Milliarde DM zu.

Vor diesem Hintergrund hat die VMK am 21./22. März 1996 nochmals ihren Standpunkt bekräftigt, daß wesentlicher Bestandteil der Bahnreform war, daß der Bund allein für die Finanzierung der Investitionen in das Nahverkehrsnetz der DB AG zuständig und eine Mitfinanzierung durch die Länder nicht vorgesehen ist.

Um jedoch in der Sache weiter zu kommen, sind die Länder bereit, in den Jahren 1996/97 bei dem in Frage kommenden Finanzierungsvolumen von 900 Millionen DM vorbehaltlich der länderinternen Zustimmung 25 % der Tilgungslast des jeweils erforderlichen Baukostenzuschusses zu übernehmen. Der Rest wird von der DB AG getragen. Der Tilgungszeitraum soll 20 Jahre betragen.

Schließlich hat die VMK am 19./20. September 1996 das Eisenbahnbundesamt ermächtigt, von dem ursprünglich vereinbarten Schlüssel zur Verteilung der Investitionen in Nahverkehrsstrecken auf die Länder vorübergehend um bis zu 10 % abzuweichen. Damit soll sichergestellt werden, daß die zugesicherten Mittel nicht verfallen, sofern sie in einem Land nicht verbraucht werden können und in einem anderen Land Mehrbedarf besteht. Der bei Abweichung von dem Schlüssel erforderliche Ausgleich soll innerhalb von 5 Jahren erfolgen. Darüber hinaus haben die Länder erneut eine vom Bund und der DB AG geforderte langfristige Bestandsgarantie für Strecken, die mit Mitteln aus dem BSchwAG ausgebaut werden, abgelehnt.

Zu I. 2.:

Die den Ländern zustehenden Mittel sind in einem Dreijahresplan für die Jahre 1995/97 enthalten. Entsprechend diesem Plan standen im Jahre 1995 für Baden-Württemberg anteilmäßig insgesamt 30,9 Millionen DM zur Verfügung, die jedoch nicht in Anspruch genommen werden konnten, da die DB AG die für die Durchführung von Nahverkehrsmaßnahmen erforderliche Wirtschaftlichkeitsrechnung nicht fertigstellen und die Abstimmungsgespräche mit dem Land auch nicht mehr im Jahre 1995 abschließen konnte.

Für die Jahre 1996 und 1997 stehen insgesamt rd. 103 Millionen DM zur Verfügung. Ob diese Mittel als Darlehen oder als Baukostenzuschuß gewährt werden, hängt vom Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsrechnung für die entsprechenden Maßnahmen ab.

Zu I. 3.:

Die endgültige Aufteilung der zur Verfügung stehenden Mittel auf die Jahre 1996 und 1997 hängt vom Baufortschritt der einzelnen Maßnahmen ab und ist nicht definitiv festgeschrieben. Es wird aber davon ausgegangen, daß 1996 rd. 42 Millionen DM und 1997 rd. 61 Millionen DM zur Verfügung stehen.

Für den Zeitraum 1998/2002 steht der Umfang der zur Verfügung stehenden Mittel bisher noch nicht fest. Er soll in Verhandlungen mit dem Bund noch festgeschrieben werden. Das Land geht auf der Grundlage der Gutachten für den Integralen Taktfahrplan für Baden-Württemberg von einem Bedarf von mindestens 180 Millionen DM in diesem 5-Jahres-Zeitraum aus.

Zu I. 4.:

Auf die Ausführungen zu Ziff. I. 1 und I. 2 wird verwiesen.

Zu I. 5.:

a) Wie vorstehend dargelegt, wurden 1995 keine Projekte umgesetzt.

b) Für die Jahre 1996 und 1997 sind folgende Maßnahmen vorgesehen oder bereits realisiert: Neitec-Einsatz Mannheim Heilbronn (bereits realisiert) LVT-Einsatz im Elsenzthal Heilbronn Sinsheim Mannheim (1996/97) Modernisierung der Weschnitztalbahn Weinheim Fürth (Ende 1996) Neitec-Einsatz Stuttgart Tübingen Albstadt-Ebingen (1997) Neitec-Einsatz Basel Singen (Lindau) (1997/98 bis Singen) Neitec-Einsatz Mainz Karlsruhe (1997/98) Bahnhofsausbau in Rottenburg und Herrenberg (1996/97).

Für die Zeit ab 1998 sind bisher noch keine Maßnahmen verbindlich festgelegt, da die dem Land zur Verfügung stehenden Mittel noch nicht bekannt sind. Es sollen jedoch in diesem Zeitraum u. a. im wesentlichen sämtliche Neitec-Strecken aus den beiden Gutachten zu einem Integralen Taktfahrplan sowie das Ringzugkonzept Schwarzwald-Baar-Heuberg und das SPNV-Konzept Ulm-Laupheim-Biberach-Aulendorf verwirklicht werden. Eine Ergänzung oder Änderung dieser Projekte ist auf Grund der zur Verfügung stehenden Mittel oder höherer Prioritäten anderer Maßnahmen jederzeit möglich.

Zu II. 1. und 2.:

Wie zu Ziff. I. 1. dargelegt, ist dieses Anliegen ständiger Verhandlungsgegenstand sowohl der Verkehrsministerkonferenz als auch der Konferenz der Verkehrsabteilungsleiter sowie des Arbeitskreises Bahnpolitik. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr geht davon aus, daß aus diesen Gremien bei Bedarf auch eine entsprechende Bundesratsinitiative gestartet wird. Zum jetzigen Zeitpunkt wird dafür aber noch kein Bedarf gesehen.

Zu II. 3.:

Eine Übertragung der Programmhoheit auf die Länder verhindert eine wie in Ziff. I. 1. aufgezeigte mögliche kurzfristige Änderung der Länderquoten zugunsten anderer Länder, bei denen Mehrbedarf besteht, wenn ein Bundesland seine Maßnahmen nicht im Rahmen des geltenden Plans realisieren kann. Die Landesregierung hält deshalb eine Übertragung der Programmhoheit auf die Länder nicht für sinnvoll.

In Vertretung

Müller

Staatssekretär