

Antrag

der Abg. Boris Palmer u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Auswirkungen der Kürzung der Regionalisierungsmittel auf den Nahverkehr in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen

I.

zu berichten,

1. welches die aktuelle Beschlusslage der Bundesregierung für die Entwicklung der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2006 bis 2010 ist, und wie Baden-Württemberg davon betroffen wäre;
2. wie die Regionalisierungsmittel vom Land Baden-Württemberg im Jahr 2005 verwendet wurden (Ist-Zahlen), und wie sie im Jahr 2006 eingesetzt werden sollen;
3. ob Medienberichte zutreffen, dass die Ministerpräsidenten der Länder den Kürzungen der Regionalisierungsmittel im Rahmen der Koalitionsvereinbarung im Bund zugestimmt haben, und ob dies auch auf den Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg zutrifft;
4. ob die Landesregierung die Auffassung des Bundesfinanzministers teilt, dass die geplanten Kürzungen die exakte Umsetzung der unter Beteiligung der Ministerpräsidenten der Länder getroffenen Regelung in der Koalitionsvereinbarung im Bund sind;
5. ob die Landesregierung die Auffassung des Bundesfinanzministers und des Bundesverkehrsministers teilt, wonach das Land die geplanten Kürzungen der Regionalisierungsmittel kompensieren könne, ohne die Qualität des Angebots des öffentlichen Nahverkehrs zu verschlechtern;

6. wie sich bei einer Umsetzung der Beschlüsse des Bundeskabinetts die Kürzung der Regionalisierungsmittel auf den Nahverkehr in Baden-Württemberg konkret auswirken wird;
7. auf welche bereits erfolgten Planungen zur Umsetzung von Kürzungen sich Staatssekretär Köberle in der Plenardebatte am 21. Februar bezogen hat, welches der genaue Inhalt dieser Planungen besonders im Hinblick auf das künftige Leistungsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist, und ob sich diese Planungen bereits auf den laufenden Jahresfahrplan 2006 und den derzeit in der Planung befindlichen Jahresfahrplan 2007 auswirken werden;
8. ob die Landesregierung die Auffassung teilt, dass eine Einsparung von 80 Millionen Euro im SPNV die Abbestellung von 12 bis 13 Millionen Zugkilometern jährlich erforderlich macht, weil der Rückgabepreis nach dem Verkehrsvertrag mit der Deutschen Bahn AG in der Praxis deutlich unter dem Bestellpreis von 8,25 € je Zugkilometer liegt;
9. für welche Leistungen im SPNV welche vertragliche Bindungen an den Leistungserbringer bestehen, und bis zu welchem Zeitpunkt diese Bindungen jeweils wirksam sind;
10. welche Infrastrukturprojekte im ÖPNV in den Jahren bis 2010 zusätzlich zu den laufenden Maßnahmen neu begonnen werden können, wenn der Kürzungsbeschluss des Bundeskabinetts realisiert wird.

II.

1. im Bundesrat jede Kürzung der Regionalisierungsmittel innerhalb der Laufzeit des geltenden Gesetzes abzulehnen und im Rahmen einer ordnungsgemäßen Revision des Regionalisierungsgesetzes eine Stabilisierung der Mittel auf dem heutigen Niveau zu fordern;
2. dem Landtag einen nach Investitionen und Betriebskostenzuschüssen differenzierten Bericht über mögliche Konsequenzen der geplanten Kürzung vorzulegen, der es ermöglicht, die Auswirkungen auf einzelne Bahnstrecken und größere ÖPNV-Investitionsprojekte qualitativ zu beurteilen;
3. dem Landtag einen umfassenden Bericht über Einsparpotenziale im ÖPNV durch strukturelle Reformen vorzulegen und dabei folgende Punkte besonders zu berücksichtigen:
 - a) Erstellung eines Ausschreibungsfahrplans für den SPNV mit dem Ziel, bis 2016 sämtliche SPNV-Leistungen im Wettbewerb zu vergeben,
 - b) Übertragung der Zuständigkeit für die hauptsächlich durch den SPNV genutzte Gleis- und Bahnhofsinfrastruktur an das Land mit entsprechender Finanzausstattung (20 % BSchwaG),
 - c) Reduzierung der großen Zahl der Verkehrsverbände in Baden-Württemberg auf maximal sechs,
 - d) Einführung einer jährlichen Berichtspflicht über die Verwendung der Regionalisierungsmittel,
 - e) Stärkung der Nachfrage durch Landesgesetze mit der Schaffung von Möglichkeiten für die Erhebung von City-Maut und Nahverkehrsabgabe.

08. 02. 2006

Boris Palmer, Lösch, Walter, Rastätter, Oelmayer GRÜNE

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 24. März 2006 Nr. 72–3890.0/972 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

I. 1. welches die aktuelle Beschlusslage der Bundesregierung für die Entwicklung der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2006 bis 2010 ist, und wie Baden-Württemberg davon betroffen wäre;

Zu I. 1.:

Die Bundesregierung hat am 22. Februar 2006 den Entwurf eines Haushaltsbegleitgesetzes 2006 beschlossen, das folgende Entwicklung der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2006 bis 2010 vorsieht (Angaben in Mio. €):

Jahr	Gesamtbetrag der Regionalisierungsmittel	Änderungen gegenüber der geltenden Gesetzeslage
2006	7.053,1	– 105,8
2007	6.709,9	– 556,4
2008	6.609,9	– 765,4
2009	6.609,9	– 876,0
2010	6.609,9	– 988,3
Summe	33.592,7	– 3.291,8

Mögliche Veränderungen aufgrund der nach § 6 des Regionalisierungsgesetzes vorgesehenen Revision mit Wirkung ab dem Jahr 2008 sind bei der Berechnung der Kürzungen nicht berücksichtigt. Baden-Württemberg ist von dem Gesetzentwurf wie folgt betroffen (Angaben in Mio. €):

Jahr	Regionalisierungsmittel für Baden-Württemberg	Änderungen gegenüber der geltenden Gesetzeslage
2006	736,3	– 11,1
2007	700,5	– 58,2
2008	690,1	– 80,0
2009	690,1	– 91,6
2010	690,1	– 103,3
Summe	3.507,1	– 344,2

I. 2. wie die Regionalisierungsmittel vom Land Baden-Württemberg im Jahr 2005 verwendet wurden (Ist-Zahlen), und wie sie im Jahr 2006 eingesetzt werden sollen;

Zu I. 2.:

Die in Baden-Württemberg im Jahr 2005 tatsächlich erfolgte und die für das Jahr 2006 geplante Verwendung der Regionalisierungsmittel sind aus der folgenden Tabelle ersichtlich (Angaben in Mio. €):

	Investiv	Konsumtiv
2005	105,9	611,7
2006	120,5	627,0

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Investive Zwecke sind die Förderung von Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Zu den konsumtiven Zwecken zählen insbesondere Betriebskostenzuschüsse für den Schienenpersonennahverkehr, die Verbundförderung, die Finanzierung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg sowie Marketingmaßnahmen.

I. 3. ob Medienberichte zutreffen, dass die Ministerpräsidenten der Länder den Kürzungen der Regionalisierungsmittel im Rahmen der Koalitionsvereinbarung im Bund zugestimmt haben, und ob dies auch auf den Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg zutrifft;

I. 4. ob die Landesregierung die Auffassung des Bundesfinanzministers teilt, dass die geplanten Kürzungen die exakte Umsetzung der unter Beteiligung der Ministerpräsidenten der Länder getroffenen Regelung in der Koalitionsvereinbarung im Bund sind;

Zu I. 3. und 4.:

Der Koalitionsvertrag wurde am 18. November 2005 zwischen CDU/CSU und SPD abgeschlossen und nicht mit den Ministerpräsidenten der Länder.

Die Landesregierung wird im anstehenden Bundesratsverfahren zum Haushaltsbegleitgesetz 2006 hinsichtlich einer Kürzung der Regionalisierungsmittel die Interessen des Landes mit Nachdruck vertreten.

I. 5. ob die Landesregierung die Auffassung des Bundesfinanzministers und des Bundesverkehrsministers teilt, wonach das Land die geplanten Kürzungen der Regionalisierungsmittel kompensieren könne, ohne die Qualität des Angebots des öffentlichen Nahverkehrs zu verschlechtern;

Zu I. 5.:

Die Landesregierung hat die Regionalisierungsmittel so verantwortungsbewusst eingesetzt, dass sich die geplanten Kürzungen zwangsläufig auf die Angebotsqualität im ÖPNV auswirken müssen. Gegen eine Kompensation dieser Kürzungen durch Einsatz von Landesmitteln spricht die äußerst angespannte Lage des Landeshaushalts.

I. 6. wie sich bei einer Umsetzung der Beschlüsse des Bundeskabinetts die Kürzung der Regionalisierungsmittel auf den Nahverkehr in Baden-Württemberg konkret auswirken wird;

I. 7. auf welche bereits erfolgten Planungen zur Umsetzung von Kürzungen sich Staatssekretär Köberle in der Plenardebatte am 21. Februar bezogen hat, welches der genaue Inhalt dieser Planungen besonders im Hinblick auf das künftige Leistungsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist, und ob sich diese Planungen bereits auf den laufenden Jahresfahrplan 2006 und den derzeit in der Planung befindlichen Jahresfahrplan 2007 auswirken werden;

II. 2. dem Landtag einen nach Investitionen und Betriebskostenzuschüssen differenzierten Bericht über mögliche Konsequenzen der geplanten Kürzung vorzulegen, der es ermöglicht, die Auswirkungen auf einzelne Bahnstrecken und größere ÖPNV-Investitionsprojekte qualitativ zu beurteilen;

Zu I. 6., I. 7. und II. 2.:

Herr Staatssekretär Köberle hat in der 108. Sitzung des Landtags am 21. Februar 2006 nicht von „bereits erfolgten Planungen zur Umsetzung von Kürzungen“ gesprochen, sondern von „Überlegungen, welche Auswirkungen unterschiedliche Kürzungsszenarien bei den Regionalisierungsmitteln auf Baden-Württemberg hätten und welche Möglichkeiten es dabei gibt, auf Kürzungen zu reagieren“. Konkretere Planungen setzen eine genauere Kenntnis der künftigen Mittelausstattung voraus. Die Landesregierung wird deshalb nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens zum Haushaltsbegleitgesetz 2006 die dann notwendigen Konsequenzen beschließen.

I. 8. ob die Landesregierung die Auffassung teilt, dass eine Einsparung von 80 Millionen Euro im SPNV die Abbestellung von 12 bis 13 Millionen Zugkilometern jährlich erforderlich macht, weil der Rückgabepreis nach dem Verkehrsvertrag mit der Deutschen Bahn AG in der Praxis deutlich unter dem Bestellpreis von 8,25 € je Zugkilometer liegt;

Zu I. 8.:

Hierzu wird auf die Antwort der Landesregierung zu Ziffer 6 der Kleinen Anfrage des Abg. Boris Palmer GRÜNE in Drucksache 13/5102 verwiesen.

I. 9. für welche Leistungen im SPNV welche vertragliche Bindungen an den Leistungserbringer bestehen, und bis zu welchem Zeitpunkt diese Bindungen jeweils wirksam sind;

Zu I. 9.:

Die vertraglichen Bindungen mit der DB Regio AG aus dem Verkehrsvertrag vom Juli 2003 wurden in der Antwort der Landesregierung zur Großen Anfrage der Fraktion GRÜNE in Drucksache 13/3233 ausführlich dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

Das Land hat darüber hinaus in den vergangenen Jahren aufgrund von Ausschreibungen oder anderen wettbewerblichen Verfahren zahlreiche weitere Verkehrsverträge mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen abgeschlossen. Diese Verträge haben in der Regel Laufzeiten von zehn Jahren. Die vertraglichen Bindungen mit diesen Unternehmen enden überwiegend im Zeitraum von 2012 bis 2015. Die Verträge sehen in der Regel die Möglichkeit zu Anpassungen im Rahmen des SPNV-Controllings vor. Zudem enthalten die Verträge Regelungen zur Anpassung im Falle der Kürzung der Regionalisierungsmittel.

I. 10. welche Infrastrukturprojekte im ÖPNV in den Jahren bis 2010 zusätzlich zu den laufenden Maßnahmen neu begonnen werden können, wenn der Kürzungsbeschluss des Bundeskabinetts realisiert wird;

Zu I. 10.:

Die angespannte Mittelsituation in der ÖPNV-Förderung und der hohe Abfinanzierungsbedarf zwingen schon heute zu größter Zurückhaltung bei neuen Infrastrukturprojekten. Würde der Entwurf des Haushaltsbegleitgesetzes 2006 unverändert beschlossen, hätte dies eine weitere deutliche Verschärfung bei der ÖPNV-Infrastrukturförderung zur Folge.

II. 1. im Bundesrat jede Kürzung der Regionalisierungsmittel innerhalb der Laufzeit des geltenden Gesetzes abzulehnen und im Rahmen einer ordnungsgemäßen Revision des Regionalisierungsgesetzes eine Stabilisierung der Mittel auf dem heutigen Niveau zu fordern;

Zu II. 1.:

Hierzu wird auf die Stellungnahme des Innenministeriums zu Ziffer II des Antrags der Fraktion der CDU und der Fraktion der FDP/DVP in Drucksache 13/4952 verwiesen.

II. 3. dem Landtag einen umfassenden Bericht über Einsparpotenziale im ÖPNV durch strukturelle Reformen vorzulegen und dabei folgende Punkte besonders zu berücksichtigen:

- a) Erstellung eines Ausschreibungsfahrplans für den SPNV mit dem Ziel, bis 2016 sämtliche SPNV-Leistungen im Wettbewerb zu vergeben,*
- b) Übertragung der Zuständigkeit für die hauptsächlich durch den SPNV genutzte Gleis- und Bahnhofsinfrastruktur an das Land mit entsprechender Finanzausstattung (20 % BSchwaG),*
- c) Reduzierung der großen Zahl der Verkehrsverbände in Baden-Württemberg auf maximal sechs,*
- d) Einführung einer jährlichen Berichtspflicht über die Verwendung der Regionalisierungsmittel,*
- e) Stärkung der Nachfrage durch Landesgesetze mit der Schaffung von Möglichkeiten für die Erhebung von City-Maut und Nahverkehrsabgabe.*

Zu II. 3.:

Die Landesregierung hat dem Landtag zu den aufgelisteten Themenbereichen bereits wiederholt berichtet (z.B. in den Drucksachen 13/2303, 13/2405, 13/2541, 13/3233, 13/3704, 13/3853, 13/4139, 13/4350 und 13/4952). Schon wegen bestehender vertraglicher Bindungen oder rechtlicher Hemmnisse könnten in diesen Bereichen kurz- oder mittelfristig keine wesentlichen Veränderungen mit dem Ziel von Einsparungen herbeigeführt werden. Im Übrigen hat die Landesregierung auch bisher schon größten Wert auf einen effizienten Einsatz der für den ÖPNV verfügbaren Mittel gelegt.

In Vertretung
Köberle
Staatssekretär