

Kleine Anfrage

des Abg. Georg Wacker CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) in Mannheim
und der Metropolregion Rhein-Neckar**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Bedeutung misst sie dem ÖPNV als Rückgrat der umweltfreundlichen Mobilität im Vergleich u. a. zum Radverkehr bei?
2. Wie wirkt sich die Absenkung der Förderquote im Bereich des ÖPNV von 75 Prozent auf 50 Prozent der förderfähigen Kosten auf die Erreichung des Ziels der Attraktivierung des ÖPNV im Koalitionsvertrag aus?
3. Hat sie Kenntnis von Investitionsvorhaben der Kommunen im Bereich des ÖPNV, die aufgrund der erhöhten Komplementärfinanzierung verschoben oder vollständig gestrichen werden?
4. Geht sie davon aus, dass sich der Infrastrukturausbau trotz der erhöhten Komplementärfinanzierung durch die Kommunen weiterhin am tatsächlichen Bedarf orientieren wird?
5. Wie will sie gewährleisten, dass ein notwendiger Infrastrukturausbau im Bereich des ÖPNV nicht durch finanzielle Engpässe in den Kommunen verhindert wird?
6. Welchen Umfang hat die Landesförderung der Maßnahme Stadtbahn Mannheim-Nord bezogen auf die einzelnen Bauabschnitte und die jeweiligen Gesamtkosten?
7. Ändern sich für den bereits begonnenen Bau der Stadtbahn Mannheim-Nord rückwirkend oder für künftige Bauabschnitte die Förderbedingungen?

8. Welche weiteren aktuellen ÖPNV-Maßnahmen befinden sich im baden-württembergischen Teil der Metropolregion Rhein-Neckar in welchem Planungs- bzw. Umsetzungsstand?
9. Welche Auswirkungen hat die Änderung der Förderbedingungen auf die Finanzierung des Mobilitätsnetzes Heidelberg und anderer ÖPNV-Maßnahmen in der Metropolregion Rhein-Neckar?
10. Sieht sie im Bereich von gemeindeübergreifenden Projekten unter Beteiligung finanzschwacher Kommunen ein verstärktes Konfliktpotenzial durch den erhöhten kommunalen Eigenanteil?

05.02.2014

Wacker CDU

Begründung

Angesichts der ab dem 1. Januar 2014 geltenden geänderten Fördermodalitäten des Landes beim kommunalen Straßenbau und beim ÖPNV sind negative Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur der Kommunen zu erwarten. Gerade das Kerngebiet der Metropolregion Rhein-Neckar braucht neben einem guten Straßennetz einen leistungsfähigen ÖPNV als umweltfreundliche Mobilitätsoption. Der von der grün-roten Landesregierung favorisierte und als einziger Förderbereich von Kürzungen ausgenommene Radverkehr ist aufgrund der Struktur der Region nicht geeignet, um den motorisierten Individualverkehr zu ersetzen.

Antwort

Mit Schreiben vom 28. Februar 2014 Nr. 3-3890.0/1707 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

Ich frage die Landesregierung:

1. *Welche Bedeutung misst sie dem ÖPNV als Rückgrat der umweltfreundlichen Mobilität im Vergleich u. a. zum Radverkehr bei?*

Der ÖPNV ist zusammen mit dem Radverkehr, dem Fußverkehr und dem Car-Sharing einer der vier Säulen des Umweltverbundes. Die einzelnen Säulen ergänzen sich hinsichtlich Eigenschaften und Einsatzbereichen und sollten daher parallel entwickelt sowie möglichst optimal miteinander verknüpft werden. Ziel der Landesregierung ist ein Umweltverbund, der als Gesamtsystem eine hohe Attraktivität erreicht.

Der ÖPNV profitiert beispielsweise vom Radverkehr, wenn dieser als Zubringer vom/zum ÖPNV eingesetzt wird. Diesbezüglich bestehen insbesondere auch in Gebieten mit einem geringen ÖPNV-Angebot in der Fläche noch erhebliche weitere Potenziale. Der Radverkehr kann zudem den ÖPNV in urbanen Räumen zu Spitzenzeiten entlasten.

2. Wie wirkt sich die Absenkung der Förderquote im Bereich des ÖPNV von 75 Prozent auf 50 Prozent der förderfähigen Kosten auf die Erreichung des Ziels der Attraktivierung des ÖPNV im Koalitionsvertrag aus?

Der Koalitionsvertrag enthält das Ziel, das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) ökologisch, nachhaltig und kommunalfreundlich auszugestalten. Dafür sollen für den Ausbau der Infrastruktur des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr und die Schnittstellen hierzu) mehr Mittel bereitgestellt werden. Ab dem Jahr 2014 greift die 2011 beschlossene Umschichtung der Mittel im Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zum Verhältnis 60 % Umweltverbund (ÖPNV, Rad) zu 40 % Kommunaler Straßenbau in vollem Umfang (bis 2011: 60 % Straßenbau zu 40 % ÖPNV). Damit stehen für den Umweltverbund rund 50 % mehr Mittel als in der Vergangenheit zur Verfügung.

Über das LGVFG werden ausschließlich zugewiesene Bundesgelder nach dem Entflechtungsgesetz zugewendet. Zur Verfügung steht ein jährliches Mittelvolumen von rund 165,5 Mio. Euro. Davon werden ab 2014 rund 100 Mio. Euro für Fördermaßnahmen im Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr) eingesetzt. Ein Rechtsanspruch Dritter auf Förderung besteht nicht. Die Mittel laufen nach dem geltenden Entflechtungsgesetz im Jahr 2019 aus. Solange zwischen Bund und Ländern keine Folgeregelung vereinbart ist, müssen alle Planungen der Landesregierung von einem Programmende im Jahr 2019 ausgehen.

Das Restmittelvolumen bis 2019 ist zu etwa der Hälfte durch bereits im Bau befindliche oder bewilligte Vorhaben gebunden, sodass die Gestaltungsmöglichkeiten bei Neuvorhaben eingeschränkt sind. Gleichzeitig übersteigt die Anzahl der vorliegenden Förderanträge bei weitem das Finanzvolumen, das bis 2019 noch zur Verfügung steht.

Ziel der Neuregelung zur Festbetragsförderung und Fördersatzabsenkung ist, die Menge der Förderanträge und die Fördermöglichkeiten stärker in Einklang zu bringen.

Um insgesamt mehr Vorhaben in die Förderung aufnehmen zu können, ist die Absenkung der Fördersatzes auf durchgängig 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten ein geeignetes Mittel. Hervorzuheben ist, dass die insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel in ihrer Höhe erhalten bleiben.

3. Hat sie Kenntnis von Investitionsvorhaben der Kommunen im Bereich des ÖPNV, die aufgrund der erhöhten Komplementärfinanzierung verschoben oder vollständig gestrichen werden?

Dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

Für die bereits bewilligten Vorhaben gelten die bisherigen Förderbedingungen.

Für die nicht bereits nach den bisherigen Förderkonditionen bewilligten Vorhaben gelten die neuen Regelungen. Inwieweit die Antragsteller bei geänderten Förderkonditionen an der Umsetzung einzelner Vorhaben festhalten, liegt nicht im Entscheidungsbereich des Landes. Derzeit erarbeitet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Dialog mit den kommunalen Spitzenverbänden eine Härtefallregelung.

4. *Geht sie davon aus, dass sich der Infrastrukturausbau trotz der erhöhten Komplementärfinanzierung durch die Kommunen weiterhin am tatsächlichen Bedarf orientieren wird?*
5. *Wie will sie gewährleisten, dass ein notwendiger Infrastrukturausbau im Bereich des ÖPNV nicht durch finanzielle Engpässe in den Kommunen verhindert wird?*

Zu 4. und 5.:

Das zuständige Ministerium für Verkehr und Infrastruktur geht davon aus, dass die Finanzkraft der Kommunen kein Engpass für die Umsetzung von Vorhaben sein wird. Durch die Absenkung soll hingegen der Spielraum gewonnen werden, nun mehr Fördermittelbewilligungen vornehmen zu können. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass im Zuge der Neufestsetzung der Fördersätze gleichzeitig der bisherige Selbstbehalt der Kommunen (nicht geförderter Kostenanteil) abgeschafft wird.

Dadurch fällt die effektive Absenkung des Fördersatzes teilweise deutlich geringer aus.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur geht aber davon aus, dass eine stärkere Konzentration auf die vorrangigen Projekte und ein Abbau von eventuell bestehenden Mitnahmeeffekten zu erwarten ist.

6. *Welchen Umfang hat die Landesförderung der Maßnahme Stadtbahn Mannheim Nord bezogen auf die einzelnen Bauabschnitte und die jeweiligen Gesamtkosten?*

Das Projekt Stadtbahn Mannheim Nord ist kein Projekt des GVFG-Landesprogramms, sondern, aufgrund der Größe über 50 Mio. Euro Kosten, des Bundes-GVFG und unterliegt damit anderen Regularien.

Das gesamte Verkehrsvorhaben Mannheim Nord wurde vom Bund mit zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von rd. 61.603.000 Euro endgültig in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen. Der Fördersatz beträgt insgesamt bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Davon trägt der Bund bis zu 60 Prozent und das Land 20 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten abzüglich eines Selbstbehaltes für die Fördertatbestände Strecken- und Haltestellenneubau von jeweils 500.000 Euro.

Im Zuwendungsbescheid des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur wurde die gesamte Zuwendung vorläufig auf 48.282.400 Euro festgesetzt. Die Komplementärfinanzierung des Landes (20 Prozent) hat somit einen Förderumfang von bis zu 12.070.600 Euro.

7. *Ändern sich für den bereits begonnen Bau der Stadtbahn Mannheim-Nord rückwirkend oder für künftige Bauabschnitte die Förderbedingungen?*

Für die Maßnahme „Neubau der Stadtbahnstrecke Mannheim-Nord“ gelten die Förderbedingungen nach dem GVFG-Bundesprogramm. Aufgrund des Auslaufens auch des GVFG-Bundesprogramms im Jahr 2019 ist die Förderung der Maßnahme im GVFG-Bundesprogramm bis zum 31. Dezember 2019 begrenzt.

8. *Welche weiteren aktuellen ÖPNV-Maßnahmen befinden sich im baden-württembergischen Teil der Metropolregion Rhein-Neckar in welchem Planungs- bzw. Umsetzungszustand?*

Für die nachfolgend aufgeführten Verkehrsmaßnahmen liegen dem MVI Förderanträge nach dem LGVFG-Landesprogramm und dem GFVG-Bundesprogramms vor:

- Barrierefreier Ausbau der Endhaltestelle Feudenheim
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Deutscher Hof und Seckenheim Rathaus
- Verknüpfungspunkt Rheinau Bahnhof
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Heddesheim
- Erweiterung des Betriebshofes in der Möhlstraße, Mannheim
- Neubau des Betriebshofes in der Bergheimer Straße, Heidelberg
- Mobilitätsnetz Heidelberg, Teilprojekt Neuenheimer Straße
- Mobilitätsnetz Heidelberg, Teilprojekt Kurfürsten-Anlage Ost
- Mobilitätsnetz Heidelberg, Straßenbahn in der Bahnstadt

Die Planungshoheit für Maßnahmen des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) obliegt ausschließlich den kommunalen Gebietskörperschaften als Aufgabenträger.

9. *Welche Auswirkungen hat die Änderung der Förderbedingungen auf die Finanzierung des Mobilitätsnetzes Heidelberg und anderer ÖPNV-Maßnahmen in der Metropolregion Rhein-Neckar?*

Das Gesamtprojekt Mobilitätsnetz Heidelberg ist im GVFG-Bundesprogramm nach § 6 Abs. 1 GVFG unter Kategorie „C“ bedingt aufgenommen. Die Vorhaben des GFVG-Bundesprogramms sind von den neuen Förderkriterien des Landes-GVFG nicht betroffen.

Für die weiteren Maßnahmen in der Metropolregion Rhein-Neckar, die nach dem Landesgemeindefinanzierungsgesetz gefördert werden sollen, gelten die neuen Förderbedingungen ab 1. Januar 2014, soweit diese weder die Voraussetzung für die Übergangsregelung bzw. als Härtefall erfüllen.

10. *Sieht sie im Bereich von gemeindeübergreifenden Projekten unter Beteiligung finanzschwacher Kommunen ein verstärktes Konfliktpotenzial durch den erhöhten kommunalen Eigenanteil?*

Hierzu liegen dem MVI bislang keine Erkenntnisse vor.

Dr. Splett

Staatssekretärin