

Mitteilung

der Landesregierung

Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags; hier: Beratende Äußerung des Rechnungshofs vom 2. Juni 2014 „Förderung von großen Infrastrukturvorhaben im öffent- lichen Personennahverkehr“

Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 24. Juli 2014 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 15/5442 Abschnitt II):

Die Landesregierung zu ersuchen,

- 1. das Fördercontrolling des Landes weiter zu verbessern und das Förderprogramm stringent zu steuern;*
- 2. die bereits vom Ministerrat beschlossenen Vorhaben an das Bundesprogramm anzumelden, unter der Maßgabe, dass alle sonstigen Fördervoraussetzungen vorliegen;*
- 3. die Absicherung des Bundesanteils bei den bislang vom Ministerrat beschlossenen DB-Projekten zu übernehmen;*
- 4. sich weiterhin gegenüber dem Bund für die zügige Umsetzung einer bedarfsgerechten Nachfolgeregelung für das Bundes-GVFG einzusetzen, die entsprechend dem Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenzen vom Juni 2014 zeitnah erfolgen soll;*
- 5. dem Landtag über das Veranlasste bis zum 31. Dezember 2014 zu berichten.*

B e r i c h t

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2014 Nr. IV berichtet das Staatsministerium wie folgt:

Zu Ziffer 1:

Der Rechnungshof empfiehlt für ein funktionierendes Fördercontrolling insbesondere, umgehend Prioritäten zu setzen und die knappen Bundesfinanzhilfen anhand definierter Kriterien nachvollziehbar auf die einzelnen Großvorhaben aufzuteilen.

Aus dem GVFG-Bundesprogramm können Schienenverkehrswege im öffentlichen Personennahverkehr in Verdichtungsräumen und den dazugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Mio. Euro gefördert werden. Dafür stehen den Ländern pro Jahr rd. 332,6 Mio. Euro zur Verfügung. Eine feste Länderquote zur Verteilung der Mittel gibt es nicht, sondern die Mittel werden auf Anforderung nach Bedarf zugewiesen. Daraus folgt, dass Länder, die über viele laufende Vorhaben verfügen (und damit einen hohen laufenden Mittelbedarf haben) überproportional an den vorhandenen Bundesmitteln partizipieren können. Der Förderanteil des Bundes beträgt bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

Die Möglichkeit der Einflussnahme des Landes auf die Mittelverteilung richtet sich danach, ob es sich um ein Vorhaben der DB oder um ein kommunales Vorhaben handelt. Während die DB den Bundesanteil für ihre Projekte direkt vom Eisenbahn-Bundesamt ausgezahlt bekommt (und das Land seinen Kofinanzierungsanteil nur noch beisteuert), hat das Land *nur bei den sog. kommunalen Vorhaben* die Möglichkeit, die Mittelverteilung eigenverantwortlich zu steuern, da diese ihren Anteil an Bundesfinanzhilfen über das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur abrechnen. Der Mittelbedarf der einzelnen Vorhaben richtet sich jedoch im Wesentlichen nach dem Baufortschritt, der von den Vorhabenträgern und nicht vom Land gesteuert wird.

Da seitens des Landes in Folge des Auslaufens des GVFG-Bundesprogramms im Jahr 2019 und der damit verbundenen Risiken nicht mehr sichergestellt werden kann, dass der von den Vorhabenträgern gemeldete Mittelbedarf vom Bund vollständig bedient wird, hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bei der Zuteilung der Mittel auf die einzelnen Vorhaben eine Priorisierung vorgenommen.

Verfahren:

Es werden drei Kategorien für die Mittelverteilung gebildet:

Kategorie 1: Vorhaben mit fester 60-Prozent-Förderzusage

Vor dem Jahr 2010 wurden Vorhaben mit „fester 60-Prozent Förderzusage“ des Bundes bewilligt. Bei diesen Vorhaben besteht ein Anspruch der Vorhabenträger gegenüber dem Land auf eine tatsächliche Förderung in Höhe von 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten aus Bundesmitteln. Vor dem Hintergrund der im Jahr 2019 auslaufenden Bundesfinanzhilfen müssen diese Vorhaben daher zuerst bedient werden.

Kategorie 2: Vorhaben mit einer Förderzusage von „bis zu 60 Prozent“

Seit dem Jahr 2010 enthalten das Programmaufnahmeschreiben des Bundes und der Förderbescheid des Landes regelmäßig die Einschränkung, dass das betreffende Vorhaben mit „bis zu 60 Prozent“ aus Bundesmitteln gefördert wird. In diese Kategorie fallen alle seit 2010 mit dem Zusatz „bis zu 60 Prozent“ bewilligten Vorhaben, die KHV-Vorhaben des Jahres 2012 und das Vorhaben „Tramverlängerung Straßburg–Kehl“.

Kategorie 3: nachträglich aufgenommene Vorhaben

Danach hat sich der Ministerrat am 13. Mai 2014 ergänzend bei den Vorhaben „Regionalstadtbahn Neckar-Alb (Modul 1)“ und „Mobilitätsnetz Heidelberg“ für eine landesseitige Kofinanzierung sowie die Weiterleitung entsprechender förderfähiger Anträge an den Bund ausgesprochen. Er hat gleichzeitig beschlossen, dass das Risiko so zu steuern ist, dass durch diese nachträgliche Aufnahme die Finanzierung der zuvor aufgenommenen Projekte nicht beeinträchtigt werden darf (Beschluss des Ministerrats vom 13. Mai 2014). Diese beiden Maßnahmen fallen daher in Kategorie 3 und werden nachrangig bedient.

Im Einzelnen wird wie folgt vorgegangen:

Die vom Bund zugewiesenen Mittel werden in einem ersten Schritt nur auf die Vorhaben der Kategorie 1 verteilt und zwar linear im Verhältnis zum gemeldeten Bedarf. Erst wenn alle Vorhaben in Kategorie 1 vollständig (d. h. bedarfsentsprechend) befriedigt sind, werden Vorhaben der Kategorie 2 – ebenfalls linear – bedient. Wenn dann noch Mittel übrig sind, erfolgt eine lineare Verteilung auf Vorhaben der Kategorie 3. Bei jeder unterjährigen Mittelzuweisung des Bundes wird entsprechend verfahren.

Fazit:

Solange ausreichende Bundesmittel zur Verfügung stehen, werden alle Vorhaben entsprechend ihres Bedarfs vollständig bedient. Dies war in den Jahren 2013 und 2014 der Fall. Erst für den Fall, dass Bundesmittel in geringerem Umfang zur Verfügung gestellt werden als Bedarf vorhanden ist, greifen die Priorisierungseinschränkungen.

Damit kann erreicht werden, dass die größtmögliche Summe an Bundesmitteln für die laufenden Vorhaben im Land „fließt“. Gleichzeitig wird aber Vorsorge getroffen für den Fall, dass zu einem Zeitpunkt nicht mehr ausreichende Bundesmittel verfügbar sind.

Zu Ziffer 2:

Im Jahr 2014 wurden die Teilvorhaben „Freiburg, Werder-/Rotteckring“, „Stadtbahn Ulm, Linie 2“, „Mobilitätsnetz Heidelberg, Neuenheimer Feld“ und „Mobilitätsnetz Heidelberg, Kurfürstenanlage Ost“ an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Aufnahme in das Förderprogramm weitergeleitet. Derzeit liegen dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur keine weiteren weitergabefähigen Förderanträge vor.

Zu Ziffer 3:

Der Landtag hat auf Vorschlag der Landesregierung bereits im Doppelhaushalt 2013/14 Verpflichtungsermächtigungen im Umfang von rd. 450 Mio. Euro ausgebracht, um die Finanzierung und Realisierung wichtiger ÖPNV-Großvorhaben zu ermöglichen.

Der auf den DB-Teil des Vorhabens Regionalstadtbahn Neckar-Alb Modul 1 entfallende Anteil der Gesamtkosten beträgt nach Angaben der Vorhabenträger rund 26,2 Mio. Euro. Zur Übernahme des Ausfallrisikos von Bundesfinanzhilfen für den DB-Teil („bis zu 60 Prozent“) sind zwischenzeitlich Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 15,72 Mio. Euro (Fälligkeit nach 2019) im Landeshaushalt 2015/16 abgesichert worden.

Zu Ziffer 4:

Der Mittelbedarf für den Ausbau der ÖPNV/SPNV-Infrastruktur ist in Baden-Württemberg unverändert hoch. Seit 2011 wurden daher die politischen Aktivitäten für eine rasche und verlässliche Entscheidung zugunsten einer Nachfolgeregelung des GVFG-Bundesprogramms erheblich verstärkt. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat sich an Studien beteiligt, die den weiteren bundesweiten Finanzierungsbedarf für den ÖPNV-Infrastrukturausbau über das Jahr 2019 ermittelt

und bestätigt haben. Herr Minister Hermann hat die Forderungen des Landes aktiv in der Verkehrsministerkonferenz und als Mitglied in den Kommissionen für die „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Daehre und Bodewig) vertreten. Alle Gremien haben die Erforderlichkeit und Notwendigkeit einer Weiterführung der Verkehrsfinanzierung durch den Bund festgestellt.

Herr Ministerpräsident Kretschmann MdL hat mit Schreiben vom 30. September 2014 an Frau Bundeskanzlerin Dr. Merkel MdB nochmals auf den nach wie vor bestehenden hohen Mittelbedarf und die Gefahr eines faktischen Investitionsstopps hingewiesen und daher um eine vor den Kontext der allgemeinen Beratungen zu den Bund-Länder-Finanzbeziehungen gezogene Beratung einer Folgeregelung beim GVFG-Bundesprogramm gebeten.