

## **Antrag**

**der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Bilanz der Regionalisierungsmittel**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wie sich die Höhe der jährlich vom Bund erhaltenen Regionalisierungsmittel seit 2011 in Baden-Württemberg entwickelt hat;
2. wie sich die Kosten für die reinen Zugbestellungen seit 2011 entwickelt haben;
3. aus welchen anderen Haushaltsmitteln des Landes das entstandene Defizit zwischen erhaltenen Regionalisierungsmitteln und allen Leistungen, die aus Regionalisierungsmitteln insgesamt finanziert wurden, geschlossen wurde;
4. wie sich dieses Defizit bis 2015 jährlich entwickelt hat;
5. wie hoch die Summe der in Ziffer 4 genannten Defizite war;
6. welche übrigen Leistungen und Maßnahmen, die keine reinen Zugbestellungen im Sinne von Ziffer 2 waren, seit 2011 aus Regionalisierungsmitteln finanziert wurden;
7. inwiefern es eine Zweckbindung für die Verwendung von Regionalisierungsmitteln gibt oder gab.

21.07.2016

Rivoir, Kleinböck, Wölfle, Gall, Hofelich SPD

**Begründung**

Die den Ländern vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel stellen die zentrale Einnahmequelle zur Bestellung von Zugleistungen für Baden-Württemberg und alle anderen Bundesländer dar. Die Verwendung der Mittel in den vergangenen fünf Jahren stellt dabei eine wichtige Grundlage zur Beurteilung der Finanzierung zukünftiger Zugbestellungen dar, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Regionalisierungsmittel in der jüngsten Vergangenheit nicht auskömmlich waren.

**Stellungnahme\*)**

Mit Schreiben vom 31. August 2016 Nr. 3-3822.1-00/341 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Finanzministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. wie sich die Höhe der jährlich vom Bund erhaltenen Regionalisierungsmittel seit 2011 in Baden-Württemberg entwickelt hat;*

Im Zeitraum 2011 bis 2015 stellt sich die Entwicklung der Regionalisierungsmittel, die Baden-Württemberg erhalten hat, wie folgt dar:

<b>Jahr</b>	<b>Mittel in Mio. €</b>
2011	728,7
2012	739,6
2013	750,7
2014	762,0
2015	773,4

*2. wie sich die Kosten für die reinen Zugbestellungen seit 2011 entwickelt haben;*

Die Kosten für die Zugbestellungen entwickelten sich wie folgt:

<b>Jahr</b>	<b>in Mio. €</b>
2011	640,8
2012	679,2
2013	687,9
2014	703,2
2015	718,7

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Die Zahlen basieren auf den Transparenznachweisen an den Bund bezüglich der Verwendung von Regionalisierungsmitteln.

Die Beträge der Jahre 2013 bis 2015 sind durch den Einbehalt von Mitteln wegen Auslegungstreitigkeiten zum Großen Verkehrsvertrag (Doppelte Dynamisierung) beeinflusst.

*3. aus welchen anderen Haushaltsmitteln des Landes das entstandene Defizit zwischen erhaltenen Regionalisierungsmitteln und allen Leistungen, die aus Regionalisierungsmitteln insgesamt finanziert wurden, geschlossen wurde;*

*4. wie sich dieses Defizit bis 2015 jährlich entwickelt hat;*

*5. wie hoch die Summe der in Ziffer 4 genannten Defizite war;*

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 3., 4. und 5. zusammen beantwortet.

Um die aus den Regionalisierungsmitteln finanzierten Leistungen zu decken, wurden im Haushaltsplan zusätzliche Landesmittel veranschlagt:

<b>Jahr</b>	<b>in Mio. €</b>
2013	67,8
2014	85,4
2015	60,6

*6. welche übrigen Leistungen und Maßnahmen, die keine reinen Zugbestellungen im Sinne von Ziffer 2 waren, seit 2011 aus Regionalisierungsmitteln finanziert wurden;*

Neben den Zugbestellungen werden aus den Regionalisierungsmitteln nachfolgende Leistungen und Maßnahmen finanziert:

- Verbundförderung,
- Einführung von marktreifen Innovationen in den Bereichen Vertrieb, Betriebs- und Fahrzeugtechnik sowie Marketing (insbesondere elektronische Fahrgeldmanagementsysteme für ein verbundübergreifendes Bezahlungssystem und Echtzeitinformationssysteme),
- Untersuchungen, Planungen, Tarifgutachten sowie Studien zur Finanzierung und Fortentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV),
- Aufwendungen für den Innovationskongress sowie der Innovationspreise und den Innovationsbeirat,
- Qualitätsmesssysteme für den ÖPNV und SPNV,
- freiwillige Ausgleichsleistungen analog nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz und § 6 a Allgemeines Eisenbahngesetz (Standseilbahn Künzelsau, Katamaran),
- Bahnhofsmissionen,
- Investitionszuschüsse: Beitrag des Landes zur Finanzierung des Projekts Stuttgart 21, Bahnhofsmodernisierungsprogramm.

*7. inwiefern es eine Zweckbindung für die Verwendung von Regionalisierungsmitteln gibt oder gab.*

Die Länder erhalten die Regionalisierungsmittel vom Bund auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV.

Gemäß § 6 Abs. 1 RegG sind die Mittel insbesondere zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs zu verwenden.

In Vertretung

Dr. Lahl  
Ministerialdirektor