

## **Antrag**

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

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Perspektiven der Regionalisierungsmittel**

Antrag

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

1. welche finanziellen Folgen der Kompromiss zwischen Bund und Ländern vom 16. Juni 2016 zu den Regionalisierungsmitteln für Baden-Württemberg in den kommenden Jahren hat;
2. inwiefern sie beabsichtigt, das in den letzten Jahren entstandene Defizit zwischen erhaltenen Regionalisierungsmitteln des Bundes und allen Leistungen, die aus Regionalisierungsmitteln insgesamt finanziert wurden, auf null Euro zurückzuführen;
3. inwiefern darüber hinaus geplant ist, die aufgelaufene Summe der in Ziffer 2 genannten Mittel an den Gesamthaushalt zurückzuzahlen;
4. inwiefern sie beabsichtigt, ggf. diese Mittel auch in Zukunft dem Verkehrsreich zur Verfügung zu stellen;
5. wie sich nach ihrer Einschätzung nach heutigem Stand der Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)-Ausschreibungen die Kosten für reine Zugbestellungen bis zum Jahr 2025 entwickeln werden;
6. inwiefern sie beabsichtigt, die derzeit aus Regionalisierungsmitteln finanzierten Leistungen und Maßnahmen, die keine reinen Zugbestellungen sind, in Zukunft fortzuführen;
7. aus welchen Haushaltsmitteln die in Ziffer 6 genannten Leistungen und Maßnahmen stattdessen ggf. finanziert werden sollen;

8. inwiefern sie beabsichtigt, die in Ziffer 6 genannten Leistungen nicht mehr zu finanzieren;
9. ob es neue Leistungen, Maßnahmen und Projekte gibt, die keine reinen Zugbestellungen sind, die künftig aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden sollen.

21.07.2016

Rivoir, Kleinböck, Wölfe, Gall, Hofelich SPD

#### Begründung

Die vom Bund den Ländern zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel stellen die zentrale Einnahmequelle zur Bestellung von Zugleistungen für Baden-Württemberg und alle anderen Länder dar. Die Zukunft der Verwendung der Mittel und ihre Auskömmlichkeit in den nächsten Jahren stellt dabei eine wichtige Grundlage zur Finanzierung des zukünftigen Schienenpersonennahverkehrsangebots dar.

#### 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. welche finanziellen Folgen der Kompromiss zwischen Bund und Ländern vom 16. Juni 2016 zu den Regionalisierungsmitteln für Baden-Württemberg in den kommenden Jahren hat;*

Es ist vorgesehen, den bundesweiten Gesamtbetrag der Regionalisierungsmittel von 2016 von 8,0 Mrd. Euro auf 8,2 Mrd. Euro zu erhöhen, wobei der Anteil von 200 Mio. Euro als Vorwegabzug nur an die Länder verteilt wird, die durch den Kieler Schlüssel Nachteile gegenüber dem alten Verteilungsschlüssel haben. Ab 2017 bis 2031 soll der Gesamtbetrag mit 1,8 % jährlich dynamisiert werden.

Vor der Revision des Regionalisierungsgesetzes standen Baden-Württemberg 10,44 % an den bundesweiten Regionalisierungsmitteln zu. Zukünftig erfolgt die Verteilung zwischen den Ländern nach dem Kieler Schlüssel, der sich je zur Hälfte aus den Einwohner/-innen (2012) und den bestellten Zugkilometern (Anmeldungen 2015) zusammensetzt. Der Umbau zur Vollaussprägung des Kieler Schlüssels erfolgt sukzessive ab 2016 und wird in 2030 mit 12,3767 % erreicht.

Aufgrund der Revision ergeben sich für Baden-Württemberg in den Jahren 2016 bis 2031 somit Mehreinnahmen von rd. insgesamt 3,2 Mrd. Euro.

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

Beträge in Mio. Euro

Jahr	vor der Revision BW-Anteil 10,44 % aus 7,4 Mrd. Euro dynamisiert um 1,5 %		nach der Revision BW-Anteil aus 8,0 Mrd. Euro dynamisiert um 1,8 %		Mehreinnahmen
2016	785,02	10,6337 %	850,70	65,68	
2017	796,79	10,8273 %	881,78	84,98	
2018	808,75	11,0210 %	913,71	104,96	
2019	820,88	11,2147 %	946,50	125,62	
2020	833,19	11,4084 %	980,18	146,99	
2021	845,69	11,6020 %	1.014,76	169,07	
2022	858,37	11,6989 %	1.041,65	183,28	
2023	871,25	11,7957 %	1.069,17	197,92	
2024	884,32	11,8925 %	1.097,35	213,03	
2025	897,58	11,9894 %	1.126,20	228,62	
2026	911,05	12,0668 %	1.153,88	242,83	
2027	924,71	12,1443 %	1.182,19	257,48	
2028	938,58	12,2218 %	1.211,15	272,57	
2029	952,66	12,2992 %	1.240,76	288,10	
2030	966,95	12,3767 %	1.271,05	304,10	
2031	981,46	12,3767 %	1.293,93	312,48	
<b>gesamt</b>	<b>14.077,25</b>		<b>17.274,96</b>	<b>3.197,71</b>	

2. inwiefern sie beabsichtigt, das in den letzten Jahren entstandene Defizit zwischen erhaltenen Regionalisierungsmitteln des Bundes und allen Leistungen, die aus Regionalisierungsmitteln insgesamt finanziert wurden, auf null Euro zurückzuführen;

3. inwiefern darüber hinaus geplant ist, die aufgelaufene Summe der in Ziffer 2 genannten Mittel an den Gesamthaushalt zurückzuzahlen;

Die Fragen 2 und 3 werden zusammen beantwortet.

Es ist vorgesehen, die Unterdeckung zu beenden. Die in Anspruch genommenen zusätzlichen Landesmittel werden gemäß der Vereinbarung zwischen dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Verkehr an den Gesamthaushalt zurückgezahlt.

4. inwiefern sie beabsichtigt, ggf. diese Mittel auch in Zukunft dem Verkehrsreich zur Verfügung zu stellen;

Es ist beabsichtigt, die Verkehrsleistungen im SPNV künftig ausschließlich durch Regionalisierungsmittel zu finanzieren.

5. wie sich nach ihrer Einschätzung nach heutigem Stand der Schienenpersonenverkehrs (SPNV)-Ausschreibungen die Kosten für reine Zugbestellungen bis zum Jahr 2025 entwickeln werden;

Durch die erfolgreichen Vergaben wie beispielsweise der Stuttgarter Netze sieht sich die Landesregierung in ihrer Strategie, bei den Ausschreibungen auf Instrumente wie Loslimitierung, Fahrzeugfinanzierungsmodelle und Bruttoverträge zu setzen, bestätigt. Ein reges Bieterinteresse und die damit verbundene hohe Wettbewerbsintensität führen zu günstigeren Preisen.

Es wird erwartet, dass sich aus den laufenden und anstehenden Vergaben weitere Wettbewerbsgewinne erzielen lassen, was sich auf die Kostenbelastung des Landes insgesamt positiv auswirkt.

6. *inwiefern sie beabsichtigt, die derzeit aus Regionalisierungsmitteln finanzierten Leistungen und Maßnahmen, die keine reinen Zugbestellungen sind, in Zukunft fortzuführen;*
7. *aus welchen Haushaltsmitteln die in Ziffer 6 genannten Leistungen und Maßnahmen stattdessen ggf. finanziert werden sollen;*
8. *inwiefern sie beabsichtigt, die in Ziffer 6 genannten Leistungen nicht mehr zu finanzieren;*

Die Fragen 6, 7 und 8 werden zusammen beantwortet.

Die derzeit aus Regionalisierungsmitteln finanzierten Leistungen und Maßnahmen werden fortgeführt. Es ist vorgesehen, neben Regionalisierungsmitteln weiterhin auch Landesmittel für die Finanzierung dieser Leistungen zur Verfügung zu stellen.

9. *ob es neue Leistungen, Maßnahmen und Projekte gibt, die keine reinen Zugbestellungen sind, die künftig aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden sollen.*

Im Koalitionsvertrag wurde vereinbart, dass Regiobuslinien mit bis zu 10 Mio. Euro jährlich aus den Regionalisierungsmitteln finanziert werden. Das Programmvolumen für die konventionelle Busförderung soll um jährlich 5 Mio. Euro aus den Regionalisierungsmitteln aufgestockt werden.

Die aus Regionalisierungsmitteln finanzierten investiven Ausgaben im Bereich des SPNV werden entsprechend den bestehenden Festlegungen durch die Beteiligung des Landes am Neubau des Bahnhofs Merklingen an der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm (30 Mio. Euro), sowie den Ausbau des Bahnhofs Stuttgart-Vaihingen zum Regionalbahnhof (5 Mio. Euro) und die dadurch notwendigen Veränderungen beim Berghautunnel (5 Mio. Euro) in den nächsten Jahren erhöht.

Dr. Lahl  
Ministerialdirektor