

Antrag

des Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Auswirkungen gekürzter Regionalisierungsmittel des Bundes und weiterer Kürzungen auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land

Antrag

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

1. mit wie viel weniger Regionalisierungsmitteln des Bundes für den SPNV das Land Baden-Württemberg aufgrund der geplanten bundesweiten Kürzung dieser Mittel um 350 Millionen Euro rechnen muss (bitte auch mit der Angabe, wie viel diese fehlenden Finanzierungsmittel ungefähr in Zugkilometern im Land ausmachen würden);
2. was es für die Bestandsverkehre im vom Land bestellten SPNV bedeuten würde, wenn es nicht nur keine zusätzlichen Regionalisierungsmittel geben, sondern sogar bislang fest eingeplante Mittel gestrichen würden;
3. inwiefern für die Finanzierung einer Mobilitätsgarantie im Land auch Regionalisierungsmittel vorgesehen sind;
4. welche Auswirkungen die geplante Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes für die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie in Baden-Württemberg haben würde;
5. wie sich die vorgesehene Erhöhung des CO₂-Preises auf den SPNV und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Land auswirkt;
6. inwiefern die steigenden Kosten für den ÖPNV die Finanzierung des Deutschlandtickets weiter unter Druck setzen;

7. welche weiteren Punkte aus den Planungen der Bundesregierung zum Bundeshaushalt 2024 sich zudem auf den ÖPNV, den SPNV, den Individualverkehr, den Radverkehr, den Flugverkehr, die Schifffahrt und den Güterverkehr im Land auswirken würden.

22.1.2024

Dörflinger, Bückner, Hartmann-Müller,
von Loga, Dr. Pfau-Weller, Schuler CDU

Begründung

Aus dem Papier des Bundesfinanzministeriums „Einigung zum Bundeshaushalt 2024“ geht hervor, dass der Bund eine Kürzung der Regionalisierungsmittel für die Länder zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) um 350 Millionen Euro für das Jahr 2024 plant. Demgegenüber fordern die Länder jedoch angesichts steigender Kosten mehr Regionalisierungsmittel des Bundes für den SPNV. Hiermit werden daher die Auswirkungen einer solchen Reduzierung der Regionalisierungsmittel des Bundes auf den SPNV in Baden-Württemberg abgefragt. Zudem werden die Auswirkungen weiterer vom Bund geplanter Kürzungen auf den Verkehrsbereich im Land abgefragt.

Stellungnahme*

Mit Schreiben vom 26. Februar 2024 Nr. VM3-0141.5-32/4/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. mit wie viel weniger Regionalisierungsmitteln des Bundes für den SPNV das Land Baden-Württemberg aufgrund der geplanten bundesweiten Kürzung dieser Mittel um 350 Millionen Euro rechnen muss (bitte auch mit der Angabe, wie viel diese fehlenden Finanzierungsmittel ungefähr in Zugkilometern im Land ausmachen würden;*
- 2. was es für die Bestandsverkehre im vom Land bestellten SPNV bedeuten würde, wenn es nicht nur keine zusätzlichen Regionalisierungsmittel geben, sondern sogar bislang fest eingeplante Mittel gestrichen würden;*

Zu den Ziffern Nummer 1 und 2 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Kürzungen des Bundes bei den Regionalisierungsmitteln sind für das Jahr 2024 nicht vorgesehen.

- 3. inwiefern für die Finanzierung einer Mobilitätsgarantie im Land auch Regionalisierungsmittel vorgesehen sind;*
- 4. welche Auswirkungen die geplante Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes für die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie in Baden-Württemberg haben würde;*

Zu den Ziffern Nummer 3 und 4 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

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

Die Mobilitätsgarantie und ihre Finanzierung ist ein Gemeinschaftsprojekt, d. h. mehrere Finanzierungsquellen sollen zu deren Umsetzung beitragen. Grundsätzlich in Betracht kommen dabei neben Landesmitteln auch Regionalisierungsmittel sowie kommunale Mittel. Der Einsatz von Regionalisierungsmitteln hängt auch davon ab, ob die erforderliche und grundsätzlich zugesagte Erhöhung der Regionalisierungsmittel seitens des Bundes tatsächlich erfolgen wird.

Für die Umsetzung der Mobilitätsgarantie ist ein stufenweiser Einstieg in die Finanzierung erforderlich. Hierzu befindet sich das Land derzeit in Abstimmung.

5. wie sich die vorgesehene Erhöhung des CO₂-Preises auf den SPNV und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Land auswirkt;

Die CO₂-Abgabe ist ein wichtiges Instrument zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur und hilft dem SPNV insoweit direkt. Außerdem stärkt sie den SPNV im Mix der Verkehrsträger. Eine Erhöhung des CO₂-Preises wirkt sich unmittelbar steigernd auf die Kosten der Betriebsleistung mit Verbrennermotoren aus. Der Umfang der Kostensteigerung lässt sich zum aktuellen Zeitpunkt u. a. auch wegen der mittelbaren Wirkung über andere Kostenbestandteile nicht absehen. Auch können die Mehreinnahmen durch Umsteigerinnen und Umsteiger aktuell noch nicht prognostiziert werden. Der SPNV in BW fährt durchweg mit Ökostrom und ist deshalb nur im Dieselnetz betroffen (circa 28 Prozent), das mittelfristig allerdings auf BEMU (Batterie-Elektrische Triebwagen) umgestellt wird.

6. inwiefern die steigenden Kosten für den ÖPNV die Finanzierung des Deutschlandtickets weiter unter Druck setzen;

Die Kosten steigen im ÖPNV aktuell weniger stark als in den Vorjahren, da die Energiepreise zuletzt gesunken sind. Die Deutschlandticket-Richtlinie sieht vor, dass Tarifierhebungen bei der Berechnung der Fördermittel für das Deutschlandticket berücksichtigt werden, also die Kosten für Länder und Bund erhöhen. Um hier Missbrauch zu verhindern, haben Bund und Länder sich darauf geeinigt, die Berücksichtigung von Tarifierhebungen bei 8 Prozent zu deckeln. Darüberhinausgehende Tarifierhebungen werden nicht durch Bund und Länder ausgeglichen. In den Prognose-Rechnungen für das Deutschlandticket sind bislang Kostensteigerungen von durchschnittlich 5 Prozent berücksichtigt. Tarifierhebungen im ÖPNV – außerhalb des Deutschlandtickets – bis zu 8 Prozent erhöhen den Zuschussbedarf für das Deutschlandticket. Der genaue Effekt von Tarifierhebungen auf die Finanzierung des Deutschlandtickets hängt daher neben der Kostensteigerung stark von der Nachfrageentwicklung ab.

7. welche weiteren Punkte aus den Planungen der Bundesregierung zum Bundeshaushalt 2024 sich zudem auf den ÖPNV, den SPNV, den Individualverkehr, den Radverkehr, den Flugverkehr, die Schifffahrt und den Güterverkehr im Land auswirken würden.

Der Bedarfsplan Schiene des Bundes für den Ausbau der Schieneninfrastruktur der Deutschen Bahn ist weiterhin in erheblichem Maße unterfinanziert. Wichtige und im überragenden öffentlichen Interesse liegende Aus- und Neubauprojekte des Vordringlichen Bedarfs und des Deutschlandtakts können absehbar in den nächsten Jahrzehnten nicht wie geplant umgesetzt werden, obwohl sie für die Erreichung der verkehrspolitisch erwünschten Verdopplung der Fahrgastzahlen benötigt werden.

Mit besonderer Sorge verfolgt die Landesregierung, dass aufgrund der Sparvorgaben des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) derzeit nicht sichergestellt werden kann, dass der bundesweite Rollout der „Digitalen Schiene Deutschland“ (DSD) bis zum Jahr 2040 vollständig umgesetzt werden kann. Das Hauptproblem ist dabei die gestrichene Bundesförderung der DSD-Fahrzeugausrüstung, die erforderlich ist, um überhaupt auf konventionelle Signale an der Infrastruktur verzichten zu können und damit Kapazitätssteigerungen zu ermöglichen. Zudem führt der Wegfall der im Klima- und Transformationsfonds (KTF) ursprünglich vorgesehenen Mittel für die Sanierung der Hochleistungskorridore im bundeseigenen

Schienennetz dazu, dass die DB InfraGO AG ihre zur Verfügung gestellten Eigenmittel nun nahezu ausschließlich für die Sanierung einsetzen wird. In der Folge kann die DB vermutlich ihren vertraglichen Verpflichtungen zur Einbringung von Eigenmittelbeiträgen in anderen Finanzierungsverträgen nicht mehr wie ursprünglich geplant nachkommen.

In der Konsequenz würde der dritte Baustein des Digitalen Knoten Stuttgart (DKS), der sämtliche bundeseigene Schienenstrecken bis mindestens zu den Linienendpunkten der S-Bahn Stuttgart umfasst, nicht zeitnah umgesetzt werden. Deshalb sind Bund und DB dringend gefordert, die gemachten Zusagen einzuhalten. Die Landesregierung begrüßt hier die dahingehend wahrzunehmenden Bemühungen.

Im Bereich der Förderung der Elektromobilität zeichnet sich ab, dass der Bund – neben der bereits bekannten Streichung der Umweltprämie – weitere Fördervorhaben nicht fortführen wird. Hiervon scheint insbesondere die Förderung von elektrischen Lastkraftwagen und Bussen betroffen zu sein. Belastbare Aussagen des Bundes zur weiteren Ausgestaltung des Förderbereichs Elektromobilität sind jedoch zum Zeitpunkt der Beantwortung des Antrags noch nicht bekannt.

Nach den dem Verkehrsministerium vorliegenden Informationen haben die Änderungen im Bundeshaushalt 2024 nur geringe Auswirkungen auf die Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg. Danach wird lediglich die Förderung von „Fahrradparken an Bahnhöfen“ durch ein entsprechendes Sonderprogramm eingestellt.

Die Bundesregierung plant ferner eine Anhebung der Luftverkehrssteuer. Diese Änderung dürfte mittelbar eine Erhöhung der Ticketpreise im Luftverkehr nach sich ziehen.

Darüber hinaus plant die Bundesregierung eine Reduzierung der Förderung von Erzeugungsanlagen für strombasierte Kraftstoffe, fortschrittliche Biokraftstoffe und Antriebstechnologien für die Luftfahrt. Laufende Projekte wie die Plattform Inno-Fuels werden ausfinanziert, jedoch keine neuen Förderaufrufe veröffentlicht. Geplante Erzeugungsanlagen für strombasierte Kraftstoffe können nicht mehr realisiert werden, da sie wegen der sehr strikt gestalteten EU-Regulierung für einen wirtschaftlichen Betrieb auf Fördermittel angewiesen sind. Beim Exzellenzzentrum Wasserstoff in der Luftfahrt am Flughafen Stuttgart werden zukünftig Forschungsvorhaben nur über anderweitige Förderungen finanziert werden können. Die Anzahl der Forschungsvorhaben wird sich dadurch verringern.

Im Bereich Schienengüterverkehr wirken sich die Kürzungen im Bundeshaushalt z. B. auf die finanzielle Ausstattung von Förderprogrammen des Bundes aus. Kürzungen erfolgten z. B. im Bereich der Anlagenpreisförderung, der Trassenpreisförderung und des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG). Das könnte insgesamt zu einer Attraktivitätsminderung des Schienengüterverkehrs führen, da voraussichtlich die Benutzung teurer wird und weniger Mittel für eine attraktive Infrastruktur zur Verfügung stehen. Zusätzlich wurden die Bundesmittel für Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur und für die Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben gekürzt. Die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs wird dadurch möglicherweise langsamer voranschreiten.

Im Bereich der Binnenschifffahrt gibt es keine Kürzung des Budgets. Es werden für die Wasserstraßen und die Schifffahrt daher die ursprünglich vorgesehenen Mittel zu Verfügung stehen. Trotzdem reicht das vorgesehene Budget bei Weitem nicht aus, um den Investitionsbedarf abzudecken. Vielmehr braucht es in den kommenden Jahren eine Steigerung des Etats beim Bund, um die Wasserstraßen zukunftsorientiert erhalten und ausbauen zu können.

Hermann
Minister für Verkehr