

Kleine Anfrage
des Abg. Hans Dieter Scheerer FDP/DVP

und

Antwort
des Ministeriums für Verkehr

**Planungen zur Entwicklung der Verkehrsleistungen und
Regionalisierungsmittel**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie haben sich die Finanzierungsbeiträge des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz für die Länderaufgabe des Öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt sowie für die einzelnen Aufgabenbereiche wie beispielsweise Verkehrsverträge, Verbundförderung, Investitionen in Verkehrsanlagen sowie Sonstiges in den letzten drei Jahren entwickelt?
2. Wie hat sich die Beauftragung der Schienenverkehrsleistungen in den letzten drei Jahren entwickelt?
3. Welche Ausgabenreste hat es im genannten Zeitraum jeweils gegeben, mit Ausweisung des Gesamtbetrags der vorhandenen Reste?
4. Welche Entwicklungen erwartet sie für die nächsten drei Jahre, unter Darstellung der geplanten Verwendung für die wesentlichen Blöcke?
5. Gibt es interne Szenarien („Best Case“, „Worst Case“, „Trend“) im Zusammenhang mit den Regionalisierungsmitteln?
6. Welche Aufwuchspläne legt sie sich bei den Schienenverkehrsleistungen für die nächsten drei Jahre zugrunde?

5.12.2025

Scheerer FDP/DVP

Begründung

Die Regionalisierungsmittel des Bundes stellen die zentrale Finanzierungsgrundlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg dar. Aus ihnen werden sowohl die Bestellung von Verkehrsleistungen als auch wesentliche Anteile der ÖPNV-Förderung und ergänzende Ausgaben finanziert. Angesichts steigender Kosten im Schienenverkehr, zunehmender Anforderungen an Qualität und Angebot sowie der politischen Zielsetzung, mehr Menschen zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu motivieren, kommt der Entwicklung und der Verwendung dieser Mittel eine besondere Bedeutung zu.

In den vergangenen Jahren haben sich bundesweit erhebliche Kostensteigerungen ergeben, insbesondere im Bereich Energie, Personal und Fahrzeugunterhaltung. Diese Entwicklungen belasten die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger gleichermaßen. Gleichzeitig befindet sich Baden-Württemberg in der Umsetzung umfangreicher Verkehrsplanungen, die sowohl Mehrverkehre als auch qualitative Verbesserungen im Betrieb, der Pünktlichkeit und der Kapazität vorsehen. Um diese Ziele im Sinne der Fahrgäste zu erreichen, müssen die Finanzierungsstrukturen zuverlässig, vorausschauend und transparent ausgestaltet sein.

Antwort

Mit Schreiben vom 13. Januar 2026 Nr. VM3-0141.5-34/112/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie haben sich die Finanzierungsbeiträge des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz für die Länderaufgabe des Öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt sowie für die einzelnen Aufgabenbereiche wie beispielsweise Verkehrsverträge, Verbundförderung, Investitionen in Verkehrsanlagen sowie Sonstiges in den letzten drei Jahren entwickelt?

Zu 1. :

Der Bund ist seit der Bahnreform in den 1990er-Jahren nach Artikel 106a des Grundgesetzes verpflichtet, den Ländern Mittel zuzuweisen, die daraus die übergegangene Aufgabe der Bestellung von Zügen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) finanzieren. Im Regionalisierungsgesetz ist in § 6 (1) deshalb klargestellt, dass „insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren“ ist, nicht der ÖPNV allgemein. Die Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben im Zeitraum 2022 bis 2024 stellt sich wie folgt dar:

Beträge in Mio. Euro	2022	2023	2024
Regionalisierungsmittel	1 191	1 254	1 302
Summe Einnahmen inkl. weitere Einnahmen wie komm. Mitfinanzierung und Haushaltsausgaberest Vorjahr	1 574	1 711	1 690
Investitionen	31	44	57
Schienenpersonenverkehr	994	1 192	1 239
Ausbaustrategie Öffentliche Mobilität, kommunaler ÖPNV	20	21	24
Tarife, Verkehrsverbünde, Digitalisierung	64	62	58
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	19	14	17
Summe Ausgaben	1 127	1 333	1 394
Haushaltsausgaberest (Übertrag ins Folgejahr)	447	378	296

2. Wie hat sich die Beauftragung der Schienenverkehrsleistungen in den letzten drei Jahren entwickelt?

Zu 2.:

In der Zeile Schienenpersonennahverkehr zu Frage 1 ist außer den landesbestellten Verkehren noch die S-Bahn Stuttgart enthalten. Die Ausgaben ohne Aufwendungen für die S-Bahn Stuttgart in reiner Landesverantwortung waren wie folgt:

Beträge in Mio. Euro	2022	2023	2024
Schienenpersonenverkehr ohne S-Bahn Stuttgart	882	1 052	1 107

Auch ein großer Teil der Ausgaben für die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) sind Kosten der Beauftragung von Schienenverkehrsleistungen.

Die Entwicklung des Schienenverkehrs in Zug-km (Zahlen in Mio. Zug-km) stellt sich wie folgt dar:

2022: 82,4

2023: 86,8

2024: 90,1

3. Welche Ausgabenreste hat es im genannten Zeitraum jeweils gegeben, mit Ausweisung des Gesamtbetrags der vorhandenen Reste?

Zu 3.:

Siehe die entsprechenden Angaben in der Antwort zu Frage 1. Bei den dargestellten Jahresbeträgen handelt es sich um den jeweils kumulierten Betrag (Gesamtbetrag im Sinne der Frage).

4. Welche Entwicklungen erwartet sie für die nächsten drei Jahre, unter Darstellung der geplanten Verwendung für die wesentlichen Blöcke?

Zu 4.:

Die Landesregierung geht von der folgenden Entwicklung aus:

Beträge in Mio. Euro	2025	2026	2027
Regionalisierungsmittel	1 436	1 402	1 453
voraussichtliche Gesamteinnahmen	1 793	1 658	1 597
Investitionen	39	-6*	12
Schienenpersonenverkehr	1 366	1 411	1 571
Ausbaustrategie Öffentliche Mobilität, kommunaler ÖPNV	24	29	28
Tarife, Verkehrsverbünde, Digitalisierung	95	69	69
NVBW	32	30	31
Summe Ausgaben	1 556	1 533	1 712
Haushaltsausgaberest (Übertrag ins Folgejahr)	236	125	-114

*Vs. Kostenerstattung Große Wendlinger Kurve aus Mitteln des GVFG. Auch bei den Werten für 2025 handelt es sich um vorläufige Zahlen.

5. Gibt es interne Szenarien („Best Case“, „Worst Case“, „Trend“) im Zusammenhang mit den Regionalisierungsmitteln?

Zu 5.:

Es gibt fachplanerische Überlegungen, wie die zukünftige Entwicklung des SPNV gestaltet werden soll, welche im sogenannten Zukunftsfahrplan erarbeitet und entwickelt werden. Weiterführende Informationen sind öffentlich auf der Seite des Verkehrsministeriums (<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/der-zukunfts-fahrplan-fuer-baden-wuerttemberg>) sowie der Projekt-Webseite (<https://zukunfts-fahrplan.de/>) einsehbar. Das Verkehrsministerium hat vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Ressourcen weiterhin das Ziel, die Nachfrage im SPNV wie im ÖPNV von 2010 auf 2030 zu verdoppeln (gemessen in Pkm).

Der Bund hat sich im Rahmen des Koalitionsvertrags zur dringend notwendigen Erhöhung der Regionalisierungsmittel bekannt. Allerdings ist aktuell nicht absehbar, ob und in welchem Umfang der Bund die Regionalisierungsmittel erhöhen wird. Die meisten Bundesländer befinden sich aktuell in der Situation, dass spätestens 2027 die zur Verfügung stehenden Mittel nicht mehr ausreichen werden. Dies gilt ebenfalls für Baden-Württemberg. In den nächsten Jahren müssen deshalb verstärkt Konsolidierungsmaßnahmen eingeleitet werden, um die Erlösseite zu stärken und die Ausgaben durch Kostenreduzierung zu senken. Es werden ggf. Abbestellungen notwendig, sollte der Bund die Regionalisierungsmittel nicht in ausreichendem Umfang erhöhen, wie im Koalitionsvertrag festgeschrieben.

6. Welche Aufwuchspläne legt sie sich bei den Schienenverkehrsleistungen für die nächsten drei Jahre zugrunde?

Zu 6.:

Bei der Beantwortung von Frage 4 liegen folgende Zug-km (in Mio. Zug-km) zu Grunde (ohne S-Bahn Stuttgart):

2025: 89,3

2026: 90,4

2027: 95,5

Die Steigerung zum Jahr 2027 ergibt sich aus der bisherigen Planung zur Inbetriebnahme Stuttgart 21. Durch die erneute Verschiebung dieser Inbetriebnahme auf bislang unbestimmte Zeit werden sich diese Zahlenwerte jedoch noch verändern.

Hermann
Minister für Verkehr