

## **Antrag**

**der Abg. Boris Palmer u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt und Verkehr**

### **Investitionsförderung für den ÖPNV sichern**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen

I. zu berichten,

1. wie sich die Förderung von Investitionsvorhaben des ÖPNV durch das Land aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und aus Regionalisierungsmitteln seit 1996 entwickelt hat (Jahreswerte der Fördersummen)
  - a) für Infrastruktureinrichtungen des ÖPNV,
  - b) für Fahrzeuge des ÖPNV,
  - c) für kommunale Straßenbaumaßnahmen;
2. in welchem Umfang gestellte Anträge auf Förderung von ÖPNV-Projekten aus den verfügbaren Mitteln nicht befriedigt werden können;
3. wie sich die Bundeszuweisungen nach GVFG und Regionalisierungsmitteln in den kommenden Jahren entwickeln;
4. ob Berichte zutreffen, dass die Landesregierung beabsichtigt, den Fördersatz für ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen von 85 auf 75 Prozent zu senken, und welche Überlegungen dahinter stehen;
5. ob Berichte zutreffen, dass die Landesregierung beabsichtigt, die bisher geltende Bagatellgrenze für ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen von derzeit 100.000 Euro zugunsten eines Selbstbehalts von 250.000 Euro abzuschaffen, und welche Überlegungen dahinter stehen;

6. ob sie Befürchtungen teilt, dass dann wichtige ÖPNV-Vorhaben aus Gründen der mangelnden Finanzkraft der Kommunen zur Aufbringung der Eigenanteile unterbleiben werden;

II.

1. den Fördersatz für ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 85 Prozent beizubehalten,
2. die bisher geltende Bagatellgrenze für ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen beizubehalten.

30. 09. 2003

Boris Palmer, Dr. Witzel, Rastätter,  
Walter, Sitzmann GRÜNE

#### Begründung

Nach Presseberichten beabsichtigt die Landesregierung, den seit vielen Jahren eingespielten Fördersatz von 85 Prozent für Infrastrukturinvestitionen des ÖPNV auf 75 Prozent zu senken und die Bagatellgrenze für ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen von derzeit 100.000 Euro zugunsten eines Selbstbehalts von 250.000 Euro abzuschaffen.

Angesichts der Finanzsituation der Kommunen ist zu befürchten, dass durch die Senkung des Fördersatzes zahlreiche wichtige ÖPNV-Investitionsvorhaben nicht mehr durchgeführt werden können, weil die kommunalen Vorhabenträger nicht mehr in der Lage sind, die erforderlichen Eigenanteile aufzubringen.

Dabei ist zu bedenken, dass Planungskosten von Investitionsvorhaben ohnehin nicht zuwendungsfähig sind und von den Zuschussempfängern vollständig finanziert werden müssen. Allein dadurch sinkt der Zuschuss in der Praxis ohnehin meist auf rund 70 Prozent. Zu bedenken ist auch, dass die Kommunen die Folgekosten der Investitionen sowie die Betriebskosten des ÖPNV vollständig allein tragen müssen. Vor diesem Hintergrund relativiert sich die hoch erscheinende Förderquote von 85 Prozent ohnehin deutlich.

Die Einführung eines Selbstbehalts führt faktisch zur Abschaffung der Förderung für viele dezentrale Maßnahmen. Eine ganze Reihe sinnvoller relativ preiswerter Projekte wie beispielsweise Haltepunkte könnten dann nicht mehr verwirklicht werden.

Die Investitionsförderung in den ÖPNV erfolgt vollständig aus Mitteln, die das Land vom Bund zur Verfügung gestellt bekommt. In diesem Bereich der ÖPNV-Fördermittel hat der Bund für die kommenden Jahre trotz Haushaltsenge konstante bzw. steigende Mittel festgeschrieben.

Ein Anlass zur Kürzung der ÖPNV-Förderung besteht daher nicht. Auch sind diese Mittel, die der Bund gezielt für die Förderung des ÖPNV bereitstellt, nicht dazu vorgesehen, über Umwege in der Straßenbauförderung oder zur Entlastung des Landeshaushalts eingesetzt zu werden.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 24. Oktober 2003 Nr. 32–3894.0–669.1 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

## I. 1.:

*Wie hat sich die Förderung von Investitionsvorhaben des ÖPNV durch das Land aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und aus Regionalisierungsmitteln seit 1996 entwickelt (Jahreswerte der Fördersummen)*

a) für Infrastruktureinrichtungen des ÖPNV,

b) für Fahrzeuge des ÖPNV;

c) für kommunale Straßenbaumaßnahmen?

## Zu I. 1.:

Die Leistungen des Landes für Investitionsvorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs aus Mitteln des GVFG und des Regionalisierungsgesetzes sowie für kommunale Straßenbaumaßnahmen (KStB) aus Mitteln des GVFG einschließlich Komplementärmitel des Landes (§ 27 FAG) haben sich wie folgt entwickelt (Mio. €):

Jahr	Infrastruktur- förderung		Schienen- fahrzeuge	Omnibusse	Summe Fahrzeuge	Summe ÖPNV
	KStB	ÖPNV				
1996	200,1	187,1	52,8	57,2	110,0	297,1
1997	139,0	171,2	75,2	58,3	133,5	304,7
1998	140,3	171,3	73,6	41,4	115,0	286,3
1999	133,8	160,5	86,9	36,3	123,2	283,7
2000	150,4	164,6	58,8	40,9	99,7	264,3
2001	152,2	128,0	68,0	46,0	114,0	242,0
2002	158,9	169,6	101,4	49,0	150,4	320,0

Im Jahr 2002 wurden einmalig weitere rd. 102 Mio. € aus freien Regionalisierungsmitteln für die „Qualitätsoffensive DB-Schieneninfrastruktur“ bereit gestellt.

Erhöhungen im kommunalen Straßenbau ab dem Jahr 2000 wurden für Maßnahmen verwendet, die der Abwicklung des ÖPNV bzw. des Radverkehrs und der Schienenkreuzungsmaßnahmen im Rahmen des Straßenbaus dienen. Die entsprechende Umwidmung von Mitteln für den Verkehrsträger Straße war angesichts dessen erheblicher verkehrlicher und städtebaulicher Bedeutung wie auch im Blick auf die Entwicklung, die sich aus der vorstehenden Tabelle ergibt, nach Auffassung des Ministeriums notwendig und gerechtfertigt.

## I. 2.:

*In welchem Umfang konnten gestellte Anträge auf Förderung von ÖPNV-Projekten aus den verfügbaren Mitteln nicht befriedigt werden?*

## Zu I. 2.:

Bisher konnten – ggf. unter Modifikation einzelner Vorhaben – alle (!) förderfähigen Vorhaben gefördert werden. Hingegen sind zum Abbau des Antragsstaus im kommunalen Straßenbau seit 1999 im Durchschnitt nur noch in Höhe der Hälfte der jährlich zur Verfügung stehenden Mittel neue Maßnahmen in das Programm aufgenommen worden.

I. 3.:

*Wie werden sich die Bundeszuweisungen nach GVFG und die Regionalisierungsmittel in den kommenden Jahren entwickeln?*

Zu I. 3.:

Die Höhe der GVFG-Bundesmittel für Vorhaben des Landesprogramms und deren Aufteilung auf die Länder ist festgeschrieben. Aus heutiger Sicht wird davon ausgegangen, dass dem Land auch künftig Mittel in gleicher Größenordnung (jährlich ca. 167 Mio. €, davon rund 40 % für Vorhaben des ÖPNV und rund 60 % für Vorhaben des KStB) wie in den vergangenen Jahren zur Verfügung stehen werden. Außerdem erhält das Land Baden-Württemberg jährlich durchschnittlich rund 30 Mio. € für ÖPNV-Schienenverkehrsvorhaben aus dem Bundesprogramm (Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten über 51 Mio. €).

Nach der geltenden Fassung des Regionalisierungsgesetzes (Dynamisierung fix 1,5% und nicht mehr wie zuvor nach der dynamisch wachsenden Umsatzsteuer) entwickeln sich die Regionalisierungsmittel in den kommenden Jahren wie folgt (Mio. €):

Jahr	Regionalisierungsmittel insgesamt	Anteil Baden- Württembergs
2003	6.846,2	714,8
2004	6.948,9	725,6
2005	7.053,1	736,4
2006	7.158,9	747,5
2007	7.266,3	758,7

Nach § 6 RegG wird im Jahr 2007 auf Vorschlag des Bundes durch Gesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Höhe des den Ländern ab dem Jahr 2008 zustehenden Betrages festgesetzt. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Bahn die Verkehre, die bisher als Interregio-Züge dem Fernverkehr zuzurechnen waren und daher eigenwirtschaftlich von der DB angeboten wurden, größtenteils eingestellt hat und mangels Kompensation durch den Bund diese zusätzliche Aufgabe als Nahverkehr von den Ländern zu tragen war. Dies bedeutet für Baden-Württemberg eine jährliche Mehrbelastung von ca. 16 Mio. € (noch ohne Mehrkosten durch in diesem Zusammenhang nötiges Fahrzeugmaterial). Für den herkömmlichen Aufgabenbestand steht also weniger Geld zur Verfügung.

I. 4.:

*Treffen Berichte zu, dass die Landesregierung beabsichtigt, den Fördersatz für ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen von 85 auf 75 Prozent zu senken, und welche Überlegungen stehen dahinter?*

I. 5.:

*Treffen Berichte zu, dass die Landesregierung beabsichtigt, die bisher geltende Bagatellgrenze für ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen von derzeit 100.000 Euro zugunsten eines Selbstbehalts von 250.000 Euro abzuschaffen, und welche Überlegungen stehen dahinter?*

Zu I. 4. und I. 5.:

Die aktuellen und ab 2004 vorgesehenen Einsparauflagen zur Haushaltskonsolidierung treffen auch den GVFG-Förderbereich. Für 2003 betrug die Einsparsumme 45,3 Mio. €. Nach den vom Ministerrat beschlossenen Eckdaten für den Staatshaushaltsplan 2004 wird sich der Einsparbetrag auf 53 Mio. €/Jahr erhöhen. Wegen der erheblichen Steigerung der konsumtiven Ausgaben im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs zu Lasten der freien Regionalisierungsmittel scheidet ein Ausgleich der Kürzungen in den Programmbereichen ÖPNV durch Zuführung von Regionalisierungsmitteln aus. Damit stehen in den drei Programm-

bereichen Fahrzeugförderung sowie Infrastrukturförderung KStB und ÖPNV jeweils deutlich weniger Fördermittel zur Verfügung. Dies legt eine Veränderung der bisherigen Förderrichtlinien nahe.

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr erwägt daher, als flankierende Maßnahme in allen Förderbereichen die Förderbedingungen den veränderten finanziellen Möglichkeiten anzupassen. Zu den diesbezüglichen möglichen Überlegungen gehören bei der Infrastrukturförderung sowohl des KStB als auch des ÖPNV eine Absenkung des Fördersatzes wie auch die Möglichkeit der Einführung eines Selbstbehaltes, durch den die bisher geltende Bagatellgrenze von 100.000 € überflüssig würde.

I. 6.:

*Werden Befürchtungen geteilt, dass dann wichtige ÖPNV-Vorhaben aus Gründen der mangelnden Finanzkraft der Kommunen zur Aufbringung der Eigenanteile unterbleiben werden?*

Zu I. 6.:

Die Landesregierung ist davon überzeugt, dass wichtige Vorhaben auch künftig finanziert werden können.

II. 1.:

*Die Landesregierung soll den Fördersatz für ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 85 Prozent beibehalten.*

II. 2.:

*Die Landesregierung soll die bisher geltende Bagatellgrenze für ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen beibehalten.*

Zu II. 1. und II. 2.:

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr ist grundsätzlich der Auffassung, dass einer Kürzung der Fördermittel, die im Zuge der Haushaltskonsolidierung unausweichlich ist, auch eine Anpassung der Förderrichtlinien entsprechen sollte. Anderenfalls würden die Mehrzahl der Antragsteller unverändert gefördert, eine Minderzahl aber gänzlich leer ausgehen, was ungerecht wäre. Auch strukturelle Erwägungen wie z.B. die Entbürokratisierung legen eine Veränderung der Förderrichtlinien nahe.

In Vertretung

Mappus

Staatssekretär