

Presseinformation

**Im Landtag von
Baden-Württemberg**

Die Grünen Bündnis⁹⁰

Konrad-Adenauer-Str. 12
70173 Stuttgart
Tel: 0711-2063-678/687/683
Fax: 0711-2063-660
schmitt@gruene.landtag-bw.de
<http://www.bawue.gruene-fraktion.de>

Stuttgart, den 03.06.2004

Alle Signale auf Rot – Wie das Land den ÖPNV ausbremst

Pressekonferenz 03.06.2004

mit MdL Boris Palmer, verkehrspolitischer Sprecher

Alle Signale auf Rot

Wie das Land Baden-Württemberg den öffentlichen Nahverkehr ausbremst

PK Bündnis 90 / Die Grünen im Landtag von Baden-Württemberg 03.06.2004
mit MdL Boris Palmer, verkehrspolitischer Sprecher

Ausgangslage

Verkehrsminister Müller hat es bereits zum Jahresanfang angekündigt: Das goldene Zeitalter des ÖPNV sei erst einmal vorbei, jetzt müsse gespart werden. Staatssekretär Mappus kündigte in der Landtagssitzung am 4. Februar an, dies solle vor allem in den konsumtiven Bereichen – also bei der Bestellung von SPNV-Leistungen – erfolgen. Über dpa verkündete er am 21. Mai stolz, welche Leistungen die Landesregierung auf diesem Gebiet seit 1996 erbracht habe, und wie wettbewerbsfreundlich die Landesregierung sei. Die Wahrheit sieht leider deutlich anders aus, wie nachfolgend dargestellt wird.

Investitionen des Landes in den ÖPNV – Der Bund zahlt bisher schon alles!

Wie man aus den in der Anlage beigefügten Tabellen ersehen kann, hat das Land in den Jahren 1998-2003 insgesamt 6,064 Milliarden € für den ÖPNV ausgegeben. Dem stehen Einnahmen aus Bundeszuschüssen in Höhe von 4,733 Milliarden € entgegen. Aus eigenen Mitteln hat das Land also gerade einmal 1,331 Milliarden € erbracht. Nach Abzug der vom Land seit jeher zu zahlenden Beträge für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen (Schülerbeförderung zu reduzierten Tarifen) in Höhe von 1,324 Milliarden € bleiben noch 7 Mio. € übrig, dies sind gerade einmal 1 ‰ der Gesamtsumme! Alle übrigen Leistungen – sowohl die Bestellung des Schienennahverkehr als auch alle Investitionen in Gleisanlagen und in neue Fahrzeuge für Busse und Bahnen – für die sich die Landesregierung oft und gerne lobt, wurden aus ÖPNV-Zuschüssen des Bundes finanziert.

Wenn Staatssekretär Mappus die Bahnreform als „Segen“ bezeichnet, weiß er wovon er spricht: Sie hat es möglich gemacht, dass sich das Land heute über die Regionalisierungsmittel des Bundes Leistungen – wie z. B. die Zuschüsse an die nichtbundeseigenen Bahnen (1998-2003: 63 Mio. €) – bezahlen lässt, die es vor der Bahnreform selber tragen musste.

Die Richtung, die die Landesregierung jetzt gehen möchte ist klar: Noch weniger für den ÖPNV ausgeben, aber weiterhin die vollen Bundeszuschüsse kassieren. Diese Strategie ermöglicht es, einen weiteren nicht unwesentlichen Teil der eigenen Pflichtaufgaben (Zuschüsse zur Schülerbeförderung) aus Bundesmitteln zu bezahlen, damit mehr Geld für den Straßenbau zur Verfügung steht.

Kürzung des ÖPNV-Investitionsförderung: Der ländliche Raum bleibt auf der Strecke und die Fahrgastzahlen sinken womöglich wieder.

Erklärtes Ziel der Landesregierung ist es, zukünftig verstärkt Großprojekte zu fördern, weil diese effektiver sein sollen. Die vielen kleinen ÖPNV-Maßnahmen im ländlichen Raum werden zukünftig für die Kommunen nicht mehr finanzierbar sein. Ein Beispiel hierfür: Der Bau eines neuen 250.000 € teuren Bahnhaltepunktes an einer bestehenden Bahnstrecke in einer Gemeinde mit 12.000 Einwohner belastete diese bisher mit einem Eigenanteil von 37.500 €, nach den neuen Regelungen sind es jetzt dank verringertem Zuschuss und neun eingeführtem „Selbstbehalt“ 112.500 €, also das Dreifache!

Schon in der Vergangenheit scheiterten solche Projekte oft daran, dass die Gemeinden Ihren Anteil nicht aufbringen konnten. In Zukunft wird es solche kleinen, aber oft sehr effektiven, Maßnahmen wohl kaum noch geben – zum Schaden der jeweiligen Bahnstrecke. Denn die Reisenden, die mangels Einsteigemöglichkeit das Auto statt den Zug benutzen, fehlen dem Schienennahverkehr auch auf der Einnahmeseite.

Auch mittelgroße Projekte (bis 50 Mio. €) werden für die betroffenen Kommunen drastisch teurer. Da die Anteile der Kommunen auch in diesem Fall von 15% auf 25% steigen, bedeutet dies eine Steigerung von 67% für die Städte und Landkreise; eine Zusatzbelastung, die diese in der aktuellen Situation kaum schultern können.

Viele der von der Landesregierung wegen ihrer angeblich hohen Effektivität gelobten Großprojekte bringen hingegen kaum neue Fahrgäste oder schrecken sie wegen verschlechterter Zugänglichkeit der Bahnen sogar noch ab: Projekte wie die geplante Untertunnelung der Karlsruher Innenstadt oder die zahlreichen U-Bahn-Strecken in den Vororten von Stuttgart (z. B. Sillenbuch, Weilimdorf oder neu geplant Zuffenhausen) bringen den Fahrgästen wegen der verlängerten Wege auf den Bahnsteig gegenüber einer oberirdischen Führung jedenfalls keine Vorteile. Schon im vergangenen Jahr wurde der ÖPNV zur Sanierung des Landeshaushalts mit 45 Mio. € zur Ader gelassen, während die Straße ungeschoren davon kam. Der aktuelle Haushalt für 2004 sieht eine weitere Kürzung in Höhe von 30 Mio. € vor. Wahrscheinlich wird die tatsächliche Kürzung noch viel höher, denn der Abschreckungseffekt bei den Kommunen gibt Anlass zur Sorge, dass die Förderanträge noch viel drastischer zurückgehen werden.

Wenn sich nicht noch etwas ändert, werden wir uns in den nächsten Jahren wieder an Meldungen über sinkende Fahrgastzahlen bei gleichzeitig wieder steigendem Autoverkehr gewöhnen müssen. Die Landesregierung gibt damit ihre selbst gesetzten Klimaschutzziele im Verkehr auf!

Geld ist offenbar kein Problem! – Der Verkehrsvertrag mit der DB

Die durch die Kürzungen bei der Investitionsförderung gewonnenen Finanzmittel werden an anderer Stelle mit vollen Händen ausgegeben! Das Land hat sich ohne Not bis zum Jahr 2016 fest an die DB gebunden und gibt sich bis dahin mit der Möglichkeit zufrieden gerade einmal 37 % des Vertragsvolumens in den Wettbewerb einzubringen. Zum Vergleich: Schleswig-Holstein hat mit der DB einen 10-Jahresvertrag abgeschlossen, bei dessen Ablauf alle Strecken in den Wettbewerb gegangen sein werden!

Vermutlich werden aber auch die maximal möglichen 37% nicht erreicht werden. 16% des Vertragsvolumens wurden bereits im Wettbewerb vergeben. Die verbleibenden 21%, die frühestens in 7½ Jahren wirksam werden, sind mit Bedingungen versehen, die es möglich machen, dass bis 2016 deutlich weniger als 10% der Verkehrsleistung ausgeschrieben wird. Eine dieser Bedingungen hat Ministerialdirigent Prof. Pätzold vergangenen Herbst bereits offen genannt: Die Ausschreibung der Südbahn (4%) wird nur erfolgen, wenn diese auch elektrifiziert wird – ein Vor-

haben, dass wegen der Kürzung der Investitionsförderung immer unwahrscheinlicher wird. Weitere 4% sind an eine Bedingung geknüpft, deren Eintreten die DB AG bei Bedarf problemlos verhindern kann. Und die Signale für eine Ausschreibung der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar (7%) stehen keineswegs auf Grün, denn hierzu ist eine Kooperation von 3 Bundesländern notwendig. (Näheres zu den einzelnen Strecken siehe Anhang-Tabelle zu Landtags-Drucksache 13 / 2303).

Die kürzlich möglich gewordene Einsichtnahme in den Verkehrsvertrag hat leider die schlimmsten Befürchtungen bestätigt. Das Land hat sich von der DB über den Tisch ziehen lassen. Die Vertragskonditionen erinnern in vielen Punkten mehr an einen Knebelvertrag als an seriöses Abkommen. Nähere Einzelheiten hierzu können wegen der vereinbarten Vertraulichkeit momentan leider nicht genannt werden. Die grüne Landtagsfraktion hat jedoch eine große Anfrage eingereicht (Landtagsdrucksache 13 / 3233) mit der sie klären will, welche Regelungen das Land und die DB nicht als Betriebsgeheimnis einstufen und so der Diskussion zugänglich gemacht werden können.

Sollte es zu einer Veränderung des bestellten Leistungsumfangs über die vereinbarten Vergaben hinaus kommen, profitiert hiervon immer nur einer – die DB. Dies gilt nicht nur für notwendige Einsparungen, sondern auch für den Fall einer Anhebung der Bundeszuschüsse nach dem Regionalisierungsgesetz. Noch schlimmer wäre allerdings eine Reduzierung dieser Mittel: Man kann nur hoffen, dass der Bund von den Ländern nicht, wie im Bundesrat bereits versucht, dazu gezwungen wird. Käme es dazu, bräche nach dem Verkehrsvertrag der Schienenverkehr in Baden-Württemberg schlagartig zusammen.

Durch die über ein Jahrzehnt lange Bindung an die DB AG zu nicht am Markt entstandenen Preisen verschwendet das Land Millionenbeträge, die dringend dafür benötigt würden, das Angebot weiter zu verbessern und die ÖPNV-Investitionen auszubauen, statt zu kürzen. Das Land verzichtet – ganz im Gegenteil zu den Verlautbarungen von Staatssekretär Mappus – bewusst auf die Möglichkeit, durch mehr Wettbewerb günstigere Konditionen zu erzielen. Wenn Mappus sich heute noch damit brüstet, dass 22 % der Verkehrsleistungen im Land nicht von der DB erbracht werden, hat er nicht gemerkt, was sich in den vergangenen Jahren in den anderen Bundesländern getan hat. In Schleswig-Holstein wird in 1½ Jahren die 50 %-Grenze überschritten sein und auch Mecklenburg-Vorpommern ist hiervon nicht mehr weit entfernt.

Zusammenfassung

Die hehren Ziele des Generalverkehrsplanes von 1995 sind vergessen!

Mit dem Generalverkehrsplan von 1995 setzte sich die Landesregierung das Ziel, mit Hilfe einer effektiven Verlagerung von Autoverkehr auf den ÖPNV und Verkehrsvermeidung, die Stickoxidemissionen auf ein Drittel und die Kohlenwasserstoffemissionen auf ein Fünftel der damaligen Werte zu verringern. Gleichzeitig gab man sich optimistisch, die damaligen Verkehrsprobleme bis zum Jahr 2010 gelöst zu haben.

Diese Ziele sind wohl endgültig zu den Akten gelegt. Das Land strebt nur noch ein Ziel an: Wenn es gelingt, nahezu den gesamten Finanzbedarf des öffentlichen Verkehrs aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes zu finanzieren, bleibt mehr Geld übrig, um weitere Straßen zu bauen. Die alte Erkenntnis, dass neue Straßen auch neuen Verkehr schaffen, wird ignoriert. Diese Reise führt direkt in noch mehr Stau und noch mehr Abgas-Emissionen.

| Zeile | Haushalts-Titel | Art | 1996 (Soll) | 1997 (Soll) | 1998 (Soll) | 1999 (Soll) | 2000 (Soll) | 2001 (Soll) | 2002 (Soll) | 2003 (Soll) | 2004 (Soll) | |
|---|--|---|-----------------|---------------------|---------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|
| Ausgaben des Landes, für die der Haushalt die Deckung durch Regionalisierungsmittel des Bundes vorsieht | 1 534 80 | Dienstleistungen Dritter | | | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | |
| | 2 633 80 | Zuschüsse an Gemeinden, Gemeindeverbände, Landkreise und Verband Region Stuttgart | K | | | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | -53.600.000 € | |
| | 3 671 80 | Kostensersatz an die Nahverkehrsges. BW | K | | | -1.206.600 € | -1.206.600 € | -1.891.700 € | -1.891.700 € | -2.045.000 € | -2.045.000 € | -7.549.400 € |
| | 4 682 80 | Zuschüsse an öffentliche Unternehmen | K | | | -489.868.800 € | -507.457.200 € | -427.491.100 € | -451.521.800 € | -514.000.000 € | -531.000.000 € | -537.400.000 € |
| | 5 683 80 | Zuschüsse an private Unternehmen | K | | | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | |
| | 6 883 80 | Investitionszuschüsse an Gemeinden, Gemeindeverbände und Landkreise | I | | | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | |
| | 7 891 80 | Investitionszuschüsse an öffentl. Unternehmen | I | | | -184.596.800 € | -196.663.300 € | -194.393.100 € | -196.949.600 € | -216.955.000 € | -212.555.000 € | -112.502.600 € |
| | 8 892 80 | Investitionszuschüsse an private Unternehmen | I | | | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | |
| | 9 80 | Summe der Ausgaben: Ausgaben des Landes für die Förderung von Maßnahmen zur Sicherstellung und Verbesserung einer ausreichenden Bedienung durch den ÖPNV | | | | -675.672.200 € | -705.327.200 € | -623.776.000 € | -650.363.200 € | -733.000.000 € | -745.600.000 € | -711.052.000 € |
| | 10 231 80 | Einnahme: Anteil des Landes aus dem Aufkommen des Bundes zur Sicherstellung des ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) | | | | 675.672.200 € | 705.327.200 € | 623.776.000 € | 650.363.200 € | 733.000.000 € | 745.600.000 € | 711.052.000 € |
| | 11 | Überschuss des Landes BW aus vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmitteln | | | | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| Ausgaben des Landes, für die der Haushalt die Möglichkeit der Deckung durch nichtverbraachte Regionalisierungsmittel des Bundes vorsieht | 12 633 01 | Zuschüsse zu verbundspezifischen Kostendeckungen des VVS (Verbundstufe I) | K | | | -10.379.200 € | -12.424.400 € | -12.424.300 € | -12.424.300 € | -7.451.000 € | -7.181.000 € | -7.181.000 € |
| | 13 633 02 | Zuschüsse zu verbundspezifischen Kostendeckungen des VVS (Vollintegration) | K | | | 0 € | -8.231.800 € | -8.794.200 € | -8.334.000 € | -5.301.000 € | -5.110.000 € | -5.110.000 € |
| | 14 633 04 | Zuschüsse zu verbundspezifischen Kostendeckungen des VRN (Verbundstufe II) | K | | | 0 € | 0 € | -5.040.600 € | -3.323.300 € | -3.058.000 € | -2.948.900 € | -2.949.000 € |
| | 15 633 07 | Zuschüsse zu verbundspezifischen Kostendeckungen von KVV und RVF | K | | | 0 € | 0 € | -6.902.400 € | -6.902.400 € | -4.114.000 € | -3.964.000 € | -3.964.000 € |
| | 16 891 05 | Zuschüsse zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs der DB im Rhein-Neckar-Gebiet | I | | | -3.527.900 € | -4.090.300 € | -3.118.800 € | -2.812.100 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| | 17 891 08 | Zuschüsse an die DB zum Bau der S-Bahn für den mittleren Neckarraum | I | | | -1.022.600 € | -5.470.800 € | -5.521.900 € | -4.499.300 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| | 18 83 | Zuwendungen an nichtbundeseigene Bahnen zur Erneuerung und Instandhaltung der Bahnanlagen, des Fahrzeugparks und für Sicherheitsmaßnahmen | I | | | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | -750.000 € |
| | 19 | Summe der Ausgaben: Aufwendungen des Landes BW für ÖPNV/SPNV-Aufwendungen die durch nicht verbrauchte Regionalisierungsmittel des Bundes gedeckt werden können | | | | -14.929.700 € | -30.217.300 € | -41.802.200 € | -38.295.400 € | -19.924.000 € | -19.203.900 € | -19.954.000 € |
| | 20 | Überschuss des Landes BW aus vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmitteln (Übertrag aus Zeile 13) | | | | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| | 21 | Vom Land BW zu deckender Restbetrag (-) dem Land BW verbleibender Überschuss (+) | | | | -14.929.700 € | -30.217.300 € | -41.802.200 € | -38.295.400 € | -19.924.000 € | -19.203.900 € | -19.954.000 € |
| Ausgaben des Landes, die voll durch Zuschüsse des Bundes finanziert werden | 22 82 | Ausgabe: Zuschüsse für nichtbundeseigene Bahnen zur Unterhaltung und zum Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen mit Eisenbahnstrecken | K | | | -86.900 € | -112.500 € | -127.800 € | -127.800 € | -128.000 € | -133.000 € | -190.000 € |
| | 23 231 82 | Einnahme: Zuschüsse des Bundes für nichtbundeseigene Bahnen zum Unterhalt und zum Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnstrecken | | | | 86.900 € | 112.500 € | 127.800 € | 127.800 € | 128.000 € | 133.000 € | 190.000 € |
| | 24 | Vom Land BW zu deckender Restbetrag (-) dem Land BW verbleibender Überschuss (+) | | | | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| Ausgaben des Landes, die teilweise durch Zuschüsse des Bundes finanziert werden und bei denen zur Deckung des Landesanteils nichtverbraachte Regionalisierungsmittel des Bundes verwendet werden können | 25 84 | Ausgabe: Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen nach dem GVFG | I | | | -46.016.300 € | -40.903.400 € | -40.903.300 € | -40.903.300 € | -48.000.000 € | -48.000.000 € | -35.000.000 € |
| | 26 331 84 | Einnahme: Finanzhilfen des Bundes für die Beschaffung von Fahrzeugen nach dem GVFG | | | | 46.016.300 € | 40.903.400 € | 40.903.300 € | 40.903.300 € | 48.000.000 € | 48.000.000 € | 35.000.000 € |
| | 27 | Vom Land BW zu deckender Restbetrag (-) dem Land BW verbleibender Überschuss (+) | | | | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| | GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz | | | | | | | | | | | |
| | 28 85 | Ausgabe: Förderungen von Investitionen des ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) | I | | | -50.106.600 € | -52.663.100 € | -81.551.000 € | -84.107.500 € | -78.750.000 € | -78.750.000 € | -62.400.000 € |
| | 29 331 85 | Einnahme: Finanzhilfen des Bundes für Investitionen auf dem Gebiet des ÖPNV | | | | 50.106.600 € | 52.663.100 € | 49.850.900 € | 52.407.400 € | 47.000.000 € | 47.000.000 € | 60.400.000 € |
| 30 | Vom Land BW zu deckender Restbetrag (-) dem Land BW verbleibender Überschuss (+) | | | | 0 € | 0 € | -31.700.100 € | -31.700.100 € | -31.750.000 € | -31.750.000 € | -2.000.000 € | |
| Summe aus den Zeilen 11, 21, 24, 27, 30 | 31 | Vom Land BW zu deckender Restbetrag (-) dem Land BW verbleibender Überschuss (+) | | | | -14.929.700 € | -30.217.300 € | -73.502.300 € | -69.995.500 € | -51.674.000 € | -50.953.900 € | -21.954.000 € |
| Ausgaben des Landes, bei denen der Haushalt keine Deckung durch nichtverbraachte Regionalisierungsmittel vorsieht | 32 81 | Zuschüsse an nichtbundeseigene Bahnen zum Ausgleich für betriebsfremde Leistungen | K | | | -3.323.400 € | -3.425.700 € | -3.527.900 € | -3.630.100 € | -4.482.000 € | -4.706.000 € | -5.000.000 € |
| | 33 661 86 | Zinszuschüsse an die DB für Maßnahmen des 3. Elektrifizierungsabkommens | I | | | -3.118.900 € | -2.556.500 € | -1.585.000 € | -1.227.100 € | -1.057.000 € | -953.000 € | -850.000 € |
| | 34 891 86 | Investitionszuschüsse zur Erhaltung, Modernisierung und Elektrifizierung von Bahnstrecken sowie zur Beschaffung von Fahrzeugen | I | | | 0 € | 0 € | -1.789.500 € | -1.789.500 € | -1.600.000 € | -1.700.000 € | -1.800.000 € |
| | 35 87 | Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im ÖPNV gemäß § 45a Personenbeförderungsges. | K | | | -194.290.900 € | -194.290.900 € | -204.516.700 € | -209.629.600 € | -205.000.000 € | -209.630.000 € | -220.000.000 € |
| | 36 88 | Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im ÖPNV gemäß § 6a Allgem. Eisenbahngesetz | K | | | -19.684.700 € | -20.707.300 € | -20.962.900 € | -21.218.600 € | -23.400.000 € | -24.600.000 € | -26.100.000 € |
| | 37 | Vom Land BW zu deckender Betrag | | | | -220.417.900 € | -220.980.400 € | -232.382.000 € | -237.494.900 € | -235.539.000 € | -241.589.000 € | -253.750.000 € |
| | | | | Summe (1998 – 2003) | Summe (1996 – 2003) | | | | | | | |
| Bundesanteil an den ÖPNV-Aufwendungen | 38 | | 4.698.208.900 € | 5.504.850.900 € | 771.882.000 € | 799.006.200 € | 714.658.000 € | 743.801.700 € | 828.128.000 € | 840.733.000 € | 806.642.000 € | |
| Landesanteil an den ÖPNV-Aufwendungen | 39 | | 1.679.675.900 € | 1.955.379.900 € | 235.347.600 € | 251.197.700 € | 305.884.300 € | 307.490.400 € | 287.213.000 € | 292.542.900 € | 275.704.000 € | |
| ÖPNV-Aufwendungen | 40 | | 6.377.884.800 € | 7.460.230.800 € | 1.007.229.600 € | 1.050.203.900 € | 1.020.542.300 € | 1.051.292.100 € | 1.115.341.000 € | 1.133.275.900 € | 1.082.346.000 € | |
| Bundesanteil an den ÖPNV-Aufwendungen | 41 | 74% | | 74% | 77% | 76% | 70% | 71% | 74% | 74% | 75% | |
| Landesanteil an den ÖPNV-Aufwendungen | 42 | 26% | | 26% | 23% | 24% | 30% | 29% | 26% | 26% | 25% | |
| Über die vom Land zu finanzierenden Positionen (Zeile 37) hinausgehender Landesanteil | 43 | | 291.272.700 € | 313.226.700 € | 14.929.700 € | 30.217.300 € | 73.502.300 € | 69.995.500 € | 51.674.000 € | 50.953.900 € | 21.954.000 € | |
| Infrastrukturausgaben (I) | 44 | | 1.940.207.500 € | 2.153.510.100 € | 288.389.100 € | 302.347.400 € | 328.862.600 € | 332.288.400 € | 346.362.000 € | 341.958.000 € | 213.302.600 € | |
| Konsumtive Ausgaben (K) | 45 | | 4.437.677.000 € | 5.306.720.400 € | 718.840.500 € | 747.856.400 € | 691.679.600 € | 719.003.600 € | 768.979.000 € | 791.317.900 € | 869.043.400 € | |

| Zeile | Haushalts-Titel | Art | 1996 (Ist) | 1997 (Ist) | 1998 (Ist) | 1999 (Ist) | 2000 (Ist) | 2001 (Ist) | 2002 (Ist) | 2003 (Ist) | 2004 (Ist) | |
|--|---|---|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Ausgaben des Landes, für die der Haushalt die Deckung durch Regionalisierungsmittel des Bundes vorsieht | 1 534 80 | Dienstleistungen Dritter | K | 0 € | -4.100 € | 0 € | -43.000 € | -466.700 € | -573.200 € | -707.600 € | -433.000 € | |
| | 2 633 80 | Zuschüsse an Gemeinden, Gemeindeverbände, Landkreise und Verband Region Stuttgart | K | 0 € | -40.650.500 € | -30.846.300 € | -6.424.200 € | -8.080.900 € | -9.835.400 € | -9.303.300 € | -25.407.200 € | |
| | 3 671 80 | Kostensersatz an die Nahverkehrsges. BW | K | 0 € | -1.815.700 € | -1.899.600 € | -1.992.300 € | -1.549.100 € | -2.186.000 € | -6.152.800 € | -7.587.400 € | |
| | 4 682 80 | Zuschüsse an öffentliche Unternehmen | K | -439.641.700 € | -428.229.600 € | -454.407.600 € | -450.102.900 € | -454.573.100 € | -464.514.400 € | -461.260.300 € | -488.420.000 € | |
| | 5 683 80 | Zuschüsse an private Unternehmen | K | 0 € | -9.900 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | -10.000 € | -50.000 € | |
| | 6 883 80 | Investitionszuschüsse an Gemeinden, Gemeindeverbände und Landkreise | I | 0 € | -424.100 € | -1.688.600 € | -593.500 € | -5.835.700 € | -328.100 € | -2.207.000 € | -963.900 € | |
| | 7 891 80 | Investitionszuschüsse an öffentl. Unternehmen | I | -16.460.600 € | -42.732.600 € | -4.180.100 € | -31.821.000 € | -27.867.000 € | -53.941.400 € | -218.813.900 € | -71.078.400 € | |
| | 8 892 80 | Investitionszuschüsse an private Unternehmen | I | 0 € | -32.511.400 € | -17.183.700 € | 0 € | -1.590.100 € | -2.323.300 € | -2.210.000 € | -48.300 € | |
| | 9 80 | Summe der Ausgaben: Ausgaben des Landes für die Förderung von Maßnahmen zur Sicherstellung und Verbesserung einer ausreichenden Bedienung durch den ÖPNV | | -456.102.300 € | -546.377.900 € | -510.205.900 € | -490.976.900 € | -499.962.600 € | -533.701.800 € | -700.664.900 € | -593.988.200 € | |
| | 10 231 80 | Einnahme: Anteil des Landes aus dem Aufkommen des Bundes zur Sicherstellung des ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) | | 457.445.800 € | 653.878.600 € | 669.759.900 € | 646.886.100 € | 721.810.500 € | 728.576.100 € | 704.276.500 € | 714.840.700 € | |
| | 11 | Überschuss des Landes BW aus vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmitteln | | 1.343.500 € | 107.500.700 € | 159.554.000 € | 155.909.200 € | 221.847.900 € | 194.874.300 € | 3.611.600 € | 120.852.500 € | |
| Ausgaben des Landes, für die der Haushalt die Möglichkeit der Deckung durch nichtverbraachte Regionalisierungsmittel des Bundes vorsieht | 12 633 01 | Zuschüsse zu verbundspezifischen Kostendeckungen des VVS (Verbundstufe I) | K | 0 € | 0 € | -7.413.700 € | -20.093.700 € | -20.093.700 € | -20.093.800 € | -20.093.800 € | -20.093.800 € | |
| | 13 633 02 | Zuschüsse zu verbundspezifischen Kostendeckungen des VVS (Vollintegration) | K | -4.243.700 € | 0 € | -8.231.800 € | -8.794.200 € | -9.525.800 € | -8.840.200 € | -8.840.200 € | -8.840.200 € | |
| | 14 633 04 | Zuschüsse zu verbundspezifischen Kostendeckungen des VRN (Verbundstufe II) | K | -3.453.500 € | 0 € | 0 € | -5.056.000 € | -5.043.500 € | -4.717.200 € | -5.032.800 € | -5.032.800 € | |
| | 15 633 07 | Zuschüsse zu verbundspezifischen Kostendeckungen von KVV und RVF | K | -4.959.500 € | 0 € | 0 € | -6.851.300 € | -6.928.400 € | -6.851.300 € | -6.851.300 € | -6.851.300 € | |
| | 16 891 05 | Zuschüsse zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs der DB im Rhein-Neckar-Gebiet | I | 0 € | -1.733.600 € | 0 € | -31.700 € | -67.100 € | -174.700 € | -1.550.600 € | -12.311.600 € | |
| | 17 891 08 | Zuschüsse an die DB zum Bau der S-Bahn für den mittleren Neckarraum | I | -869.500 € | -554.800 € | -1.283.300 € | -7.398.100 € | -3.027.000 € | -2.325.600 € | -3.000.000 € | 0 € | |
| | 18 83 | Zuwendungen an nichtbundeseigene Bahnen zur Erneuerung und Instandhaltung der Bahnanlagen, des Fahrzeugparks und für Sicherungsmaßnahmen | I | -4.092.200 € | 0 € | 0 € | -6.135.400 € | -5.059.600 € | -6.356.100 € | -11.103.600 € | -11.679.500 € | |
| | 19 | Summe der Ausgaben: Aufwendungen des Landes BW für ÖPNV/SPNV-Aufwendungen die durch nicht verbrauchte Regionalisierungsmittel des Bundes gedeckt werden können | | -17.618.400 € | -2.288.400 € | -16.928.800 € | -54.360.400 € | -49.745.100 € | -49.358.900 € | -56.472.300 € | -64.809.200 € | |
| | 20 | Überschuss des Landes BW aus vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmitteln (Übertrag aus Zeile 13) | | 1.343.500 € | 107.500.700 € | 159.554.000 € | 155.909.200 € | 221.847.900 € | 194.874.300 € | 3.611.600 € | 120.852.500 € | |
| | 21 | Vom Land BW zu deckender Restbetrag (-) dem Land BW verbleibender Überschuss (+) | | -16.274.900 € | 105.212.300 € | 142.625.200 € | 101.548.800 € | 172.102.800 € | 145.515.400 € | -52.860.700 € | 56.043.300 € | |
| Ausgaben des Landes, die voll durch Zuschüsse des Bundes finanziert werden | 22 82 | Ausgabe: Zuschüsse für nichtbundeseigene Bahnen zur Unterhaltung und zum Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen mit Eisenbahnstrecken | K | -72.700 € | -89.000 € | -111.600 € | -117.800 € | -123.600 € | -172.400 € | -140.900 € | -131.700 € | |
| | 23 231 82 | Einnahme: Zuschüsse des Bundes für nichtbundeseigene Bahnen zum Unterhalt und zum Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Eisenbahnstrecken | | 72.700 € | 89.000 € | 111.600 € | 117.800 € | 123.600 € | 172.400 € | 140.900 € | 131.700 € | |
| | 24 | Vom Land BW zu deckender Restbetrag (-) dem Land BW verbleibender Überschuss (+) | | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | |
| | 25 84 | Ausgabe: Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen nach dem GVFG | I | -95.697.100 € | -98.361.100 € | -89.591.200 € | -87.948.100 € | -83.522.200 € | -57.891.000 € | -51.351.300 € | -35.000.000 € | |
| 26 331 84 | Einnahme: Finanzhilfen des Bundes für die Beschaffung von Fahrzeugen nach dem GVFG | | 96.122.900 € | 58.798.600 € | 61.779.900 € | 40.903.300 € | 40.903.300 € | 47.388.600 € | 40.003.000 € | 26.567.000 € | | |
| 27 | Vom Land BW zu deckender Restbetrag (-) dem Land BW verbleibender Überschuss (+) | | 425.800 € | -39.562.500 € | -27.811.300 € | -47.044.800 € | -42.618.900 € | -10.502.400 € | -11.348.300 € | -8.433.000 € | | |
| GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz | | | | | | | | | | | | |
| 28 85 | Ausgabe: Förderungen von Investitionen des ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) | I | -182.005.700 € | -163.720.300 € | -146.715.700 € | -128.467.800 € | -101.901.700 € | -126.414.000 € | -111.665.500 € | -62.400.000 € | | |
| 29 331 85 | Einnahme: Finanzhilfen des Bundes für Investitionen auf dem Gebiet des ÖPNV | | 119.929.700 € | 34.081.200 € | 28.734.600 € | 52.191.600 € | 39.731.400 € | 48.357.000 € | 68.132.400 € | 50.267.400 € | | |
| 30 | Vom Land BW zu deckender Restbetrag (-) dem Land BW verbleibender Überschuss (+) | | -62.076.000 € | -129.639.100 € | -117.981.100 € | -76.276.200 € | -62.170.300 € | -78.057.000 € | -43.533.100 € | -12.132.600 € | | |
| Summe aus den Zeilen 11, 21, 24, 27, 30 | 31 | Vom Land BW zu deckender Restbetrag (-) dem Land BW verbleibender Überschuss (+) | | -77.925.100 € | -63.989.300 € | -3.167.200 € | -21.772.200 € | 67.313.600 € | 56.956.000 € | -107.742.100 € | 35.477.700 € | |
| Ausgaben des Landes, bei denen der Haushalt keine Deckung durch nichtverbraachte Regionalisierungsmittel vorsieht | 32 81 | Zuschüsse an nichtbundeseigene Bahnen zum Ausgleich für betriebsfremde Leistungen | K | -2.627.900 € | -3.159.800 € | -2.998.900 € | -3.317.300 € | -3.762.900 € | -3.758.300 € | -4.482.000 € | -4.320.800 € | |
| | 33 661 86 | Zinszuschüsse an die DB für Maßnahmen des 3. Elektrifizierungsabkommens | I | -5.775.900 € | -4.802.100 € | -3.105.400 € | -2.461.700 € | -1.556.800 € | -1.231.100 € | -1.056.200 € | -952.900 € | |
| | 34 891 86 | Investitionszuschüsse zur Erhaltung, Modernisierung und Elektrifizierung von Bahnstrecken sowie zur Beschaffung von Fahrzeugen | I | -6.355.400 € | -5.654.600 € | 0 € | 0 € | 0 € | -201.400 € | -938.700 € | -200.300 € | |
| | 35 87 | Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im ÖPNV gemäß § 45a Personenbeförderungsges. | K | -166.997.900 € | -165.900.300 € | -161.292.200 € | -162.244.500 € | -234.857.600 € | -202.124.900 € | -210.751.900 € | -220.689.000 € | |
| | 36 88 | Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im ÖPNV gemäß § 6a Allgem. Eisenbahngesetz | K | -18.278.900 € | -16.664.300 € | -16.217.700 € | -15.727.100 € | -18.332.800 € | -30.941.800 € | -25.604.500 € | -25.816.500 € | |
| | 37 | Vom Land BW zu deckender Betrag | | -200.036.000 € | -196.181.100 € | -183.614.200 € | -183.750.600 € | -258.510.100 € | -238.257.500 € | -242.833.300 € | -251.979.500 € | |
| | Summe (1998 – 2003) | | | | | | | | | | | |
| Summe (1996 – 2003) | | | | | | | | | | | | |
| Bundesanteil an den ÖPNV-Aufwendungen | 38 | | 4.731.907.300 € | 5.360.519.000 € | 673.571.100 € | 746.847.400 € | 760.386.000 € | 740.098.800 € | 802.568.800 € | 824.494.100 € | 812.552.800 € | 791.806.800 € |
| Landesanteil an den ÖPNV-Aufwendungen | 39 | | 1.331.879.400 € | 1.653.509.100 € | 277.961.100 € | 260.170.400 € | 186.781.400 € | 205.522.800 € | 191.196.500 € | 181.301.500 € | 350.575.400 € | 216.501.800 € |
| ÖPNV-Aufwendungen | 40 | | 6.063.786.700 € | 7.014.028.100 € | 951.532.200 € | 1.007.017.800 € | 947.167.400 € | 945.621.600 € | 993.765.300 € | 1.005.795.600 € | 1.163.128.200 € | 1.008.308.600 € |
| Bundesanteil an den ÖPNV-Aufwendungen | 41 | 78% | | 76% | 71% | 74% | 80% | 78% | 81% | 82% | 70% | 79% |
| Landesanteil an den ÖPNV-Aufwendungen | 42 | 22% | | 24% | 29% | 26% | 20% | 22% | 19% | 18% | 30% | 21% |
| Über die vom Land zu finanzierenden Positionen (Zeile 37) hinausgehender Landesanteil | 43 | | -27.065.800 € | 150.326.300 € | 77.925.100 € | 63.989.300 € | 3.167.200 € | 21.772.200 € | -67.313.600 € | -56.956.000 € | 107.742.100 € | -35.477.700 € |
| Infrastrukturausgaben (I) | 44 | | 1.608.750.900 € | 2.075.867.000 € | 311.256.400 € | 350.494.600 € | 263.748.000 € | 264.857.300 € | 230.427.200 € | 251.186.700 € | 403.896.800 € | 194.634.900 € |
| Konsumtive Ausgaben (K) | 45 | | 4.455.035.800 € | 4.938.161.100 € | 640.275.800 € | 656.523.200 € | 683.419.400 € | 680.764.300 € | 763.338.100 € | 754.608.900 € | 759.231.400 € | 813.673.700 € |