



**10 FRAGEN UND ANTWORTEN ZUM
REGIONALISIERUNGSGESETZ AB 2016**

Ergebnisse einer DBV-Umfrage unter den Bundesländern vom Sommer 2017

DBV-Schriftenreihe

#2

Juli 2018

Inhaltsverzeichnis

Impressum.....	2
Unser Fazit: West gegen Ost und schlecht verhandelt.....	3
Zu dieser Umfrage.....	4
Die Antworten.....	5
Die Fakten.....	12
Unsere Fragen.....	20
BAG-SPNV.....	21
Baden-Württemberg.....	22
Freistaat Bayern.....	24
Berlin.....	26
Brandenburg.....	27
Freie und Hansestadt Bremen.....	28
Freie und Hansestadt Hamburg.....	30
Hessen.....	31
Mecklenburg-Vorpommern.....	34
Niedersachsen.....	36
Saarland.....	38
Nordrhein-Westfalen.....	39
Rheinland-Pfalz.....	42
Freistaat Sachsen.....	42
Sachsen-Anhalt.....	45
Schleswig-Holstein.....	46
Freistaat Thüringen.....	48

Impressum

Deutscher Bahnkunden-Verband e. V., Bundesverband
Wilmsdorfer Straße 113/114, 10627 Berlin
Fax: 0 30 / 63 49 70 99
E-Mail: buero@bahnkunden.de, Internet: www.bahnkunden.de

Vi.S.d.P.: Gerhard Curth, Präsident

Redaktionsschluss: 31. Juni 2018

Der Deutsche Bahnkunden-Verband arbeitet ehrenamtlich und unabhängig seit 1990 als Lobby für die Kunden im Personen- und Güterverkehr. Wir engagieren uns in unserer Freizeit. Deshalb können wir trotz sorgfältiger Kontrolle und Recherche keine Haftung für die richtige Wiedergabe übernehmen.

Sie wollen uns unterstützen oder in einem unserer Landes- oder Regionalverbände mitarbeiten? Informationen hierzu finden Sie auf unserer Internetseite www.bahnkunden.de.

Unser Fazit: West gegen Ost und schlecht verhandelt

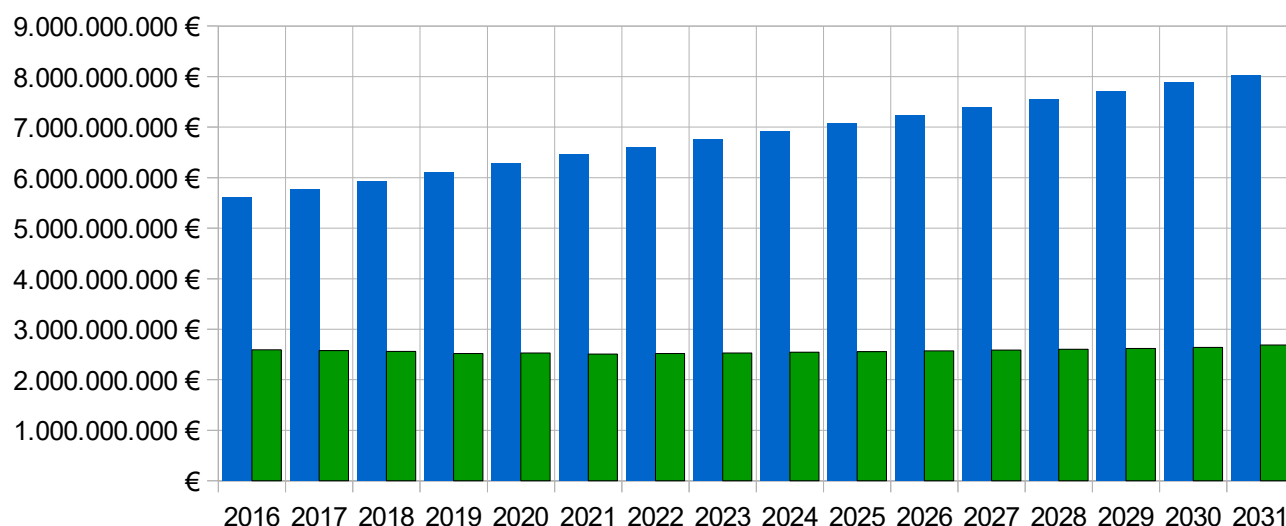
Nach einem mehrjährigen Hin und Her haben sich alle Beteiligten Ende 2015 auf dieses neue Gesetz geeinigt – alle: die Bundesregierung und alle Landesregierungen! Der Bund gibt noch mehr Geld für diese Regionalisierungsmittel aus. Allerdings findet seit 2016 eine enorme Umverteilung von Ost nach West statt. Die ostdeutschen Bundesländer erhalten insgesamt im „Zieljahr“ 2031 etwas mehr Geld als 2016 in den kommenden Jahren weniger Geld und alle zusätzlichen Steigerungen (Dynamisierung um 1,8 Prozent pro Jahr) gehen komplett an die westdeutschen Bundesländer.

Es ist erstaunlich, dass zum Schluss des Einigungsverfahrens alle ostdeutschen Ministerpräsidenten diesem Kompromiss zugestimmt haben. Denn dem von beiden Seiten vorgelegten Kompromissvorschlägen kommt das abgeschlossene Ergebnis am Wenigsten nahe. Es ist schlechter, als das Ausgangsangebot der Bundesregierung!

In Zahlen sieht das so aus:

	Betrag für ostdeutsche Bundesländer	Betrag für westdeutsche Bundesländer	Absoluter Aufwuchs 2031 im Vergleich zu 2016	Prozentualer Aufwuchs 2031 im Vergleich zu 2016
	in Mrd. Euro			
2016	5,61	8,03	2,422	45%
2031	2,59	2,69	0,095	7%

Noch dramatischer sieht das Ergebnis bei Gegenüberstellung der Summen West/Ost pro Jahr aus (blau = westdeutsche Bundesländer, grün = ostdeutsche Bundesländer):



Der Verbraucherpreisindex ist laut Statistischem Bundesamt von 2010 bis 2017 um 9,3 Prozent gestiegen. Das sind pro Jahr +1,33 Prozent. Legt man diese 1,33 Prozent auch für die nächsten Jahre – bis 2031 zugrunde, sind das insgesamt fast plus 20 Prozent im Vergleich zu 2016. Laut BAG-SPNV sind seit 2007 die Stationsentgelte bis 2014 um 26 Prozent und Trassenentgelte um 22 Prozent gestiegen. Diese Problematik ist weiterhin nicht geklärt und wird nach Meinung des DBV dazu führen, dass das Ausdünnen von Verkehren in den ostdeutschen Ländern in zwei bis drei Jahren einsetzen wird und in den westdeutschen Ländern (vielleicht mit wenigen Ausnahmen) das derzeitige Angebot nur beibehalten werden kann. Das birgt neuen Sprengstoff und trägt keineswegs zur Lösung bestehender Probleme bei.

Zu dieser Umfrage

Die Antworten stammen aus dem Juli 2017 und die Verkehrsministerien aller Bundesländer, mit Ausnahme von Rheinland-Pfalz, haben geantwortet. Geplant war, dass wir die Antworten bereits im Herbst 2017 veröffentlichen. Doch leider ließ unsere ausschließlich ehrenamtliche Tätigkeit diesen Veröffentlichungstermin nicht zu. Aber auch ein gutes dreiviertel Jahr sind sie noch aktuell und werden hoffentlich dazu führen, dass schon bald weiter über die Zukunft der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs diskutiert wird.

Die Antworten stammen aus dem Juli 2017. Geplant war, dass wir die Antworten bereits im Herbst 2017 veröffentlichen. Doch leider ließ unsere ausschließlich ehrenamtliche Tätigkeit diesen Veröffentlichungstermin nicht zu. Aber auch ein gutes dreiviertel Jahr sind sie noch aktuell und werden hoffentlich dazu führen, dass schon bald weiter über die Zukunft der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs diskutiert wird. Verstecken brauchen wir uns nicht mit der ungeplanten langen Veröffentlichungszeit. Denn auch das Verkehrsministerium ist mit seinem deutlich besser aufgestellten Personal nicht schneller. Zum 30. September 2017 hatten die Bundesländer nach einem einheitlichen Schema einen Verwendungsnachweis an das Bundesverkehrsministerium zu senden. Am 21. März 2018 – fast ein halbes Jahr später – war die Zusammenstellung noch nicht verfügbar:

„Vielen Dank für Ihre Anfrage. Gemäß § 6 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz haben die Länder dem Bund die Verwendungsnachweise bis zum 30.09. des Folgejahres vorzulegen. Dies gilt erstmals für die Verwendungsnachweise für das Kalenderjahr 2016. Der erweiterte Inhalt und die neue Form der Verwendungsnachweislegung erfordern jedoch einen höheren Aufwand bei den Ländern für die Zusammenstellung der Informationen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verarbeitet und bewertet derzeit diese Informationen und erstellt hieraus einen Bericht für den Deutschen Bundestag. Nach Abstimmung zwischen den Ressorts wird der Bericht dem Kabinett zur Beschlussfassung vorgelegt und anschließend dem Präsidenten des Deutschen Bundestages zugeleitet. Sobald der Bericht als Bundestags-Drucksache veröffentlicht ist, ist dieser auch der Öffentlichkeit zugänglich.

Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag Ihr Bürgerservice
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Bürgerservice, Besucherdienst
Invalidenstraße 44
10115 Berlin"

Die Antworten

Dank für die Beantwortung der Fragen gilt den jeweiligen beauftragten Bearbeitern in den Ministerien, teilweise auch den Staatssekretären und Ministern. Der DBV hofft, dass die Diskussion um die weiterhin ungeklärte Frage nach ausreichenden und zukunftsfesten ÖPNV-Finanzierung damit neuen Schwung bekommt.

Unsere Fragen

1. Halten Sie die erzielte Einigung für grundsätzlich geeignet, um den öffentlichen Nahverkehr durch notwendige Modernisierungen in die Infrastruktur und die Bestellung zusätzlicher Angebote attraktiver zu gestalten?
2. Planen Sie, aus den Mehreinnahmen auch Mehrbestellungen zu generieren? Wie weit ist dieser Prozess bereits fortgeschritten? Sofern bekannt bzw. geplant: Bitte benennen Sie die größten zusätzlichen Ausgabeposten bis 2031.
3. Wie werden sich nach den Vorausberechnungen/Prognosen aus Ihrem Haus die Fahrgastzahlen von 2016 zu 2031 entwickeln?
4. Welche Probleme sehen Sie verkehrlich bezüglich der Großstädte/Ballungsräume auf sich zukommen?
5. Planen Sie (wenn ja: für wann) eine Evaluation im Sinne eines Vergleiches der Ausgaben für den ÖPNV und dem erzielten Nutzen?
6. Welchen prozentualen Anteil geben Sie in jährlichen Steigerungsraten an die kommunalen Aufgabenträger weiter?
7. Ist Ihrer Meinung nach das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ein geeignetes Mittel, um den Anstieg der Trassen- und Stationsentgelte der DB Netz AG zu begrenzen?

8. Haben Sie Ihren Verwendungsnachweis für 2016 bereits erstellt und an das Bundesverkehrsministerium geschickt? Wenn nein, wann wird dies voraussichtlich passieren?
9. Insbesondere für Großprojekte spielte die zusätzliche Finanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) eine große Rolle. Entgegen den Ankündigungen der Bundesregierung ist nun bis 2025 eine Festschreibung auf ca. 333 Millionen Euro jährlich vorgesehen. Welche Konsequenzen erwarten Sie aus dieser Festschreibung?
10. Wie beabsichtigen Sie die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis 1.1.2022? Ist dieses Programm nach heutigem Stand finanziell abgesichert?

Ein gutes dreiviertel Jahr ist es jetzt her, dass die Bundesregierung im Rahmen der Kompromissfindung zu den Regionalisierungsmitteln den ostdeutschen Bundesländern und dem Saarland ab 2016 zusätzlich 200 Mio. Euro zzgl. Dynamisierung zugestand. Der DBV bereitet gerade eine Sonderausgabe seiner verkehrspolitischen Zeitschrift zu den Auswirkungen des Kompromisses zu den Regionalisierungsmittelzahlungen an die Bundesländer bis 2031 vor. Dabei werden wir auch die Antworten der Bundesländer auf verschiedene von uns gestellte Fragen zu den Regionalisierungsmitteln veröffentlichen.

Die seit der Kompromissfindung vergangene Zeit müsste bei den Bundesländern und den Aufgabenträgern ausgereicht haben, auf Grund der zu erwartenden Zahlungen ihre eigenen Planungen auf Finanzierbarkeit schon sehr konkret durchzurechnen und ggf. die eigenen Strategien bezüglich Bestellung, Angebotsausweitung und -einschränkungen zu bewerten.

Wir bitten Sie, aus Sicht der BAG-SPNV um Beantwortung der folgenden Fragen, die wir im Zusammenhang mit der o. g. Veröffentlichung auch mitveröffentlichen werden:

1. Sind Sie mit dem gefundenen Kompromiss insgesamt zufrieden?

Auch wenn die künftigen Regionalisierungsmittel unterhalb der von den Aufgabenträgern geforderten Gesamtsumme liegen, ist das Ergebnis insgesamt betrachtet eindeutig positiv zu bewerten. Auf dieser Grundlage sind die zur Verfügung stehenden Mittel zudem bis 2031 gesichert, so dass die Aufgabenträger ihre Angebote danach ausrichten können.

2. Welche Vorteile und welche Probleme sehen die Aufgabenträger bis 2031 auf sich zukommen?

Als Vorteil ist eindeutig die langfristige Planbarkeit der Regionalisierungsmittel inkl. einer deutlichen Erhöhung der Dynamisierungsrate zu sehen - und dies auf deutlich höherem Niveau als in der Vorgängerphase. Durch die ausschließlich dem Osten zukommende Aufstockung um weitere 200 Mio. Euro konnten die bei einer reinen Fortschreibung der ursprünglichen Regionalisierungsmittel für die Ostländer erwarteten Gelder fast vollständig beibehalten werden.

Nachteilig ist bei Mehrbestellungen, dass künftig bei den Stationsentgelten jeder zusätzliche Halt mit dem vollen Stationsentgelt zu vergüten ist. Dadurch steigen bei verkehrlichen Verbesserungen die Ausgaben für die Aufgabenträger - ohne, dass dadurch in gleichem Umfang ein höherer Aufwand beim Betreiber der Stationen entsteht.

3. Wie bewerten Sie die faktisch kleiner werdenden finanziellen Spielräume insbesondere der ostdeutschen Bundesländer?

Mit der zusätzlichen (und ebenfalls dynamisierten) Zahlung von 200 Mio. Euro p. a. sind die finanziellen Spielräume der ostdeutschen Bundesländer gegenüber einer Fortschreibung der alten Höhe der Regionalisierungsmittel in Summe bis 2031 nur marginal kleiner geworden. Dies sollte letztendlich keine größeren negativen Auswirkungen mit sich bringen.

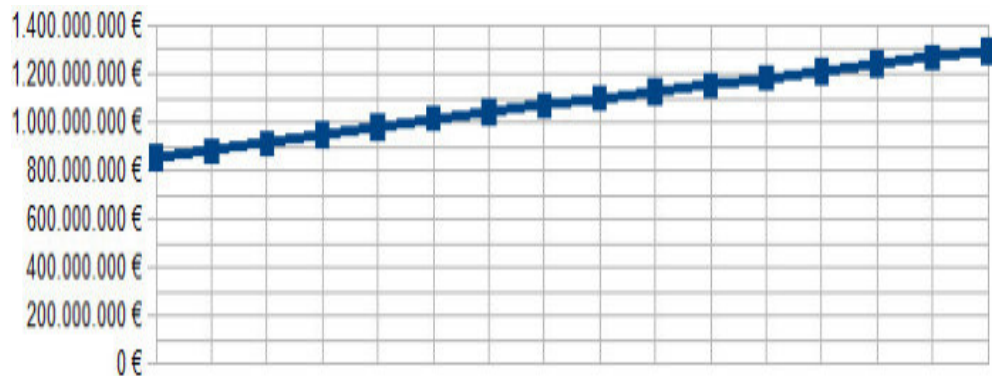
4. Die einstimmig gefundene Position der Bundesländer sah vor, dass der Bund die entstehenden (und jährlich steigenden Trassen- und Stationsentgelte) vollständig übernehmen solle. Der gefundene Kompromiss sieht hierzu keine Regelungen vor. Bedauern Sie dies?

Der Bund hat die Einführung einer Trassenpreisbremse für den SPNV vorgezogen. Diese bewirkt zumindest, dass die Trassenentgelte je Bundesland nicht stärker steigen dürfen als die Dynamisierungsrate von 1,8% p. a. Damit ist sichergestellt, dass die Aufgabenträger nicht - wie in der Vergangenheit - immer mehr für die Trassennutzung aufwenden müssen als die Steigerung der Regionalisierungsmittel dies eigentlich hergeben würde.

5. Wie sieht Ihrer Meinung nach das Verkehrsangebot 2031 in dünnbesiedelten, ländlichen Regionen und in den Städten/Großstädten aus?

Zu den konkreten Angeboten der einzelnen Aufgabenträger bitten wir, diese direkt anzusprechen.

Baden-Württemberg



Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

Durch die Revision der Regionalisierungsmittel ist es gelungen, insbesondere die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs auf solide Beine zu stellen und eine langfristige Planungssicherheit zu erreichen. Der Aufwuchs des Gesamtvolumens blieb zwar unter der Länderforderung, doch konnte mit der Einigung auf den Kieler Schlüssel, der sich je zur Hälfte aus den Einwohnern (2012) und den bestellten Zugkilometern (Anmeldungen 2015) zusammensetzt, eine bedarfsgerechte Verteilung implementiert werden.

Da die Vollaussprägung des Kieler Schlüssels allerdings erst in 2030 nach einer 15-jährigen Umbauphase erreicht wird, ergeben sich nennenswerte finanzielle Spielräume erst mit dem fortschreitenden Aufwuchs der Mittel. Zudem sind in Baden-Württemberg mittelfristig die zusätzlichen Landesmittel, die zur Abdeckung des Defizits der letzten Jahre bei den Regionalisierungsmitteln und zur Vermeidung von Abbestellung bei Verkehrsleistungen eingesetzt wurden, an den Landeshaushalt anteilig zurückzuführen.

Als einen Erfolg der Länder sehe ich die Verankerung der „Trassenpreisbremse“ im Eisenbahnregulierungsgesetz. Inwieweit die Erwartung, einer Abschöpfung des Aufwuchses bei den Regionalisierungsmitteln über Trassenpreiserhöhungen einen Riegel vorgeschoben zu haben, erfüllt und nicht doch über Neuregelungen zu den Stationsentgelten aufgewogen wird, wird sich bei der Umsetzung in den nächsten Jahren zeigen.

In Baden-Württemberg ist neben dem Land selbst der Verband Region Stuttgart Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und erhält hierfür rund. 9 % der Regionalisierungsmittel. Die Verwendung der Regionalisierungsmittel für das Jahr 2016 ist dem Bund bis zum 30.09.2017 zu melden. Der Nachweis wird derzeit erstellt.

Baden-Württemberg strebt eine Zukunftsoffensive für Bahnen und Busse an. Für den landesbestellten SPNV wurde ein Zielkonzept 2025 erarbeitet. Geschaffen werden soll ein landesweites vertägliches Grundangebot von frühmorgens bis spätabends im Stundentakt. Das darüberhinausgehende Angebot

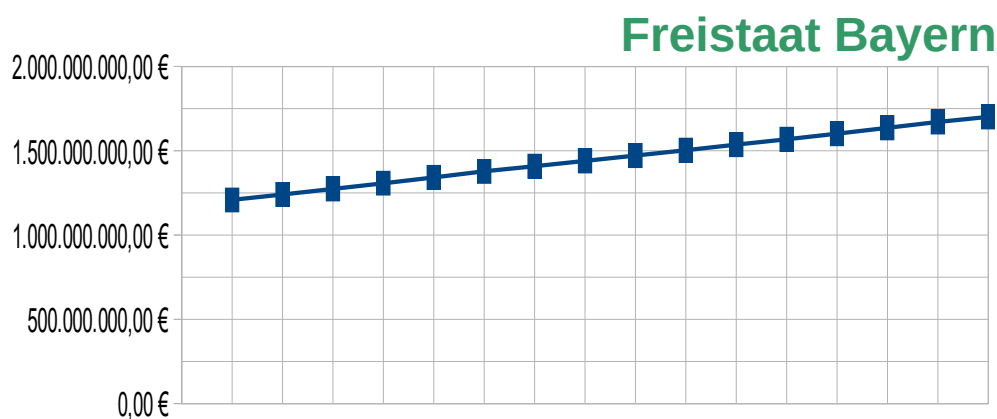
richtet sich nach der Nachfrage auf den jeweiligen Strecken. Dies wird in der Konsequenz zu Mehrbestellungen führen, die aber weiter unter dem Vorbehalt einer dauerhaft verlässlichen Finanzierbarkeit stehen.

Grundsätzlich erwarten wir eine positive Fahrgastentwicklung. Ziel ist es, die Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 deutlich durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Bahnen und Bussen auch in der Fläche zu erhöhen. Die Fahrgastzahlen schwanken streckenspezifisch stark. In den Ballungsräumen wird weiterhin eine stärkere Zunahme angenommen. Bei den aktuellen SPNV-Ausschreibungen wurden streckenspezifische Fahrgastzuwächse unterstellt. Die Zuverlässigkeit dieser Prognosen hängt von vielfältigen Einflussfaktoren wie beispielsweise der Entwicklung des Benzinpreises, des autonomen Fahrens, der Einführung von Fahrverboten, Bautätigkeit sowie von den Auswirkungen von Stuttgart 21 ab. Die Wirkung all dieser Eventualitäten lässt sich nicht mit Sicherheit vorhersagen.

Wie Sie richtig feststellen, spielt das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bei der Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen eine wichtige Rolle. Die späte Entscheidung über dessen Fortführung hat notwendige Projekte gefährdet und Planungen verhindert. Die Festschreibung auf bundesweit jährlich 333 Mio. Euro bedeutet bei steigenden Kosten eine reale Entwertung, Dennoch ist erfreulich, dass endlich Rechtssicherheit geschaffen wurde.

Gleiches gilt im Grunde auch für den Ersatz der mit dem Jahr 2019 wegfallenden Entflechtungsmittel durch eine höhere Beteiligung der Länder an den Umsatzsteuereinnahmen. In Baden-Württemberg speist sich das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ausschließlich aus Entflechtungsmitteln. Durch die langanhaltende Unsicherheit über die Fortführung des Entflechtungsgesetzes wurden in den vergangenen Jahren auf kommunaler Seite Planungen hinausgezögert und Vorhaben nicht begonnen. Gerade in Bezug auf die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit bis 1. Januar 2022 wurde hier wichtige Zeit versäumt.

Diese Rückstände nun aufzuholen, bedeutet nach unserer Einschätzung eine hohe zeitliche Herausforderung aufgrund der langen Planungsvorläufe. In gleichem Maße müssten jedoch auch vermehrt Mittel aus dem Umsatzsteuerbudget zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen bereitgestellt werden, um die hohen aufgelaufenen Bedarfe der Kommunen zu finanzieren. Ob dies gelingen wird, bleibt abzuwarten.



Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

Sie verweisen in Ihrem Schreiben auf die Vereinbarung von Bundeszuweisungen bis zum Jahr 2031, womit Sie sich auf die Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) beziehen. Ihr Fragenkatalog reicht dem Wortlaut nach freilich über den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hinaus und betrifft auch den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). In Bayern ist der SPNV eine staatliche Aufgabe, zu deren Erfüllung sich der Freistaat der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) bedient, während der allgemeine ÖPNV den Landkreisen und kreisfreien Städten als freiwillige Aufgabe obliegt. Der Freistaat fungiert hier nur als Zuwendungsgeber.

Wie Sie wissen, nimmt Bayern die Zweckbestimmung nach § 5 Absatz 1 in Verbindung mit § 6 Absatz 1 RegG (ÖPNV, insbesondere SPNV) ernst und bestreitet aus den Regionalisierungsmitteln fast ausschließlich Ausgaben für den SPNV (vorallem Bestellungen und Infrastrukturverbesserungen). Die Förderung des allgemeinen ÖPNV erfolgt weit überwiegend aus anderen Töpfen (GVFG-Bundes- und -Landesprogramm, kommunaler Finanzausgleich).

Dies vorausgeschickt, beantworte ich Ihre Fragen hinsichtlich des SPNV wie folgt:

1. Die Einigung über die Erhöhung und Dynamisierung der RegG-Mittel ist zu begrüßen. Sie gibt den Ländern bis 2031 Planungssicherheit, die sie für langlaufende Bestellverträge und Infrastrukturvorhaben benötigen. Da die Mittel mit 8,0 Mrd. Euro jährlich (ohne den „Sondertopf“ für die neuen Länder und das Saarland) allerdings nicht den im Auftrag der Länder gutachterlich ermittelten Bedarf von 8,5 Mrd. Euro erreichen, bestehen auch weiterhin nur sehr begrenzt Spielräume für Angebots- und Infrastrukturverbesserungen. Auch künftig werden nicht alle verkehrlich wünschenswerten Vorhaben umsetzbar sein.
2. Die Mehrzuweisungen für Bayern ab 2016 betragen pro Jahr anfänglich ca. 100 Mio. Euro. Dies ist weniger, als die Kürzung der Regionalisierungsmittel seit 2006 pro Jahr ausgemacht hat. Nachdem diese Wiederaufstockung der RegG-Mittel nur die zu erwartenden Kostensteigerungen für das bestehende SPNV-Angebot abdeckt, sind Mehrbestellungen, nur in begrenztem Umfang dort darstellbar, wo auf-

grund der Verkehrsnachfrage ein unabweisbarer Bedarf besteht. Dies betrifft in Bayern insbesondere das nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke vorgesehene Angebotskonzept im Bereich der S-Bahn München.

3. Seit der Bahnreform hat sich die Anzahl der Fahrgäste im bayerischen Regionalverkehr (einschließlich S-Bahn Nürnberg) um 73 Prozent, bei der S-Bahn München um 73 Prozent erhöht. Aufgrund der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung wird der Freistaat aller Voraussicht nach auch weiterhin überproportionale Zuwächse zu gewärtigen haben.

4. Sowohl aus Sicht der Verkehrsnachfrage als auch aus Umweltgesichtspunkten ist ein weiterer Ausbau des ÖV-Angebotes in den Ballungsräumen fachlich dringend geboten. Allerdings sind die Möglichkeiten durch finanzielle Restriktionen und infrastrukturelle Engpässe stark limitiert.

5. Da der SPNV Staatsaufgabe ist, erhalten die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger in Bayern weder bisher noch künftig unmittelbare Zuweisungen aus den Regionalisierungsmitteln.

6. Im Vorfeld jedes SPNV-Vergabeverfahrens wird bei der Gestaltung der Fahrplan- und Kapazitätsvorgaben die Nachfrageentwicklung berücksichtigt. Aufgrund der begrenzten Mittel wird die Nachfrageorientierung bei der Angebotsgestaltung künftig noch stärker in den Mittelpunkt rücken müssen.

7. Die Regelung zu den Infrastrukturentgelten in § 37 ERegG ist grundsätzlich zu begrüßen. Da Infrastrukturverbesserungen insbesondere im Bereich der Barrierefreiheit von der Deutschen Bahn regelmäßig nicht ohne Finanzierung von dritter Seite umgesetzt werden, bleibt abzuwarten, welche Rolle die Öffnungsklausel spielen wird, die von der „Preisbremse“ abweichende Vereinbarungen zulässt.

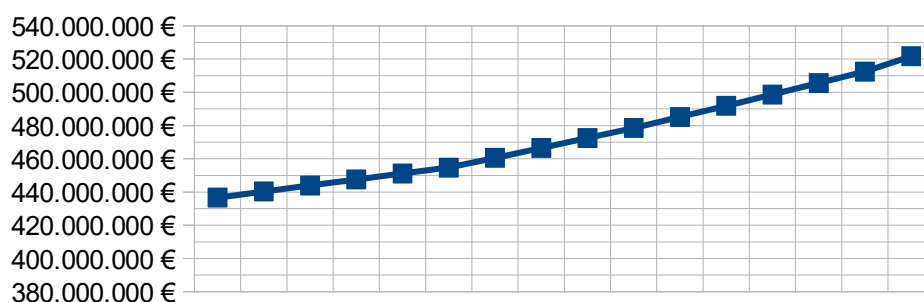
8. Der Verwendungsnachweis für die 2016 verausgabten RegG-Mittel ist in Arbeit und wird dem Bundesverkehrsministerium fristgerecht bis zum 30. September 2017 zugeleitet werden.

9. Die unbefristete Fortführung des GVFG-Bundesprogramms ist zu begrüßen, da sie Planungssicherheit für Großvorhaben im S-, U- und Straßenbahnbereich über 2019 hinaus bietet. Die seit Jahrzehnten unveränderte Mittelausstattung (333 Mio. Euro jährlich für ganz Deutschland) ist jedoch bei weitem nicht auskömmlich. Bayern mit seinem außerordentlich hohen Investitionsbedarf leidet hierunter ganz besonders. Die Staatsregierung wird sich daher nachdrücklich für eine deutliche Erhöhung der Bundesmittel beispielsweise durch die Schaffung einer ergänzenden weiteren Finanzhilfe durch den Bund einsetzen.

10. Die Barrierefreiheit im Bereich der DB-Infrastruktur ist grundsätzlich Aufgabe des Bundes. Der Freistaat Bayern will aber freiwillig einen Beitrag dazu leisten, die Erhöhung der Quote durchgängig barrierefreier Reiseketten deutlich zu beschleunigen. Die Finanzierung ist Gegenstand von Haushaltsverhandlungen.



Berlin



Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

Die Neuregelung der Verteilung der Regionalisierungsmittel ist grundsätzlich eine wichtige Voraussetzung um den Nahverkehr attraktiver zu gestalten. Sie führt auch für Berlin zu einem leichten Anstieg der Mittel bis zum Jahr 2033, entspricht aber nicht dem Bedarf einer wachsenden Metropole. Bereits heute (Ansatz 2018) decken die Regionalisierungsmittel nur ca. 46 % der Gesamtausgaben für den ÖPNV in Berlin. Der Anteil wird in den nächsten Jahren noch sinken, da eine wachsende Stadt mit ambitionierten Umwelt- und Klimaschutzziele auch einen entsprechend wachsenden ÖPNV benötigt, die Neuregelung der Regionalisierungsmittel aber nicht ausreichend ist, um die erforderlichen Mehrangebote zu finanzieren.

Mittel- und langfristig ist von einem weiteren Anstieg der Fahrgastzahlen in Berlin und der Region auszugehen. Dementsprechend sind und werden über die Verkehrsverträge Mehrleistungen im S-Bahn- und Regionalbahnverkehr sowie im übrigen ÖPNV bei der BVG bestellt. Die Höhe der Mehrbestellungen wird wesentlich durch die vorhandene oder neu zu schaffende Infrastruktur und den zur Verfügung stehenden Fuhrpark bestimmt. Die bereits beauftragte bzw. in Vorbereitung befindliche Schienenfahrzeugbeschaffung hat ein Volumen von ca. 4 Mrd. Euro. Vor großen finanziellen Herausforderungen steht auch die Neubeschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben sowie der entsprechende Um- und Ausbau der Werkstätten sowie der Ladetechnik. Zur Förderung der E-Mobilität stellt der Landeshaushalt mehrere Millionen Euro zur Verfügung.

Im Rahmen der zweiten Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (STEP Verkehr) wurden die Ziele für die Entwicklung des Gesamtverkehrs mit Blick auf den Zeithorizont 2030 aktualisiert. Der Nahverkehrsplan 2019 bis 2023 wird die Entwicklungsziele für den ÖPNV konkretisieren.

Berlin investiert seine Regionalisierungsmittel vollständig in die Bestellung von Leistungen im SPNV, ÖSPV und ÖPNV-Infrastruktur. Mit mehr als 70 % wird ein sehr hoher Anteil der Mittel für Trassen- und Stationsentgelte verwendet. Insofern haben wir ein besonderes Interesse daran, dass die im Eisenbahn-

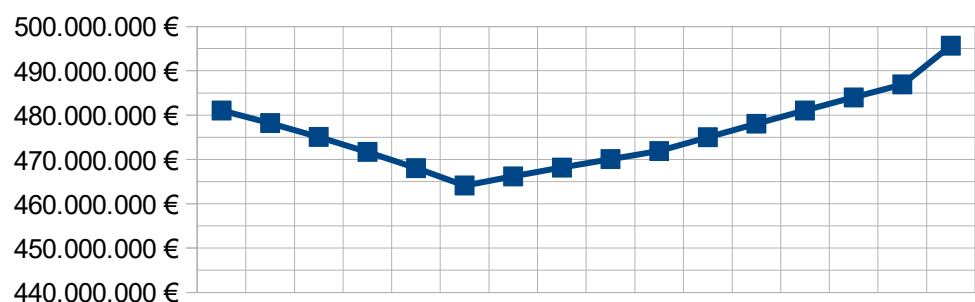
regulierungsgesetz vorgesehene, auf 1,8 % p. a. begrenzte, Steigerung der Infrastrukturnutzungsentgelte auch vom DB-Konzern eingehalten wird.

Das Land Berlin wird den Transparenznachweis für die Verwendung der Regionalisierungsmittel 2016 zeitgerecht bis 30. September 2017 dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Verfügung stellen.

Die Herstellung der im PBefG geforderten, vollständigen Barrierefreiheit bis 1. Januar 2022 stellt auch für Berlin eine große Herausforderung dar. Während diese Zielstellung bei der Nutzbarkeit von Fahrzeugen sowie im Wesentlichen auch bei der Zugänglichkeit und Ausstattung von Bahnhöfen der Schnellbahnen erreicht werden, ist der Umbau von 6.353 Stationen und Haltestellen, davon 6.283 bei Bus und Straßenbahn und 73 bei U-, S- und Regionalbahnstationen zeitkritisch. Um das PBefG-Ziel zu erreichen, müssen die vorhandenen Planungs- und Baukapazitäten erheblich aufgestockt werden.



Brandenburg



Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

Die von Ihnen thematisierte Neuregelung der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz stellt für Brandenburg einen zentralen Baustein im Gesamtkonzept der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs dar. So tragen außerdem Mittel nach dem Bundesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und Landesmittel sowie Fahrgeldeinnahmen zur Finanzierung bei. Dabei stehen den neu strukturierten Regionalisierungsmitteln z. T. Entwicklungen gegenüber, die dies relativieren (Abschmelzung auf eine niedrige Länderquote, Wegfall der Entflechtungsmittel, keine Dynamisierung von GVFG-Bundesmitteln). Auch gehen einige Ihrer Fragen von Prämissen aus, die für einige Länder nicht zutreffen: So haben wir ein großes Spektrum an Zuständigkeiten, Aufgabenträgern und Verbundsstrukturen, so dass Vergleichbarkeitsprobleme auftreten können und Ergebnisse damit beeinträchtigen. Vor diesem Hintergrund bitte ich Sie um Verständnis dafür, dass ich mich auf allgemeine Ausführungen beschränke.

Die Neuregelung der Regionalisierungsmittel entspringt aus einem langen und intensiven Verhandlungs-

verfahren zwischen Bund und Ländern. Sie stellt einen klassischen Kompromiss dar, mit dem alle Seiten leben können, der aber andererseits nicht alle Wünsche der Länder erfüllt. Entsprechend können auch in Brandenburg nicht alle vorstellbaren und wünschenswerten Verbesserungen umgesetzt werden.

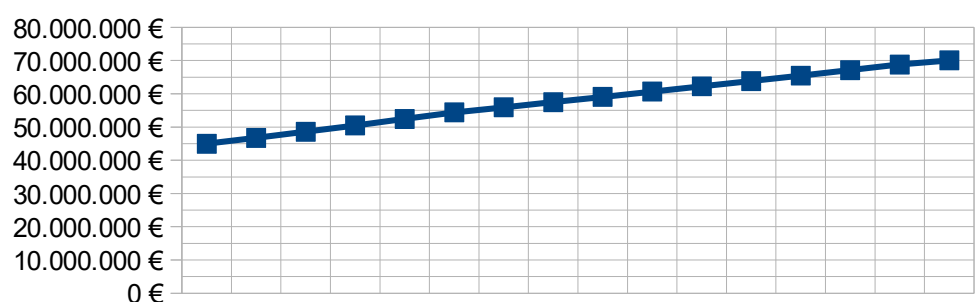
Ich kann Ihnen dennoch versichern, dass zusätzliche Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden, um die gestiegenen Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, Aufbauend auf den Korridoruntersuchungen für das ÖPNV-Konzept 2030 des VBB Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg entwickelt Brandenburg gerade einen neuen Landesnahverkehrsplan. Hier sind wir auch noch in intensiver Abstimmung mit dem Land Berlin, denn wir betrachten immer den gesamten Verkehrsraum der Hauptstadtregion.

Da für wichtige Zukunftsprojekte noch abschließende Entscheidungen zu treffen sind, können derzeit aber weder Fragen nach konkreten Mittelverwendungen noch nach Fahrgastentwicklungen, die ja durch die Projekte beeinflusst werden, seriös beantwortet werden. Ebenfalls spekulativ wären Aussagen zu den Auswirkungen der Regelungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes auf die Entwicklung der Trassen- und Stationsentgelten.

Ich hoffe, meine Ausführungen sind für Ihre Zwecke verwertbar, und ich konnte verständlich machen, warum eine detaillierte Beantwortung Ihrer Fragen nicht erfolgen kann.



Freie und Hansestadt Bremen



Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

Die von Ihnen thematisierte Neuregelung der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz bildet für Bremen einen wertvollen Baustein im Gesamtkonzept der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Andere Elemente sind Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und originäre Haushaltsmittel Bremens. Dabei stehen den höheren Regionalisierungsmitteln z. T. Entwicklungen gegenüber, die diesen Zuwachs relativieren (Wegfall der Entflechtungsmittel, keine Dynamisierung von GVFG-Bundesmitteln).

Die Neuregelung der Regionalisierungsmittel entspringt aus einem langen und intensiven Verhandlungsverfahren zwischen Bund und Ländern. Sie stellt einen klassischen Kompromiss dar, mit dem alle Seiten leben können, der aber andererseits nicht alle Wünsche der Länder erfüllt hat. Entsprechend können auch in Bremen nicht alle vorstellbaren und wünschenswerten Verbesserungen umgesetzt werden.

zu Frage 1: Ja. Ich verweise jedoch darauf, dass die Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch Einsparungen an anderen Stellen relativiert wird.

zu Frage 2: Es ist vorgesehen, die zusätzlichen Regionalisierungsmittel auch in Mehrbestellungen umzusetzen. Dies soll insbesondere im Netz der Regional-S-Bahn Bremen/Niedersachsen erfolgen. Diese befinden sich noch in der Abstimmung mit dem Land Niedersachsen und können derzeit nicht quantifiziert werden.

zu Frage 3: Konkrete Prognosen für Fahrgastzahlen liegen nicht vor. In den zurückliegenden 10 Jahren konnte die Nachfrage im SPNV im Land Bremen um rund 25 % gesteigert werden. Ich gehe von weiter steigenden Fahrgastzahlen aus.

zu Frage 4: Bislang konnten die Angebotsverbesserungen im SPNV weitestgehend auf der vorhandenen Schieneninfrastruktur abgewickelt werden, eine NE-Strecke wurde für den SPNV reaktiviert. Im Zusammenhang mit dem stark gestiegenen Schienengüterverkehr und dem Schienenpersonenfernverkehr zeichnet sich ab, dass weitere Angebotsverbesserungen im SPNV auch in verstärktem Umfang Anpassungen der Schieneninfrastruktur erfordern. Die Realisierung dieser Anpassungen wird sowohl finanziell als auch personell für alle Beteiligten eine große Herausforderung darstellen.

zu Frage 5: Es ist kein spezielles Verfahren zur Evaluation von Ausgaben und Nutzen des ÖPNV geplant. Wichtige Indikatoren sind der Zuschussbedarf für das ÖPNV-Angebot, die im ÖPNV angebotene Betriebsleistung sowie die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage. Diese Werte werden regelmäßig erhoben.

Zu Frage 6: Es gibt keinen festen prozentualen Anteil für die Weitergabe von Mitteln an kommunale Aufgabenträger.

Zu Frage 7: Für eine Bewertung der Auswirkungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes auf den Anstieg der Infrastrukturnutzungsentgelte ist es zu früh. Die DB AG erwartet insbesondere bei neuen Infrastrukturmaßnahmen verstärkt Vereinbarungen, mit denen projektbezogene Defizite ausgeglichen werden sollen. Diese Zahlungen sind faktisch ähnlich zu werten wie zu zahlende Trassen- und Stationsentgelte.

Zu Frage 8: Der Verwendungsnachweis 2016 für die Regionalisierungsmittel wird innerhalb der gesetzlichen Fristen an den Bund geliefert.

Zu Frage 9: Grundsätzlich ist eine jährliche Anpassung der Mittel des GVFG analog zu den Regionalisie-

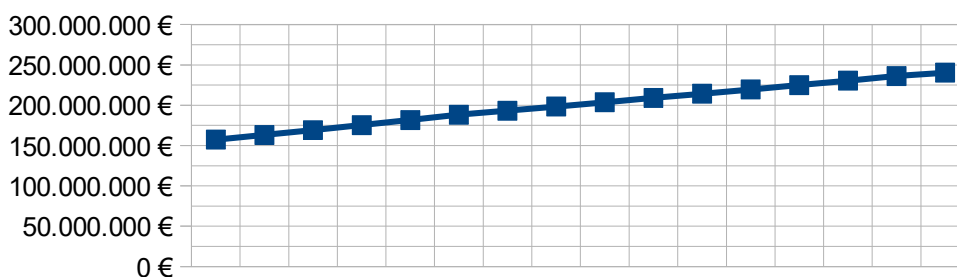
rungsmitteln wünschenswert, Derzeit laufende Vorhaben in Bremen werden nach derzeitigem Kenntnisstand von der Festschreibung der GVFG-Mittel nicht negativ beeinflusst. Eine weitergehende Vorhersage ist nicht möglich.

Zu Frage 10: Über die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV erforderlichen Maßnahmen werden derzeit erarbeitet, ihr finanzieller Umfang steht noch nicht fest. Vor diesem Hintergrund sind Aussagen zur finanziellen Absicherung und zum Liquiditätsbedarf der Maßnahmen nicht möglich.

Ich hoffe, meine Ausführungen sind für Ihre Zwecke verwertbar, und ich konnte verständlich machen, warum eine detaillierte Beantwortung Ihrer Fragen in einzelnen Fällen nicht erfolgen kann.



Freie und Hansestadt Hamburg



Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

Die von Ihnen thematisierte Neuregelung der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz bildet für Hamburg einen wertvollen Baustein im Gesamtkonzept der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Andere Elemente sind Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und originäre Haushaltsmittel Hamburgs. Dabei stehen den höheren Regionalisierungsmitteln z. T. Entwicklungen gegenüber, die diesen Zuwachs relativieren (Wegfall der Entflechtungsmitteln, keine Dynamisierung von GVFG-Bundesmitteln). Auch gehen einige Ihrer Fragen von Prämissen aus, die für einige Länder nicht zutreffen; so entfällt im Stadtstaat Hamburg z. B. die Weitergabe von Mitteln an kommunale Aufgabenträger. Vor diesem Hintergrund bitte ich Sie um Verständnis dafür, dass ich mich auf allgemeine Ausführungen beschränke.

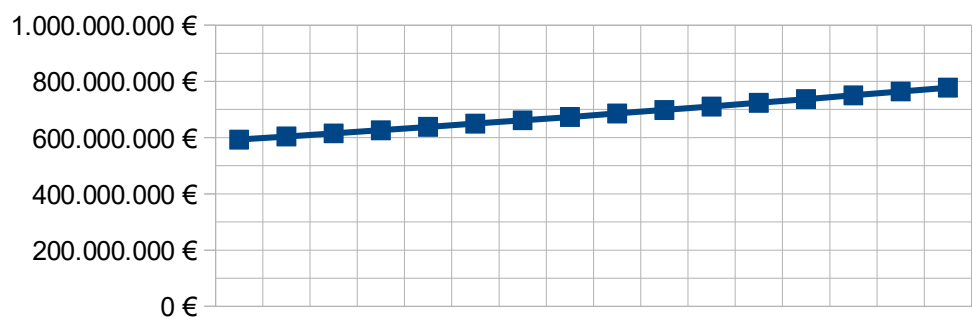
Die Neuregelung der Regionalisierungsmittel entspringt aus einem langen und intensiven Verhandlungsverfahren zwischen Bund und Ländern. Sie stellt einen klassischen Kompromiss dar, mit dem alle Seiten leben können, der aber andererseits nicht alle Wünsche der Länder erfüllt hat. Entsprechend können auch in Hamburg nicht alle vorstellbaren und wünschenswerten Verbesserungen umgesetzt werden.

Ich kann Ihnen dennoch versichern, dass zusätzliche Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden, um die gestiegenen Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Da für wichtige Zukunftsprojekte noch abschließende Entscheidungen zu treffen sind, können derzeit aber weder Fragen nach konkreten Mittelverwendungen noch nach Fahrgastentwicklungen, die ja durch die Projekte beeinflusst werden, seriös beantwortet werden. Ebenfalls spekulativ wären Aussagen zu den Auswirkungen der Regelungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes auf die Entwicklung der Trassen- und Stationsentgelte, zumal die DB AG insbesondere bei neuen Infrastrukturmaßnahmen verstärkt Vereinbarungen erwartet, mit denen projektbezogene Defizite ausgeglichen werden. Diese Zahlungen sind faktisch ähnlich zu werten wie zu zahlende Trassen- und Stationsentgelte.

Ich hoffe, meine Ausführungen sind für Ihre Zwecke verwertbar, und ich konnte verständlich machen, warum eine detaillierte Beantwortung Ihrer Fragen nicht erfolgen kann.



Hessen



Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

1. Halten Sie die erzielte Einigung für grundsätzlich geeignet, um den öffentlichen Nahverkehr durch notwendige Modernisierungen in die Infrastruktur und die Bestellung zusätzlicher Angebote attraktiver zu gestalten?

Die erzielte Einigung stellt eine klare Verbesserung gegenüber der Situation in den Vorjahren dar, insbesondere gibt sie die für eine Weiterentwicklung des ÖPNV notwendige Planungssicherheit. Zu der Frage, ob die Einigung grundsätzlich geeignet sei, um den öffentlichen Nahverkehr durch notwendige Modernisierungen in die Infrastruktur und die Bestellung zusätzlicher Angebote attraktiver zu gestalten, kann ich Ihnen mitteilen, dass das Land Hessen die Regionalisierungsmittel des Bundes ausschließlich für die Sicherung der finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs und nicht für die Modernisierung der Infrastruktur einsetzt (§§ 12 Absatz 2 und 11 Absatz 1 ÖPNVG). Die zur Verfügung gestellten Mittel reichen in Hessen nur dazu aus, die bisherige ÖPNV-Angebotsqualität beizubehalten.

2. Planen Sie, aus den Mehreinnahmen auch Mehrbestellungen zu generieren? Wie weit ist dieser Prozess bereits fortgeschritten? Sofern bekannt bzw. geplant: Bitte benennen Sie die größten zusätzlichen Ausgabeposten bis 2031.

Moderate Angebotsausweitungen (vor allem Taktverdichtungen, Ausweitung in Randzeiten etc.) sind geplant. Hierzu setzt das Land Hessen zusätzliche Mittel aus dem Finanzausgleichsgesetz sowie weitere Landesmittel in erheblichem Umfang ein.

3. Wie werden sich nach den Vorausberechnungen/Prognosen aus Ihrem Haus die Fahrgastzahlen von 2016 zu 2031 entwickeln?

Detaillierte Fahrgastprognosen der Verkehrsverbünde bis 2031 liegen nicht vor. Es wird damit gerechnet, dass sich die Trends, die die Prognosen der Nahverkehrspläne der Verkehrsverbünde für einen kürzeren Zeithorizont aufzeigen, fortsetzen. Dies bedeutet, dass die Fahrgastzahlen insbesondere im Rhein-Main-Gebiet weiter steigen, während in ländlichen Gegenden - analog zur demografischen Entwicklung - schon heute ein Rückgang zu verzeichnen ist. Die hessischen Verkehrsverbünde und das Land versuchen, mit innovativen Angebots- und Tarifkonzepten wie z. B. dem Schülerticket Hessen die Fahrgastzahlen auf dem Land zumindest zu stabilisieren.

4. Welche Probleme sehen Sie verkehrlich bezüglich der Großstädte/Ballungsräume auf sich zukommen?

Im Ballungsraum Rhein-Main bestehen erhebliche Kapazitätsengpässe. Zu deren Beseitigung befinden sich mehrere größere Infrastrukturprojekte in Planung oder im Bau. Die Engpässe haben sich durch die langen Planungs- und Umsetzungszeiträume der Vorhaben zuletzt verstärkt und können nicht kurzfristig abgebaut werden.

5. Planen Sie (wenn ja: für wann) eine Evaluation im Sinne eines Vergleiches der Ausgaben für den ÖPNV und dem ezielten Nutzen?

Das Land Hessen leitet die Regionalisierungsmittel vollumfänglich an die in Hessen tätigen Verkehrsverbünde als Aufgabenträger für den SPNV bzw. regionalen Verkehr weiter. Damit verbunden sind sogenannte Zielvereinbarungen für die Verkehrsverbünde (z. B. bzgl. der Entwicklung der Einnahmen/Fahrgastzahlen, Verbesserung der Effizienz des Mitteleinsatzes), die jährlich anhand einer Auswahl von Kennzahlen überprüft werden.

6. Welchen prozentualen Anteil geben Sie in jährlichen Steigerungsraten an die kommunalen Aufgabenträger weiter?

Das Land Hessen leitet die Regionalisierungsmittel vollumfänglich und damit auch die jährlichen Steigerungen an die in Hessen tätigen Verkehrsverbünde weiter. Die Verbundfinanzierung ist dabei so ange-

legt, dass auch die zusätzlich zur Verfügung gestellten Landesmitteljährlich im Durchschnitt um 1,8% steigen.

7. Ist Ihrer Meinung nach das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ein geeignetes Mittel, um den Anstieg der Trassen- und Stationsentgelte der DB Netz AG zu begrenzen?

Das Land Hessen hat sich im Zuge der Beratungen zum Eisenbahnregulierungsgesetz für eine Bemessung der Trassen- und Stationspreise an den Grenzkosten ausgesprochen. Die im Ergebnis im Gesetz verankerte Regelung ist für den SPNV ein erster wichtiger Schritt zur Dämpfung des Kostenanstiegs, löst aber nicht die Probleme des Fern- und Güterverkehrs. Hierfür müssen in naher Zukunft Lösungen zur Kostenentlastung gefunden werden. Wie sich das Gesetz auf die Kostensituation insgesamt auswirkt, bleibt abzuwarten, da die genaue Ausgestaltung und Entwicklung in der Praxis in vielen Fragen noch offen ist. Es ist nicht zu erwarten, dass der Kostenanstieg im Gesamtsystem Schiene insgesamt durch das Eisenbahnregulierungsgesetz vollständig begrenzt werden kann. Die im Masterplan Schienengüterverkehr vom Bund aufgezeigte Perspektive zur Senkung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr wird begrüßt.

8. Haben Sie Ihren Verwendungsnachweis für 2016 bereits erstellt und an das Bundesverkehrsministerium geschickt? Wenn nein, wann wird dies voraussichtlich passieren?

Die Verbundgesellschaften als Aufgabenträger übermitteln ihre Verwendungsnachweise im Rahmen der bis zum 31.08. des Folgejahres vorzulegenden Jahresabschlüsse an das Land, das in der Folge den Gesamtnachweis an den Bund übermitteln wird.

9. Insbesondere für Großprojekte spielte die zusätzliche Finanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) eine große Rolle. Entgegen den Ankündigungen der Bundesregierung ist nun bis 2025 eine Festschreibung auf ca. 333 Millionen Euro jährlich vorgesehen. Welche Konsequenzen erwarten Sie aus dieser Festschreibung?

Grundsätzlich ist eine Festschreibung des GVFG-Bundesprogramms auf ca. 333 Millionen Euro jährlich nicht geeignet, um dem Finanzierungsbedarf von SPNV-Großvorhabenvorhaben zu entsprechen. In der Folge einer Festschreibung können Finanzierungsunsicherheiten eintreten, die die Planung und Realisierung von Großprojekten des GVFG-Bundesprogramms - entgegen der Zielsetzung dieses Programms - erheblich behindern. In der Praxis haben der Zeitverzug in der Planung und Realisierung der Vorhaben bisher dazu geführt, dass keine Engpässe aufgetreten sind. Um den dargestellten Folgen der Festschreibung frühzeitig entgegenzuwirken, ist es geboten Lösungen zu entwickeln, die im Falle einer Engpasssituation eingreifen. Im Hinblick auf die Finanzierungssicherheit für die langfristig angelegten Großvorhaben muss das GVFG-Bundesprogramm zudem über 2025 hinaus dauerhaft fortbestehen.

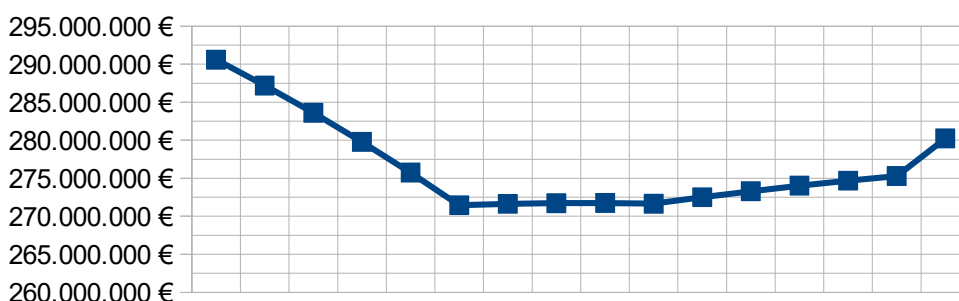
10. Wie beabsichtigen Sie die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis 1.1.2022? Ist dieses Pro-

gramm nach heutigem Stand finanziell abgesichert?

Das Land Hessen stellt im Rahmen der ÖPNV-Förderung den Antragstellern die erforderlichen Fördermittel bereit, um die Barrierefreiheit bis 1.1.2022 herzustellen. Für die Aufstellung des hierfür erforderlichen Programms sind die Verkehrsverbünde verpflichtet, in den Nahverkehrsplänen (NVP) die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen.



Mecklenburg-Vorpommern



Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

Mit dem Inkrafttreten der 4. Änderung des Regionalisierungsgesetzes steht den Bundesländern nunmehr eine verlässliche Planungsbasis für die Einnahmeseite aus Bundesmitteln für den SPNV bis 2031 zur Verfügung. Die Neuregelung der Regionalisierungsmittel entspringt aus einem langen und intensiven Verhandlungsverfahren zwischen Bund und Ländern. Sie stellt einen klassischen Kompromiss dar, mit dem alle Seiten leben können, der aber andererseits nicht alle Wünsche der Länder erfüllt hat. Mecklenburg-Vorpommern erhält bis 2031 Mittel in Höhe von 4,425 Mrd. Euro. Aufgrund einer degressiven Anpassung im hauptwirksamen Kieler Schlüssel erfolgt die Mittelbereitstellung innerhalb der Geltungsperiode nicht kontinuierlich ansteigend. Vielmehr stehen in den ersten Jahren der Auszahlungsperiode zunächst im Vergleich zur bis 2015 geltenden alten Regelung deutlich mehr Mittel zur Verfügung, die jährlich absinken und sich ab 2021 zu einem konstant bleibenden niedrigeren Niveau verstetigen. Erst ab dem Jahr 2025 ist wieder mit leicht steigenden Mittelzuweisungen zu rechnen, bevor die vollständige Dynamisierung des Sockelbetrages gemäß Regionalisierungsgesetz (1,8 % p. a.) für Mecklenburg-Vorpommern erstmals 2031 wirkt. Im Koalitionsvertrag der Regierungsfractionen von SPD und CDU in Mecklenburg-Vorpommern ist die Schaffung eines SPNV-Fonds zum Ausgleich dieses heterogenen Zahlungsstromes vorgesehen.

Auch wenn das Land nun eine verlässliche Planungsbasis hat, ist doch festzustellen, dass das Land im

Gegensatz zur fiktiven Fortschreibung der bisherigen Regelung rund 51 Mio. Euro weniger erhält. Zur Klärung der Ausgabenstrategie bis 2031 ist als Erstes ausgehend vom heutigen Bestellprogramm die Frage zu beantworten, ob Anpassungen am SPNV-Angebot vorgenommen werden müssen, um langfristig eine ausreichende, haushaltskonforme Finanzierung, insbesondere für die langlaufenden Verkehrsverträge, im SPNV sicherzustellen. In einem zweiten Schritt ist zu prüfen, wie die gestiegenen Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden können.

Neben den Regionalisierungsmitteln werden in Mecklenburg-Vorpommern auch weitere Mittel für die Finanzierung des ÖPNV eingesetzt, die derzeit Änderungen unterliegen. Ich verweise hierzu auf das Auslaufen des Entflechtungsgesetzes Ende 2019.

Es ist deutlich absehbar, dass vor dem finanziellen Hintergrund in Mecklenburg-Vorpommern nur ein eher kleinerer Teil an vorstellbaren und wünschenswerten Verbesserungen umgesetzt werden können. Vor dem Hintergrund der noch ausstehenden Entscheidungen ist mir derzeit weder die Antwort auf Ihre Fragen zur konkreten Mittelverwendung noch nach zukünftigen Fahrgastentwicklungen, die auch in Abhängigkeit von der Umsetzung entsprechender Projekte zu sehen sind, möglich.

Eine Weitergabe von Mitteln an kommunale Aufgabenträger erfolgt nicht. Im Rahmen von Förderrichtlinien werden konkrete Projekte bezuschusst.

Aussagen zu den Auswirkungen der Regelungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes auf die Entwicklung der Trassen- und Stationsentgelte sind mir derzeit ebenfalls nicht möglich. Es zeichnet sich ab, dass die DB AG insbesondere bei neuen Infrastrukturmaßnahmen verstärkt Vereinbarungen erwartet, mit denen projektbezogene Defizite ausgeglichen werden. Von daher sind auch von dieser Seite Mehrkosten zu befürchten, aber noch nicht abschätzbar.

Der Verwendungsnachweis zu den Regionalisierungsmitteln 2016 muss bis zum 30.09.2017 erstellt werden und liegt noch nicht vor.

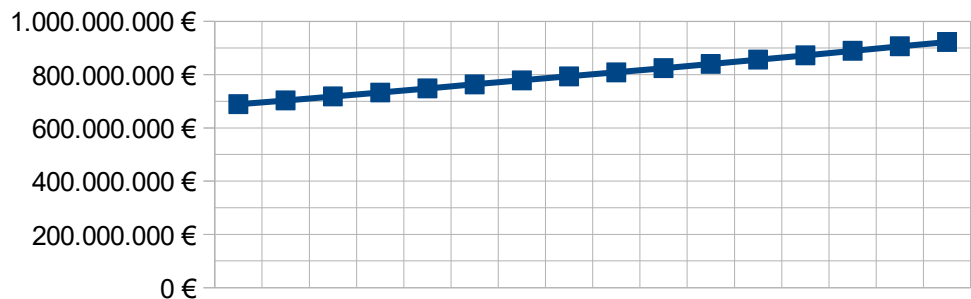
Angesichts der Vorgabe in Artikel 9 UN-Behindertenrechtskonvention hat die Förderung der Barrierefreiheit im ÖPNV für das Land auch weiterhin Priorität. Umgesetzt wird das (auch angesichts der Zielsetzung in § 8 Abs. 3 PBefG: Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis 1.1.2022) durch die Unterstützung der Aufgabenträger und sonstigen Akteure im ÖPNV mit entsprechenden Förderregularen. Infrastrukturmaßnahmen und Fahrzeuge werden nur gefördert, wenn die Anforderungen zur Barrierefreiheit erfüllt sind. Mit dem Sonderprogramm „Barrierefreie Haltestellen in Mecklenburg-Vorpommern“ im Rahmen der EFRE-Förderung mit einem Volumen von 15 Mio. Euro werden zudem entsprechende Vorhaben mit bis zu 80 % gefördert. Als Aufgabenträger für den SPNV fördert das Land Modernisierungsvorhaben der DB Station & Service nur bei entsprechenden Bahnsteighöhen und barrierefreiem Zugang. Das Land beteiligt sich am Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) des Bundes „Herstellung der Barrierefreiheit kleiner Schienenverkehrsstationen“. Das Land und der Bund übernehmen die Kosten

der Maßnahmen mit je 50 %. Barrierefreiheit in Zügen wird für das Land auch zukünftig ein Kriterium bei der Vergabe von Verkehrsleistungen im SPNV sein.

Ich hoffe, Ihnen mit meinen Ausführungen weitergeholfen zu haben.



Niedersachsen



Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

1. Halten Sie die erzielte Einigung für grundsätzlich geeignet, um den öffentlichen Nahverkehr durch notwendige Modernisierungen in die Infrastruktur und die Bestellung zusätzlicher Angebote attraktiver zu gestalten?

Die Finanzierung des ÖPNV in Niedersachsen basiert auf den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes (RegG) sowie des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG). Die langfristige Sicherung der Regionalisierungsmittel durch die Änderung des RegG vom 01.12.2016 wird deshalb begrüßt. Sie bedeutet für Niedersachsen eine solide Basis für langfristige Planungen im ÖPNV/SPNV. Wenn auch der von den Ländern geforderte Betrag (8,5 Mrd. Euro zzgl. 2,0 % Dynamisierung) vom Bund nicht bereitgestellt wurde, so bedeuten die 8,0 Mrd. Euro mit einer 1,8 %igen Dynamisierung einen deutlichen Mittelzuwachs.

2. Planen Sie, aus den Mehreinnahmen auch Mehrbestellungen zu generieren? Wie weit ist dieser Prozess bereits fortgeschritten? Sofern bekannt bzw. geplant: Bitte benennen Sie die größten zusätzlichen Ausgabeposten bis 2031.

In Niedersachsen sind Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV sind die Kommunen sowie für den SPNV kommunale Zusammenschlüsse und das Land. Sämtliche Aufgabenträger profitieren über das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) direkt auch an den erhöhten Bundeszuweisungen. Zusätzlich ist den Aufgabenträgern durch eine NNVG-Änderung ein größerer Mittelverwendungsspielraum möglich. Die Überlegungen zur Verwendung dieser zusätzlichen Mittel bei den Aufgabenträgern sind noch nicht abgeschlossen. Es ist jedoch zu erwarten und teilweise bereits angekündigt, die zusätzlichen

Mittel für Angebotsausweitungen zu verwenden. Detaillierte Aussagen sind hierzu erst nach Vorlage der Nachweise über die Verwendung der Mittel möglich.

3. Wie werden sich nach den Vorausberechnungen/Prognosen aus Ihrem Haus die Fahrgastzahlen von 2016 zu 2031 entwickeln?

Detaillierte Fahrgastprognosen bis 2031 liegen nicht vor. Es wird damit gerechnet, dass sich die positiven Entwicklungen der Fahrgastzahlen zukünftig fortsetzen.

4. Welche Probleme sehen Sie verkehrlich bezüglich der Großstädte/Ballungsräume auf sich zukommen?

Der ÖPNV wird in den niedersächsischen Ballungsräumen eine der tragenden Säulen der Mobilität bleiben. Hierfür ist erforderlich, die notwendige Infrastruktur zu erhalten und den Mobilitätsnachfragebedürfnissen anzupassen.

5. Planen Sie (wenn ja: für wann) eine Evaluation im Sinne eines Vergleiches der Ausgaben für den ÖPNV und dem erzielten Nutzen?

Die Verwendung öffentlicher Finanzen bedingt eine ständige Kontrolle hinsichtlich des sparsamen und wirtschaftlichen Einsatzes der Mittel.

6. Welchen prozentualen Anteil geben Sie in jährlichen Steigerungsraten an die kommunalen Aufgabenträger weiter?

In Niedersachsen werden die Regionalisierungsmittel auf Basis des NNVG in den großen Umfang den Aufgabenträgern zugewiesen. Die Zuweisungsbeträge basieren überwiegend auf prozentualen Quoten. Die Aufgabenträger erhalten deshalb die jährlichen Steigerungsraten des RegG ungekürzt.

7. Ist Ihrer Meinung nach das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ein geeignetes Mittel, um den Anstieg der Trassen- und Stationsentgelte der DB Netz AG zu begrenzen?

Die im ERegG enthaltenen Regelungen zur Begrenzung des Anstiegs der Trassen- und Stationspreise werden grundsätzlich als ein erster Ansatz begrüßt. Wie sich das Gesetz auf die tatsächliche Entwicklung der Trassen- und Stationspreise auswirkt, kann derzeit noch nicht beantwortet werden. Für die genaue Ausgestaltung und Entwicklung in der Praxis sind noch Detailfragen zu klären.

8. Haben Sie Ihren Verwendungsnachweis für 2016 bereits erstellt und an das Bundesverkehrsministerium geschickt? Wenn nein, wann wird dies voraussichtlich passieren?

Nein. Eine Übersendung bis zum 30.09.2017 ist vorgesehen.

9. Insbesondere für Großprojekte spielte die zusätzliche Finanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) eine große Rolle. Entgegen den Ankündigungen der Bundesregierung ist nun bis 2025 eine Festschreibung auf ca. 333 Millionen Euro jährlich vorgesehen. Welche Konsequenzen erwarten Sie aus dieser Festschreibung?

Die Fortführung der Bundesförderung für ÖPNV-Großvorhaben, wenn auch in stagnierender Höhe und ohne Ausweitung der Fördertatbestände, wird positiv bewertet. Ohne die zusätzliche Bundesförderung wären derartige Vorhaben kaum realisierbar. Allerdings wird eine dauerhafte finanzielle des Bundes auch nach 2025 mit einem ansteigenden Volumen für erforderlich gehalten.

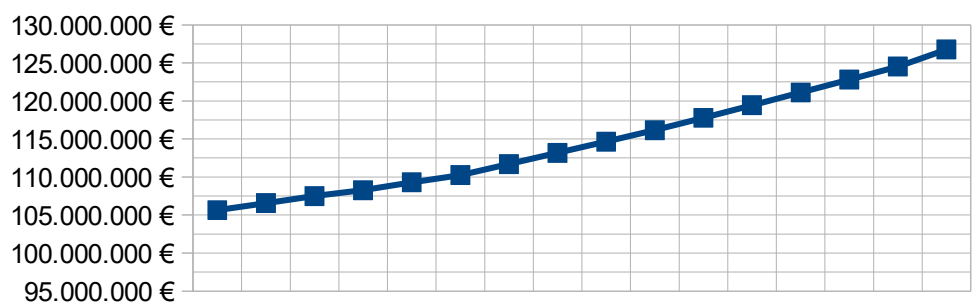
10. Wie beabsichtigen Sie die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis 1.1.2022? Ist dieses Programm nach heutigem Stand finanziell abgesichert?

Neben den pauschalen Landeszuweisungen an die Aufgabenträger wird sich das Land Niedersachsen auch weiterhin in Form von einzelfallbezogenen Förderungen an der Verbesserung des ÖPNV beteiligen. Ein umfangreiches Spektrum an Fördertatbeständen, auch unter Berücksichtigung von innovativen Techniken und im Hinblick auf die gesetzliche Verpflichtung zur Herstellung der Barrierefreiheit, verbunden mit Fördersätzen, die für die Vorhabenträger einen Anreiz für Investitionen bieten sollen, steht zur Verfügung.

Ich hoffe mit diesen Ausführungen Ihre Fragen beantwortet zu haben.



Saarland



Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

Die in Ihrem o. a. Schreiben angesprochene Neuregelung zur Verteilung der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz war in der Tat ein wichtiger Schritt, um den Ländern für künftige Vorhaben diese notwendige Planungssicherheit zu geben.

Der in den Verhandlungen erzielte Kompromiss steht allerdings im Ergebnis deutlich hinter dem Ländergutachten zurück, so dass sich bei weitem nicht alle notwendigen und wünschenswerten Maßnahmen im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr realisieren lassen. Erschwerend kommen andere Entwicklungen hinzu, die die Vorhaben des Landes weiter einschränken wie z. B. der Wegfall der Entflechtungsmittel, und die fehlende Dynamisierung der GVFG-Bundesmitteln.

Für wichtige Reaktivierungs- und Elektrifizierungsprojekte des Landes stehen noch Entscheidungen und Finanzierungszusagen der DB und anderer Partner des Landes aus, so dass Ihre Fragen zur künftigen Mittelverwendung noch nicht abschließend beantwortet werden können.

Selbstverständlich ist das Land bemüht, im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten, den ÖPNV so attraktiv wie möglich zu gestalten, dies haben wir gerade durch attraktivere Gestaltung der Job-Tickets und die Einführung eines Kurzstreckentickets unter Beweis gestellt. Auch aus einer Neugestaltung unseres Wabenplans erwarten wir eine Steigerung der Fahrgastzahlen, ohne dass dazu schon aussagefähige Prognosen aufgestellt werden könnten.

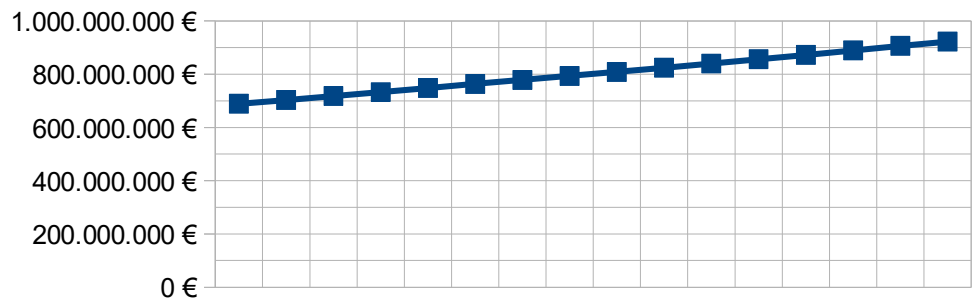
An der Reaktion der DB auf die Regelungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes bezüglich der Trassen- und Stationsentgelte, bei neuen Infrastrukturmaßnahmen Zusatzvereinbarungen zu treffen, die schon wieder wie Steigerungen der Trassen- und Stationsentgelte wirken, lässt sich nachweisen, dass verlässliche Aussagen zu künftigen Entwicklungen nicht getroffen werden können.

Auch wenn wir stets bemüht sind, den wachsenden Anforderungen an den ÖPNV/SPNV gerecht zu werden, werden sich nicht alle wünschenswerten Maßnahmen und auch die vollständige Barrierefreiheit der Stationen und Haltepunkte nicht in einem befriedigenden Zeitrahmen realisieren lassen.

Ich hoffe, dass Ihnen die Ausführungen weiterhelfen und bedauere, derzeit keine präziseren Angaben zu Ihrem Fragenkatalog machen zu können.



Nordrhein-Westfalen



Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

Die von Ihnen thematisierte Neuregelung der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz bildet für Nordrhein-Westfalen einen wertvollen Baustein im Gesamtkonzept der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Andere Elemente sind Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und originäre Haushaltsmittel des Landes.

Zu Ihren Fragen im Einzelnen.

1. Halten Sie die erzielte Einigung für grundsätzlich geeignet, um den öffentlichen Nahverkehr durch notwendige Modernisierungen in die Infrastruktur und die Bestellung zusätzlicher Angebote attraktiver zu gestalten?

Die Neuregelung der Regionalisierungsmittel entspringt aus einem langen und intensiven Verhandlungsverfahren zwischen Bund und Ländern. Sie stellt einen klassischen Kompromiss dar, mit dem alle Seiten leben können, der aber andererseits nicht alle Wünsche der Länder erfüllt hat. Entsprechend können auch in Nordrhein-Westfalen nicht alle vorstellbaren und wünschenswerten Verbesserungen umgesetzt werden.

2. Planen Sie, aus den Mehreinnahmen auch Mehrbestellung zu generieren? Wie weit ist dieser Prozess bereits fortgeschritten?

Sofern bekannt bzw. geplant: Bitte benennen Sie die größten zusätzlichen Ausgabeposten bis 2031.

Das Land hat nach Verabschiedung des Regionalisierungsgesetzes das ÖPNV-Gesetz und die dazugehörige ÖPNV-Pauschalen-Verordnung angepasst. Diese legt die Verteilung der SPNV-Pauschale an die kommunal verfassten Zweckverbände und die ÖPNV-Pauschale an die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV bis zum Jahr 2032 fest. Hierdurch wird den Zweckverbänden ermöglicht, langfristige Planungen für den SPNV anzustellen. Die ÖPNV-Pauschalen-Verordnung füge ich zu Ihrer Information bei.

3. Wie werden sich nach den Vorausberechnungen/ Prognosen aus Ihrem Haus die Fahrgastzahlen von 2016 bis 2031 entwickeln?

Derartige Zahlen liegen hier nicht vor.

4. Welche Probleme sehen Sie verkehrlich bezüglich der Großstädte/ Ballungsräume auf sich zukommen?

Vorrangig wird die Notwendigkeit von Erneuerungsinvestitionen für die Straßen- und Stadtbahnssysteme gesehen. Durch ein Gutachten soll der Bedarf für nachholende Erneuerungsinvestitionen für Infrastruktur und Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV festgestellt und priorisiert werden. Auf der Basis der dort gewonnenen Erkenntnisse soll der bei der letzten Änderung des ÖPNV-NRW eingeführte neue Fördertatbestand für größere nachholende Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur genutzt werden.

5. Planen Sie (wenn ja: für wann) eine Evaluation im Sinne eines Vergleiches der Ausgaben für den ÖPNV und dem erzielten Nutzen?

Eine Evaluation im Sinne eines zu einem bestimmten Zeitpunkt stattfindenden Vergleichs der Ausgaben mit dem erzielten Nutzen findet für Investitionen über die im Rahmen der jeweiligen Förderung durchzuführende Erfolgskontrolle statt. Die Aufgabenträger prüfen laufend den Nutzen der betrieblichen Maßnahmen im ÖPNV.

6. Welchen prozentualen Anteil geben Sie in jährlichen Steigerungsraten an die kommunalen Aufgabenträger weiter?

In 2017 werden rund 90 % direkt an die kommunalen Aufgabenträger bzw. kommunal getragenen Zweckverbände weitergeleitet. Eine seriöse Einschätzung des prozentualen Anteils bis zum Jahr 2031 über die Festlegungen in der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung hinaus kann nicht erfolgen, da die zukünftigen Beträge auch abhängig von noch zu treffenden politischen Entscheidungen sind.

7. Ist Ihrer Meinung nach das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ein geeignetes Mittel, um den Anstieg der Trassen- und Stationsentgelte der DB Netz AG zu begrenzen?

Aussagen zu den Auswirkungen der Regelungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes auf die Entwicklung der Trassen- und Stationsentgelte wären rein spekulativ, zumal die DB AG insbesondere bei neuen Infrastrukturmaßnahmen verstärkt Vereinbarungen erwartet, mit denen projektbezogene Defizite ausgeglichen werden. Diese Zahlungen sind faktisch ähnlich zu werten wie zu zahlende Trassen- und Stationsentgelte.

8. Haben Sie Ihren Verwendungsnachweis für 2016 bereits erstellt und an das Bundesverkehrsministerium geschickt? Wenn nein, wann wird dies voraussichtlich passieren?

Der Verwendungsnachweis wurde noch nicht erstellt, wird jedoch fristgerecht dem Bund zur Verfügung gestellt werden.

9. Insbesondere für Großprojekte spielte die zusätzliche Finanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) eine große Rolle. Entgegen den Ankündigungen der Bundesregierung ist nun bis 2025 eine Festschreibung auf ca. 333 Millionen Euro jährlich vorgesehen. Welche Konsequenzen erwarten Sie aus dieser Festschreibung?

Aussagen zur Konsequenz der Festschreibung können seriös nicht getroffen werden, da insbesondere Großprojekte stark von den politischen Entscheidungen und von der eingeleiteten Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans abhängen.

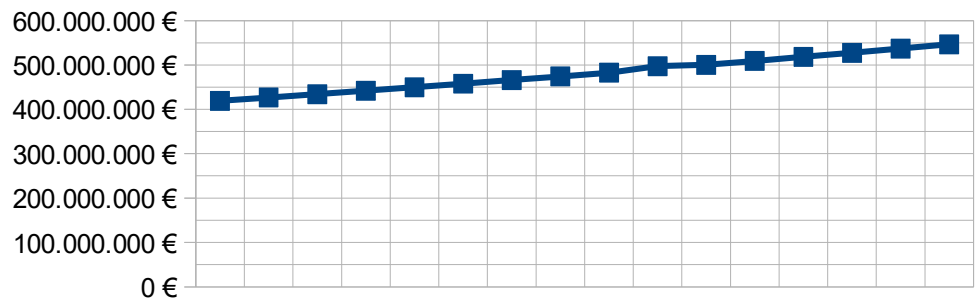
10. Wie beabsichtigen Sie die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis 01.01.2022? Ist dieses Programm nach heutigem Stand finanziell abgesichert?

Durch die Erhöhung der pauschalierten Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW und die Einführung eines neuen Fördertatbestandes in § 13 Absatz 1 Nr. 5 ÖPNVG NRW zur Förderung von Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn- und Bus-)Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV, wird nach Einschätzung der Landesregierung ein ausreichender Betrag zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wird im Zuge der Erneuerungsförderung nach § 13 ÖPNVG NRW an den betreffenden Infrastrukturen auch der barrierefreie Ausbau gefördert.

Ich hoffe, meine Ausführungen konnten Ihnen weiterhelfen.



Rheinland-Pfalz

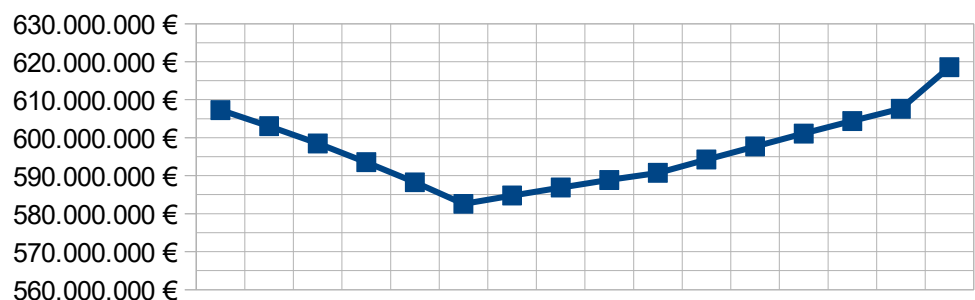


Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

Keine Antwort.



Freistaat Sachsen



Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

Gern unterstütze ich Sie bei Ihrer bundesweiten Erhebung. Die Antworten auf Ihre einzelnen Fragen habe ich deshalb diesem Schreiben als Anlage beigefügt. Die abschließenden Ergebnisse der Erhebung können Sie gern direkt an mich übermitteln.

1. Halten Sie die erzielte Einigung für grundsätzlich geeignet, um den öffentlichen Nahverkehr durch notwendige Modernisierungen in die Infrastruktur und die Bestellung zusätzlicher Angebote attraktiver zu gestalten?

Ja. Besagte Einigung hat dramatische Einschnitte in den OPNV der ostdeutschen Flächenländer verhindert.

2. Planen Sie, aus den Mehreinnahmen auch Mehrbestellungen zu generieren? Wie weit ist dieser Prozess bereits fortgeschritten? Sofern bekannt bzw. geplant Bitte benennen Sie die größten zusätzlichen Ausgabeposten bis 2031.

Die durchschnittliche Dynamisierungsrate der Sachsen bis 2031 zustehenden Regionalisierungsmittel beträgt 1,3 Prozent. Unter Berücksichtigung der Inflationsrate, die im SPNV insbesondere von stetig steigenden Trassen- und Stationspreisen angetrieben wird, ist der Begriff „Mehreinnahmen“ leider nicht zu treffend. Das SPNV-Angebot im Freistaat Sachsen ist in den vergangenen Jahren deutlich ausgebaut worden - vor allem im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes. In erster Linie geht es jetzt darum, diesen qualitativ und quantitativ hohen Standard zu halten. Punktuelle Angebotserweiterungen planen die sächsischen Aufgabenträger insbesondere im Zusammenhang mit der Dresdner S-Bahn sowie dem Chemnitzer Modell.

3. Wie werden sich nach den Vorausberechnungen/Prognosen aus Ihrem Haus die Fahrgastzahlen von 2016 zu 2031 entwickeln?

Die Fahrgastzahlen sind in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Wir gehen davon aus, dass sich dieser Trend fortsetzen wird. Angesichts komplexer Rahmenbedingungen erscheinen für diesen Bereich jedoch keine hinreichend genauen Prognosen möglich.

4. Welche Probleme sehen Sie verkehrlich bezüglich der Großstädte/Ballungsräume auf sich zukommen?

Dresden und insbesondere Leipzig gehören zu den am schnellsten wachsenden Großstädten Deutschlands. Glücklicherweise haben wir hier in den letzten 25 Jahren die S-Bahn- und Straßenbahnsysteme großzügig ausgebaut. Eine große Herausforderung besteht mittelfristig in der schrittweisen Erneuerung der Stadtbahnflotte in Leipzig und Dresden. In den beiden traditionsreichen Straßenbahnstädten sind jedoch auch netzergänzende Maßnahmen geplant. Im dritten sächsischen Ballungsraum werden wir das Chemnitzer Modell - eine Eisenbahn-Straßenbahn-Vernetzung - weiterhin schrittweise umsetzen.

5. Planen Sie (wenn ja: für wann) eine Evaluation im Sinne eines Vergleiches der Ausgaben für den ÖPNV und dem erzielten Nutzen?

Im Rahmen der Arbeit der sächsischen ÖPNV-Strategiekommission wird diese Evaluation zurzeit umfassend und mit großer Fachlichkeit vorgenommen. Ende 2017 wird die Kommission den Entscheidungsträgern ihren Abschlussbericht zur Verfügung stellen.

6. Welchen prozentualen Anteil geben Sie in jährlichen Steigerungsraten an die kommunalen Aufgabenträger weiter?

Mit einer neuen ÖPNV-Finanzierungsverordnung wollen wir den kommunalen Aufgabenträgern langfristi-

ge Planungssicherheit geben. Der Anteil der Zuweisungen an die Zweckverbände am Gesamtregionalisierungsmittelaufkommen des Freistaates soll sich dabei kontinuierlich erhöhen und im Jahr 2027 rund 90,5 Prozent betragen. Das heißt: die durchschnittliche Steigerungsrate wird deutlich über der der Regionalisierungsmiteinnahmen des Freistaates liegen. Die verbleibenden Mittel wollen wir insbesondere für Investitionen in das ÖPNV-System einsetzen.

7. Ist Ihrer Meinung nach das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) ein geeignetes Mittel, um den Anstieg der Trassen- und Stationsentgelte der DB Netz AG zu begrenzen?

Das Gesetz ist bezüglich seiner Anreizsetzungen hinter unseren Erwartungen zurückgeblieben. Wir gehen jedoch davon aus, dass es zu einer Begrenzung des Infrastrukturkostenanstiegs beitragen kann.

8. Haben Sie Ihren Verwendungsnachweis für 2016 bereits erstellt und an das Bundesverkehrsministerium geschickt? Wenn nein, wann wird dies voraussichtlich passieren?

Der Verwendungsnachweis für 2016 wird gegenwärtig erstellt. Wir werden die Abrechnung bis zum 30. September 2017 dem Bund vorlegen.

9. Insbesondere für Großprojekte spielte die zusätzliche Finanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) eine große Rolle. Entgegen den Ankündigungen der Bundesregierung ist nun bis 2025 eine Festschreibung auf ca. 333 Millionen Euro jährlich vorgesehen. Welche Konsequenzen erwarten Sie aus dieser Festschreibung?

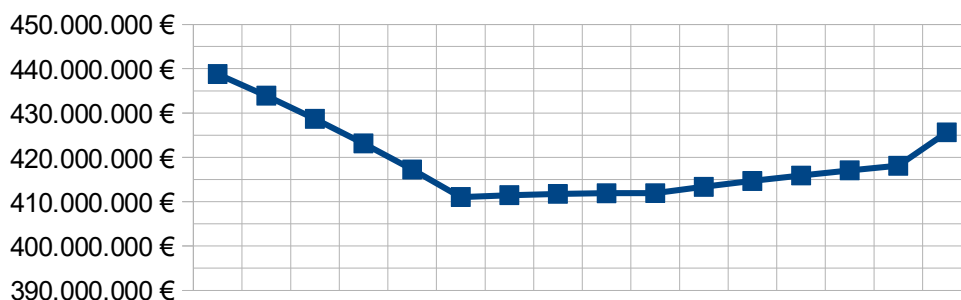
Zunächst einmal sind wir froh, dass dieses wichtige Instrument überhaupt erhalten geblieben ist. Unser Ziel ist es, die zur Verfügung stehenden Mittel so gut wie möglich auszuschöpfen und so effizient wie möglich einzusetzen. Wichtigste Komplexvorhaben im GVFG werden das Programm „Stadtbahn 2020“ in Dresden, das Chemnitzer Modell sowie der Stadtbahnausbau in Leipzig sein.

10. Wie beabsichtigen Sie die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis 1.1.2022? Ist dieses Programm nach heutigem Stand finanziell abgesichert?

Mit dem jährlich aufgelegten ÖPNV-Landesinvestitionsprogramm setzen wir die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit kontinuierlich um. Das Programm wird Jahr für Jahr mit einem vergleichsweise hohem Gesamtbudget ausgestattet. In diesem Jahr können alle eingereichten Vorhaben mit einem Förder volumen von insgesamt rd. 130 Mio. Euro positiv beschieden werden. Bereits in den letzten Jahren konnten in diesem Rahmen alle bewilligungsfähigen ÖPNV-Investitionsvorhaben der sächsischen Verkehrsunternehmen und Kommunen umgesetzt werden. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist dabei eine grundsätzliche Förderbedingung.



Sachsen-Anhalt



Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 22.06.2017, in dem Sie sich auf die Verhandlungsergebnisse in 2016 zwischen dem Bund und den Ländern bezüglich der Finanzierung des ÖPNV bis 2031 durch Regionalisierungsmittel beziehen und dazu einige konkrete Fragen hinsichtlich der fiskalischen und politischen Umsetzung in den Bundesländern stellen.

Die von Ihnen thematisierte Neuregelung der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz bildet für Sachsen-Anhalt einen wertvollen Baustein im Gesamtkonzept der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Andere Elemente sind Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und ordglinäre Haushaltsmittel des Landes. Dabei stehen den höheren Regionalisierungsmitteln z. T. Entwicklungen gegenüber, die diesen Zuwachs relativieren (Wegfall der Entflechtungsmittel, keine Dynamisierung von GVFG-Bundesmitteln).

Die Neuregelung der Regionalisierungsmittel entspringt einem langen und intensiven Verhandlungsverfahren zwischen Bund und Ländern. Sie stellt einen klassischen Kompromiss dar, mit dem alle Seiten leben können, der aber andererseits nicht alle Wünsche der Länder erfüllt hat. Entsprechend können auch in Sachsen-Anhalt nicht alle wünschenswerten Verbesserungen umgesetzt werden.

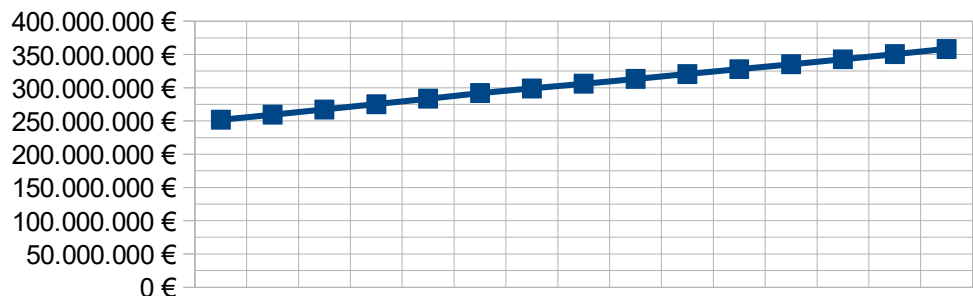
Ich kann Ihnen dennoch versichern, dass zusätzliche Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden, um die gestiegenen Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Da für wichtige Zukunftsprojekte noch abschließende Entscheidungen zu treffen sind, können derzeit aber weder Fragen nach konkreten Mittelverwendungen noch nach Fahrgastentwicklungen, die ja durch die Projekte beeinflusst werden, seriös beantwortet werden. Ebenfalls spekulativ wären Aussagen zu den Auswirkungen der Regelungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes auf die Entwicklung der Trassen- und Stationsentgelte, zumal die DB AG insbesondere bei neuen Infrastrukturmaßnahmen verstärkt Vereinbarungen erwartet, mit denen projektbezogene Defizite ausgeglichen werden. Diese Zahlungen sind faktisch ähnlich zu werten wie zu zahlende Trassen- und Stationsentgelte.

Ich hoffe, ich konnte Ihnen einige nützliche Informationen geben und bitte Sie um Verständnis, dass ich

mich bei der Beantwortung Ihres Schreibens auf allgemeine Ausführungen beschränkt habe.



Schleswig-Holstein



Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 22. Juni 2017, das eine bundesweite Umfrage zur Finanzierung des ÖPNV enthält. Eine interessante Umfrage - daher beteilige ich mich gern und nehme zu den einzelnen Fragen wie folgt Stellung:

1. Die Festlegung der Regionalisierungsmittel und Verständigung auf den „Kieler Schlüssel“ bis zum Jahr 2031 gibt für einen langen Zeitraum Planungssicherheit, so dass neue und zusätzliche Angebote geschaffen werden können. Allerdings werden nicht alle sinnvollen und wünschenswerten Maßnahmen finanzierbar sein. Die Regionalisierungsmittel sollen in Schleswig-Holstein vordringlich für den Betrieb, bzw. für infrastrukturelle Maßnahmen, die die Betriebskosten senken, eingesetzt werden.

2. Zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2017 werden wir u. a. auf verschiedenen Strecken (z. B. Büchen - Hamburg, Eckernförde - Kiel und Rendsburg - Kiel) den Verkehr an Sonntagen ausweiten. Mittelfristig sind Mehrleistungen auf der reaktivierten/auszubauenden Bahnstrecken geplant: Kiel - Schönberger Strand, Kiel - Lübeck, Hamburg - Eidelstedt - Kaltenkirchen, Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung und Hamburg-Hasselbrook - Ahrensburg geplant. Die anstehende Ausschreibung des Netzes Ost in Schleswig-Holstein werden wir an dem vorhandenen Bedarf ausrichten. Bei den Ausschreibungen der weiteren Netze wird dann zu gegebener Zeit geprüft, ob Mehrbedarfe bestehen. Daher können an dieser Stelle noch keine konkreten Zahlen benannt werden.

3. Im aktuellen landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP bis 2017) werden zwei (Maßnahmen-) Szenarien im ÖV dargestellt. Das dort zu Grunde gelegte Basisjahr ist 2010, das Prognosejahr 2030.

In dem Szenario „Offensive Nahverkehr“ steigen die Personenkilometer im Busverkehr um acht Prozent, im SPNV um 32 Prozent, in Summe im ÖV um 24 Prozent. In dem Szenario „Plus 50 Prozent“ steigen die

Personenkilometer im Busverkehr um 36 Prozent, im SPNV um 82 Prozent, in Summe im OV um 66 Prozent.

4. Hier rechnen wir mit den bekannten Problemen: Die Pendlerzahlen von und nach Hamburg werden weiter zunehmen. Die Straßen sind überlastet, das Autofahren ist stressig, so dass das umweltfreundlichere ÖPNV-Angebot eine echte Lösung dieses Problems sein muss. Seit Jahren verfolgt SH die Umsetzung des „Achsenkonzeptes“, das die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten (u. a. S 4 Ost und West, S 21) durch Schienen-Infrastrukturausbau vorsieht. Im Ballungsraum Hamburg verhindern zu geringe Trassenkapazitäten zwischen Elmshorn und Hamburg sowie Lübeck und Hamburg die Zubestellung von Leistungen, bei weiter steigenden Fahrgastzahlen könnte dies jedoch erforderlich werden ◊Infrastrukturausbau Schiene ist vom Bund unterfinanziert.

5. Die kommunalen Aufgabenträger, welche für den übrigen ÖPNV zuständig sind, erhalten neben reinen Landesmitteln auch Zuschüsse aus den Regionalisierungsmitteln. Es ist vorgesehen diesen Regionalisierungsmittelanteil ab dem Jahr 2018 jährlich mit 1 ,8 % zu dynamisieren.

6. Es wird vor der Ausgabe der Mittel geprüft, ob ein Nutzen erzielt wird. Der regelmäßig erstellte Landesweite Nahverkehrsplan impliziert eine Bewertung.

7. Das Eisenbahnregulierungsgesetz ist noch nicht lange genug in Kraft, um diese Frage eindeutig beantworten zu können. Auf alle Fälle ist mit der Deckelung der Steigerungsraten auf 1,8 % überhaupt ein Ansatz zur Begrenzung der Stations- und Trassenpreise in den Regelungen verankert.

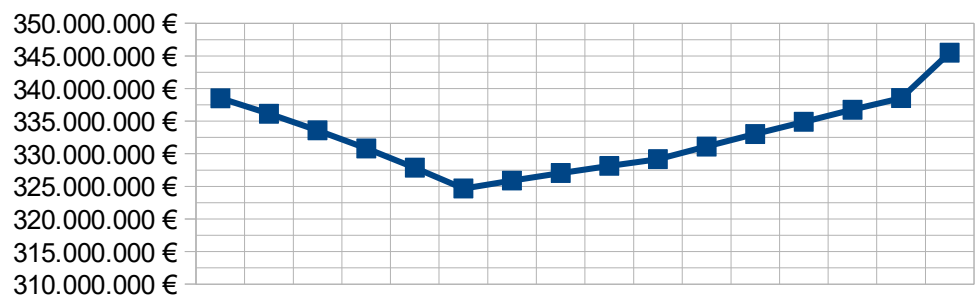
8. Die Frist für die Vorlage des Nachweises über die Verwendung der Regionalisierungsmittel läuft zum 30.09.2017 ab. Im Rahmen dieser Frist werden wir unseren Nachweis erbringen.

9. Diese Fortführung des GVFG-Bundesprogramms ermöglicht die Fortführung von weiterer Planungen, in SH unter anderem die S 4 Ost. Es ist jedoch abzusehen, dass auch über 2025 hinaus ein enormer Finanzierungsbedarf für Großprojekte besteht. Daher ist die zeitliche (für die Umsetzung von Großprojekten auch knapp bemessene) Begrenzung bis 2025 kritisch zu sehen. Auch der finanzielle Umfang ist nicht ausreichend.

10. Das Land Schleswig-Holstein hat in den vergangenen 20 Jahren ein ambitioniertes Programm zur Herstellung der Barrierefreiheit an den Stationen umgesetzt. Es ist, bis auf wenige Ausnahmen, nur noch eine geringe Anzahl sehr einfacher Stationen an Nebenstrecken umzubauen. Insgesamt erscheint die vollständige Barrierefreiheit an Bahnstationen ein erreichbares Ziel zu sein.



Freistaat Thüringen



Entwicklung der Zahlungen an Regionalisierungsmitteln 2016 bis 2031

Die Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz stellen für den Freistaat Thüringen die wichtigste Finanzierungsquelle des ÖPNV dar. Sie werden in Thüringen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben vollständig zweckentsprechend verwendet, was gegenüber dem Bund jährlich nachgewiesen wird. Der Verwendungsnachweis für das Jahr 2016 befindet sich derzeit in der Bearbeitung und wird fristgerecht an den Bund gesendet.

Elementare Voraussetzung für die Übernahme der Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr durch die Länder war eine auskömmliche Mittelausstattung durch den Bund. Hierzu wurde das Regionalisierungsgesetz geschaffen, welches in den letzten beiden Jahren einer Revision unterzogen wurde.

Im Zuge der Neufestsetzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund haben die Länder ein Gutachten erstellen lassen. Demnach besteht ein künftiger Finanzmittelbedarf in Höhe von 8,5 Mrd. Euro, welcher ab 2016 jährlich mit 2,8 % dynamisiert werden sollte. Nach dem neuen Verteilungsschlüssel hätte Thüringen einen geringeren Anteil an den Regionalisierungsmitteln, insgesamt jedoch deutlich höhere Zuweisungen als nach der bisherigen gesetzlichen Grundlage erhalten. Unter Berücksichtigung dieser Annahmen wäre die Finanzierung des ÖPNV in allen Ländern langfristig auskömmlich gewesen.

Auf diese Länderforderung ist der Bund jedoch nicht eingegangen. Es lag ein Angebot von jährlich 8,0 Mrd. Euro bei Anwendung des Kieler Schlüssels vor. In Nachverhandlungen mit dem Bund konnte erreicht werden, dass der künftige Aufsetzpunkt bei 8,2 Mrd. Euro liegen wird und dass die zusätzlichen 200 Mio. Euro insbesondere auf die neuen Länder verteilt werden sollen, da diese in Folge des Kieler Schlüssels drastische Einschnitte im öffentlichen Verkehrsangebot zu verkraften gehabt hätten.

Auch wenn Thüringen mit dem Kompromiss nicht voll zufrieden sein kann, konnte mit diesem Verhandlungsergebnis zumindest die drastischen Einschnitte des ÖPNV-Angebots in Thüringen verhindert werden.

Die bis zum Jahr 2031 feststehenden jährlichen Einnahmen sind den aus heutiger Sicht zu erwartenden Ausgaben für den ÖPNV gegenüber zu stellen. Bereits jetzt wird deutlich, dass es für Thüringen mittel-

und langfristig eine deutliche Unterdeckung zwischen den Einnahmen des Landes aus dem Regionalisierungsgesetz und den vom Land geplanten Aufwendungen für den ÖPNV geben wird.

Thüringen wird seine Finanzplanung so aussteuern, dass die Finanzierung des ÖPNV, insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs bis mindestens 2031 gesichert werden kann. Unter Annahme dieser Vorgehensweise geht die Landesregierung davon aus, dass das derzeit geplante und veröffentlichte Fahrplanangebot im Schienenpersonennahverkehr in den nächsten Jahren grundsätzlich beibehalten werden kann.

Eine Ausweitung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr, um die gestiegenen Mobilitätsbedürfnisse der Bürger zu befriedigen, dürfte für den Freistaat Thüringen kaum umsetzbar sein. Vielmehr stehen Thüringen in den nächsten Jahren deutlich weniger Finanzmittel zur Verfügung, als für die aus Sicht des Landes erforderlichen bzw. steigenden Ausgaben für den öffentlichen Personanverkehrs benötigt werden. Allein im Jahr stehen dem Land etwa 50 Millionen Euro weniger zur Verfügung.

Die konkrete Ausgestaltung der Finanzierung der kommenden Jahre obliegt dem Haushaltsgesetzgeber im Rahmen der Aufstellung des jeweiligen Landeshaushalts. Insofern bitte ich Sie um Verständnis, dass die künftige Mittelverwendung heute nicht abschließend benannt werden kann.

Gleiches gilt für Aussagen zur künftigen Fahrgastentwicklungen, die maßgeblich von der Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrsangebots beeinflusst wird. Inwieweit das Eisenbahnregulierungsgesetz positive Wirkung auf die Entwicklung der Trassen- und Stationsentgelte, bleibt abzuwarten. Thüringen ist hier zumindest positiv optimistisch.



Der Deutsche Bahnkunden-Verband e. V. Arbeitet ehrenamtlich und überparteilich. Wir setzen uns seit 1990 für die Interessen der Fahrgäste im Personenverkehr und der Güterkunden ein. Informationen über unsere Arbeit und Möglichkeiten zur Mitarbeit und Unterstützung finden Sie auf www.bahnkunden.de