

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/5543 –**

Zukünftige Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Deutschland besitzt einen leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Er ist eine tragende Säule der Mobilität in Deutschland und leistet einen wichtigen Beitrag zu einer umweltverträglichen, für alle zugänglichen und bezahlbaren Mobilität und zur Funktionsfähigkeit unserer Wirtschaft. Der ÖPNV sichert die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, Gesundheitsversorgung, sozialer Infrastruktur, Kultur- und Freizeitangeboten. Er ermöglicht Mobilität in Ballungsräumen und im ländlichen Raum – gerade auch für Menschen mit geringem Einkommen und mit Mobilitätseinschränkungen. Der ÖPNV ist mit einer Bruttowertschöpfung von jährlich 9,7 Mrd. Euro ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und schafft Arbeitsplätze für 240 000 Menschen.

Der ÖPNV verbessert die Umwelt- und Lebensqualität in Städten und Ballungsräumen und trägt so wesentlich zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung bei. Ohne einen starken ÖPNV mit wachsenden Fahrgastzahlen sind die Klimaschutzziele nicht zu erreichen. Nachfragezuwächse im ÖPNV sind aber nur zu realisieren, wenn mit Erneuerung und Ausbau der Infrastruktur das Angebot auf heutigem Niveau erhalten und weiter verbessert wird.

Der demografische Wandel stellt veränderte Anforderungen an den ÖPNV. Weitgehende Barrierefreiheit gewinnt bei einer alternden Bevölkerung an Bedeutung. Der ÖPNV braucht gerade in schrumpfenden Regionen eine neue Finanzierungsgrundlage, da die Ausgleichsleistungen für Schülerbeförderung als eine Säule der Finanzierung wegbrechen.

Die Zukunft der ÖPNV-Finanzierung ist ungewiss. Mit der Föderalismusreform hat der Bund die Finanzierungsverantwortung weitgehend an die Länder abgegeben. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) als wichtige Grundlage der ÖPNV-Finanzierung läuft 2019 aus. Schon 2013 verlieren die den Ländern gezahlten Kompensationsmittel für die ehemaligen GVFG-Landesprogramme ihre verkehrsbezogene Zweckbindung. Ungewissheit besteht auch über die Höhe der Regionalisierungsmittel nach 2014.

Schon heute reichen die zur Verfügung stehenden Finanzmittel nicht aus. Jedes Jahr fehlen 330 Mio. Euro allein für den Substanzerhalt (Quelle: „Finanzie-

rungsbedarf des ÖPNV bis 2025“; Herausgeber unter anderen Deutscher Städte- tag, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen). Aus der Vergangenheit gibt es bereits einen Rückstau an Erneuerungsinvestitionen, der sich auf rund 2,4 Mrd. Euro summiert. Bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) besteht ein Bedarf allein für Erhaltungsinvestitionen von 80 Mio. Euro jährlich.

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der Studie „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“ des Deutschen Städtetags, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen und der Länder Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen, die unter Begleitung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt wurde?

Die Bundesregierung hat die Ergebnisse der Studie zur Kenntnis genommen und wird sich mit ihnen im Hinblick auf die anstehenden Entscheidungen kritisch auseinandersetzen.

2. Welche Studien und Untersuchungen dienen der Bundesregierung darüber hinaus als Grundlage zur Feststellung des Finanz- und allgemeinen Bedarfs des öffentlichen Nahverkehrs?

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist außerdem ein Gutachten der INTRAPLAN Consult GmbH zum Investitionsbedarf im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bekannt, das von der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) in Auftrag gegeben worden war. Im Übrigen wird auf Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung den in den vergangenen Jahren entstandenen erheblichen Nachholbedarf bei ÖPNV-Investitionen von mindestens 2,35 Mrd. Euro, der durch unterlassene Investitionen und Preissteigerungen um 330 Mio. Euro pro Jahr weiter wächst (Quelle: „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“), und welche Maßnahmen plant sie, um dem zu begegnen?

Die Zuständigkeit für Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegt bei den Ländern bzw. den Kommunen. Die Bundesregierung fördert den Ausbau der Infrastruktur direkt mit Mitteln aus dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und mittelbar über die Bereitstellung von finanziellen Mitteln über das Entflechtungsgesetz (EntflechtG) und das Regionalisierungsgesetz (RegG). Mittel aus den beiden letztgenannten Gesetzen können auch für Ersatzinvestitionen eingesetzt werden.

4. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den jährlichen Neuinvestitionsbedarf für die ÖPNV-Infrastruktur in den kommenden 15 Jahren?

Teilt sie die Einschätzung von Experten, wonach der Bedarf für Neuinvestitionen bis 2025 voraussichtlich auf nominal 1,98 Mrd. Euro steigen wird (Quelle: „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“), und wenn nein, warum nicht?

Es wird auf Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Welche konkreten Maßnahmen zu welchem Zeitpunkt plant die Bundesregierung im Hinblick auf das Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms, um Ländern und Unternehmen Planungssicherheit für die Investitionsvorhaben im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs mit teilweise sehr langen Vorlaufzeiten zu geben und um sicherzustellen, dass die für diesen Zeitraum noch vorzusehenden Mittel auch tatsächlich abfließen und die noch notwendigen Infrastrukturvorhaben umgesetzt werden können?

Die im Bereich der Gemeindeverkehrsfinanzierung für die besonderen Programme nach § 6 Absatz 1 GVFG geschaffenen Regelungen gelten bis zum 31. Dezember 2019 fort. Der vorhandene Rechtsrahmen lässt die Ausschöpfung der über das Bundesprogramm bereitgestellten Mittel in vollem Umfang zu.

6. Welche Überlegungen gibt es in der Bundesregierung für eine Anschlussregelung nach dem Auslaufen des GVFG-Bundesprogrammes 2019, mit der der Bund weiterhin seiner Verantwortung für den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge gerecht wird – insbesondere in Hinblick auf die gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen des demografischen Wandels, des Umwelt- und Klimaschutzes und der nachhaltigen Stadtentwicklung?
7. Inwiefern sieht die Bundesregierung den Bund weiterhin – auch über 2019 hinaus – in der Verantwortung, ÖPNV-Großprojekte mit überregionaler Bedeutung zu fördern?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antworten zu den Fragen 3 und 5 wird verwiesen. Über die Neuordnung der Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern für die Zeit nach dem Jahr 2019 wird zu gegebener Zeit zu beraten und zu entscheiden sein.

8. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den jährlichen Bedarf an Erhaltungsinvestitionen für die in der Vergangenheit aus dem GVFG-Bundesprogramm finanzierte ÖPNV-Infrastruktur?

Hierzu liegen dem Bund keine Informationen vor. Mit den Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm konnten und können nur Erstinvestitionen gefördert werden. Die Vorhaltung der Anlagen sowie deren Instandhaltung und Ersatz liegen in der Verantwortung der Länder und Kommunen bzw. der Betreiber.

9. Welche Folgen sieht die Bundesregierung, wenn Kommunen aufgrund ihrer Haushaltslage die notwendigen Erhaltungsinvestitionen und dringende Grundsanierungen insbesondere für große, aus dem GVFG finanzierte Anlagen der ÖPNV-Infrastruktur nicht aufbringen können, und welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, damit für notwendige Erhaltungsinvestitionen ausreichend Vorsorge getroffen wird?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen. Mittlerweile werden durch die Vorhabenträger des ÖPNV im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchungen auch Folgekostenrechnungen erstellt, die den Finanzbedarf der Zukunft darstellen.

10. Wird die Bundesregierung die Prüfung, in welcher Höhe die Kompensationsmittel nach dem Entflechtungsgesetz noch angemessen und erforderlich sind – wie von den Ländern gefordert – noch 2011 abschließen?

Wenn nein, wann ist damit zu rechnen?

Die Gespräche der Bundesregierung mit den Ländern werden in Kürze beginnen. Eine Entscheidung wird noch im laufenden Jahr angestrebt.

11. Hat die Bundesregierung Untersuchungen in Auftrag gegeben, um den Bedarf für Mittel nach dem Entflechtungsgesetz für den Zeitraum von 2014 bis 2019 zu ermitteln?

Wenn ja, wann werden dem Deutschen Bundestag die Ergebnisse vorgelegt?

Die Bundesregierung hat keine derartigen Untersuchungen beauftragt.

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz entsprechend der allgemeinen Baupreisentwicklung dynamisiert werden sollten?

Wenn nein, warum nicht?

Die Höhe der Mittel nach dem EntflechtG ab dem Jahr 2014 ist Gegenstand der in Kürze mit den Ländern beginnenden Gespräche.

13. Beabsichtigt die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass die Länder die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz auch über 2013 hinaus zweckgebunden für Verkehrsinvestitionen einsetzen, und wenn ja, wie?

Nach Artikel 143c Absatz 3 Satz 2 des Grundgesetzes besteht ab dem Jahr 2014 nur noch eine investive Zweckbindung der Mittel. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

14. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Investitionsbedarf in den Erhalt der Infrastruktur von NE-Bahnen, und inwiefern sieht sie sich in der Verantwortung, den Erhalt dieser Infrastruktur durch neue bundesgesetzliche Regelungen abzusichern?

Zurzeit mangelt es dem Bund an der rechtlichen Grundlage, die Investitionen in die Schieneninfrastruktur der nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE) zu fördern. Ansatzpunkte, den Bedarf an Investitionen zum Erhalt der Infrastruktur der NE seriös abzuschätzen, besitzt der Bund nicht.

15. Wie stellt sich die Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder für die unterschiedlichen Verwendungszwecke seit 2008 für die einzelnen Bundesländer und insgesamt bundesweit dar?

Auf die Antwort der Bundesregierung zur Kleinen Anfrage „Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Bundesländer“ auf Bundestagsdrucksache 17/5459 wird verwiesen.

16. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Regionalisierungsmittel des Bundes auch über das Jahr 2014 hinaus mindestens auf bisheriger Höhe zu erhalten?

Das Verfahren zur Fortschreibung des RegG ergibt sich aus Artikel 106a des Grundgesetzes in Verbindung mit § 5 Absatz 5 RegG. Die Bundesregierung wird rechtzeitig einen mit den Ländern abgestimmten Gesetzentwurf vorlegen, um die Fortschreibung des Gesetzes zum 1. Januar 2015 sicherzustellen.

17. Sieht die Bundesregierung in den Berichten der Länder über die Mittelverwendung eine geeignete Grundlage für die Neufestlegung der Regionalisierungsmittel ab 2015?

Auf die Antwort zu Frage 16 wird verwiesen. Die Berichte der Länder über die Verwendung der Mittel werden in die Überlegungen mit einfließen.

18. Welche Untersuchungen zur Ermittlung der nach 2015 für eine ausreichende Verkehrsbedienug benötigten Regionalisierungsmittel plant die Bundesregierung, und auf welcher empirischen Grundlage sollen diese erfolgen?
19. Wie wird die Bundesregierung zu einer geeigneten Festlegung der zukünftigen Dynamisierung der Regionalisierungsmittel kommen, die Preissteigerungen bei Stations- und Trassengebühren, Energie-, Fahrzeug- und Personalkosten angemessen berücksichtigt, und bis wann ist mit einem Ergebnis rechnen?
20. Welche Schritte plant die Bundesregierung, um die gesetzlich vorgeschriebene Revision umzusetzen, und bis wann ist mit einer entsprechenden Initiative zu rechnen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

21. Welche Initiativen ergreift die Bundesregierung, um entsprechend ihrer Ankündigung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP eine höhere Transparenz in der ÖPNV-Finanzierung zu erreichen?
Wann werden entsprechende Initiativen dem Deutschen Bundestag vorgelegt?

Die Erhöhung der Transparenz in der ÖPNV-Finanzierung ist auch ein Ziel der Beratungen zur Revision des EntflechtG und des RegG.

