



# HESSISCHER LANDTAG

31. 07. 2009

## Kleine Anfrage

des Abg. Lotz (SPD) vom 28.05.2009

betreffend Finanzierung großer ÖPNV-Projekte

und

**Antwort**

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

### Vorbemerkung des Fragestellers:

Das Bundesprogramm im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bleibt für Großmaßnahmen ab 50 Mio. € bis 2019 bestehen und entfällt dann gänzlich. Die bisherigen entsprechenden Landesprogramme wurden ab 2007 durch einen Kompensationsbetrag in konstanter Höhe ersetzt. Die Kompensationsbeträge stehen bis 2019 für investive Maßnahmen zur Verfügung und werden vom Bund seit Januar 2007 an die Länder gezahlt. Die Zweckbindung der investiven Mittel ist bis Ende 2013 zwingend an die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen vorgegeben. Ab Januar 2014 kann die Zweckbindung von den Ländern verändert werden, weshalb Bund und Länder bis Ende 2013 prüfen, welche Kompensationsbeiträge ab 2014 angemessen sind.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wann wird die Revisionsentscheidung zur Neuordnung der Kompensationsbeträge erfolgen?

Nach § 6 Abs.1 des Entflechtungsgesetzes prüfen Bund und Länder gemeinsam bis Ende 2013, in welcher Höhe die Kompensationsbeträge für den Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2019 zur Aufgabenerfüllung der Länder noch angemessen und erforderlich sind. Da im Bereich von Investitionsförderungen eine mindestens mittelfristige Planungs- und Finanzierungssicherheit zwingend erforderlich ist und schon jetzt Vorhaben vorbereitet werden, die weit über das Jahr 2013 hinausreichen, hat die Verkehrsministerkonferenz am 22./23. April 2009 einstimmig beschlossen, die Prüfung vorzuziehen. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass im Jahr 2010 konkrete Beschlüsse zum Finanzrahmen getroffen werden können. Die Vorbereitungen der Länder für Verhandlungen mit dem Bund sind im Gange.

Frage 2. In welchem Umfang wird das Land Hessen die bestehenden aufgabenbereichsbezogenen Zweckbindungen bei der Zuweisung von Bundesmitteln im Rahmen der Verkehrsinfrastruktur auch über 2013 hinaus an die Kommunen weitergeben?

Frage 3. Wie werden hierbei die finanziellen Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung nach 2013 aussehen?

Frage 4. Bleiben die Kompensationszahlungen zweckgebunden?

Frage 5. Werden die Zahlungen weiterhin so gestaltet, dass die Erfüllung des gesetzlichen Auftrags im Bereich des ÖPNV weiterhin gewährleistet ist?

Die Fragen 2 bis 5 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung legt derzeit die Verwendung der Mittel des Entflechtungsgesetzes für die beiden Aufgabenbereiche Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Kommunalen Straßenbau im Haushaltsplan (Einzelplan 17 Kapitel 17 52, Förderprodukt 45) entsprechend § 5 Abs. 3 Entflechtungsgesetz fest: die Mittel sind von den Ländern für Investitionen, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden erforderlich sind,

einzusetzen. Die Landesregierung wird zu gegebener Zeit entscheiden, wie die Investitionsmittel nach Entflechtungsgesetz für die Investitionsförderung im Bereich der kommunalen Verkehrsinfrastruktur ab 2014 eingesetzt werden. Angesichts des unzweifelhaft auch weiterhin erheblichen Neu- und Ausbaubedarfs der Verkehrsanlagen der Kommunen erscheint es sachgerecht, die bisherige Zweckbindung der in der Revision neu bestimmten Entflechtungsgesetzmittel für die Verkehrsinfrastrukturförderung bis 2019 in voller Höhe beizubehalten. Dies entspricht im übrigen den Regelungen in den §§ 11 und 12 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen.

Die Mittel des GVFG-Bundesprogramms für die großen ÖPNV-Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Kosten von über 50 Mio. € bleiben nach Art. 125c GG bis zum Ende des Jahres 2019 in Höhe und Zweckbindung unverändert.

Eine soeben abgeschlossene Untersuchung im Auftrag des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, des Deutschen Städtetages und von 13 Ländern, darunter Hessen, unter dem Titel "Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025" zeigt sowohl ganz erheblichen zusätzlichen Mittelbedarf für den ÖPNV als auch den hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen des ÖPNV und seine Beiträge z.B. zum Klimaschutz und zum Arbeitsmarkt. Für den Bereich des kommunalen Straßenbaues liegt leider keine vergleichbare aktuelle Untersuchung vor, aber auch hier besteht weiterhin ein erheblicher Mittelbedarf.

Gleichwohl ist eine Prognose der finanziellen Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung nach 2013 - insbesondere angesichts der aktuellen Entwicklung der öffentlichen Haushalte - derzeit schwierig.

Wiesbaden, 23. Juli 2009

In Vertretung:  
**Steffen Saebisch**