



HESSISCHER LANDTAG

09. 07. 2014

Kleine Anfrage

**der Abg. Frankenberger, Weiß, Barth, Eckert, Faeser, Gremmels und Grüger (SPD)
vom 11.04.2014**

betreffend Verwendung der Regionalisierungsmittel durch Hessen

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung der Fragesteller:

Aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage im Deutschen Bundestag (Bundestags-Drucksache 18/537 vom 17.02.2014) zur Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Bundesländer geht hervor, dass in Hessen der Managementaufwand der Verkehrsverbünde exorbitant hoch ist, der Anteil des ÖPNV an den GVFG-Mitteln im Verhältnis zu den Mitteln des Kommunalen Straßenbaus sehr niedrig ist und die Schieneninvestitionen nach dem GVFG in dem Zeitraum 2010 bis 2013 deutlich zurück gehen. Die Gründe dafür sind aus der Antwort nicht ersichtlich und sollen mit dieser Kleinen Anfrage von der hessischen Landesregierung erfragt werden.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Bei den GVFG-Mitteln handelt es sich originär um Mittel, die der Bund den Ländern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zuweist. Bei den Förderprojekten wird unterschieden zwischen den Maßnahmen, die nach dem s.g. GVFG-Bundesprogramm gefördert werden, und den Maßnahmen, die nach dem früheren GVFG-Landesprogramm (seit 05.09.2006 s.g. Entflechtungsgesetz- oder auch Kompensationsmittel) gefördert werden.

Bezüglich der Bundesprogramm-Maßnahmen bemüht sich die Landesregierung, dass Großprojekte wie bspw. die Nordmainische S-Bahn finanzielle Zuwendungen aus GVFG-Bundesmitteln erhalten. Bezüglich der "Landes-GVFG"-Maßnahmen, die mit den s.g. Entflechtungsmitteln bezuschusst werden, unterliegt das Förder-Verfahren einem hessenweit gültigen Ablauf. Bei den bewilligten Maßnahmen hat das Land nur begrenzten Einfluss auf den Mittelabruf durch die Zuwendungsempfänger. Daher können die Landesinvestitionen in diesem Bereich durchaus jährlichen Schwankungen unterliegen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Warum ist der Managementaufwand im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an den vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmitteln mit 4,04 % im Jahr 2010, 4,90 % im Jahr 2011 und 4,17 % im Jahr 2012 mehr als doppelt so hoch wie in den anderen westdeutschen Flächenländern?

Die Gründe für den Unterschied sind der Landesregierung nicht bekannt. Der Bund hat in der Umfrage bei den Ländern das Merkmal "Managementaufwand" für die Kategorien "SPNV" und "ÖPNV" vorgegeben, aber nicht näher definiert. Dadurch bestand bei den angefragten Stellen ein Spielraum, bestimmte Tatbestände in die verschiedenen Kategorien nach individuellen Zweckmäßigkeiten zu subsumieren. Der Landesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, welche Tatbestände seitens der einzelnen Länder jeweils bei den einzelnen Kategorien enthalten waren. So können beispielsweise in einem Land nennenswerte Fachaufgaben wie SPNV-Ausschreibungen bei der Landesverwaltung liegen, werden buchhalterisch nicht erfasst und tauchen in der Umfrage wertmäßig nicht auf; in einem anderen Land wird die gleiche Leistung durch eine Regiegesellschaft privaten Rechts erbracht, wird dort buchhalterisch als Aufwand erfasst und geht wertmäßig in die Umfrage mit ein. Damit sind die Ergebnisse der Umfrage an dieser Stelle nicht nachvollziehbar. Eine sachliche Bewertung der zahlenmäßigen Unterschiede zwischen den Ländern lässt sich daraus nicht ableiten.

Frage 2. Warum ist in Hessen der Anteil des ÖPNV an den GVFG-Mitteln im Jahr 2012 im Verhältnis zu den Mitteln für den kommunalen Straßenbau nur bei 33 % (32,395 Mio. von 96,473 Mio.), was dem vorletzten Platz der westdeutschen Flächenländer entspricht.

Der Anteil der GVFG-Kompensationsmittel, der für den ÖPNV im Jahr 2012 zur Bewilligung zur Verfügung stand, betrug entsprechend dem Beschluss der Landesregierung 40 % der insgesamt vom Bund zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel in Höhe von 96,473 Mio. € (= 38,590 Mio. €).

Die tatsächlichen Auszahlungen für Fördermaßnahmen erfolgen entsprechend dem jeweiligen Bauverlauf. Die Zuwendungsempfänger rufen die den Vorhaben laut Bewilligungsbescheid zuzustehenden Mittel entsprechend dem Baufortschritt ab. Dadurch kann es zu Abweichungen zwischen den haushaltsrechtlich eingeplanten und gebundenen Mitteln einerseits und den tatsächlich verausgabten Mitteln andererseits kommen. Für das Jahr 2012 entsprechen die tatsächlichen Auszahlungen den in der Anfrage bezifferten 32,395 Mio. € und basieren auf den Mittelabrufen der Zuwendungsempfänger. Da der Baufortschritt der bewilligten Maßnahmen keine weiteren Mittelauszahlungen rechtfertigte, wurden die Ausgabereste auf das Folgejahr übertragen.

Frage 3. Warum gehen in Hessen die Schieneninvestitionen nach dem GVFG in dem Zeitraum 2013 bis 2013 deutlich zurück (2010: 15,2 Mio., 2011: 8,2 Mio., 2012: 8,5 Mio., 2013: 2,8 Mio.)?

Die Angaben zu den Schieneninvestitionen nach dem GVFG sind aus der letzten Tabelle der Drucksache 18/537 des Deutschen Bundestages, 18. Wahlperiode entnommen. Hierbei handelt es sich sehr wahrscheinlich um die Ausgaben aus dem GVFG-Bundesprogramm.

Die Angaben weichen allerdings teilweise von den tatsächlich verausgabten Mitteln ab - siehe nachstehende Tabelle:

GVFG -Bund					
	tatsächliche Ausgaben in Mio. € (Angaben aus dem Bundesprogramm)				
	2010	2011	2012	2013	
Kommunale Vorhaben	14,37	7,90	8,89	2,83	
DB Vorhaben	0,09	0,39	0,00	0,00	keine Angaben vorhanden
Summe	14,46	8,29	8,89	2,83	
<i>Angaben aus der Drucksache 18/537</i>	15,2	8,2	8,5	2,8	

Aus dem GVFG-Bundesprogramm wurden im genannten Zeitraum im Wesentlichen die Projekte Frankfurt Stadtbahn, Grundstrecke D II / IV und Kassel, Regio-Tram gefördert.

Der Rückgang der Förderbeträge ist darauf zurückzuführen, dass Großprojekte in dem Zeitraum baulich und rechnerisch zum Abschluss kamen. Neue Vorhaben des GVFG-Bundesprogrammes sind in diesem Zeitraum nicht hinzugekommen. Mehrere lange eingeplante Projekte konnten aufgrund von Verzögerungen im Planungsablauf und fehlendem Baurecht (laufende Klageverfahren) nicht begonnen werden. Das Land Hessen wird sich dafür einsetzen, dass die verzögerten Großprojekte wie beispielsweise separate S-Bahngleise für die S6 nach Bad Vilbel und Friedberg, die Regionaltangente West (RTW), die Stadtbahn ins Europaviertel und die Nordmainische S-Bahn umgesetzt werden. Hierzu ist es erforderlich, dass das nach derzeitiger Rechtslage 2019 auslaufende Bundesprogramm fortgesetzt wird. Hierfür setzt sich die Landesregierung ein.

Frage 4. Wie und bis wann will die Landesregierung angesichts der Zahlen aus den Fragen 2 und 3 das im Koalitionsvertrag von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angestrebte Ziel eines Anteils von 50:50 erreichen?

Bei der Neuaufstellung der Förderprogramme "Kommunaler Straßenbau" (KSB) und "ÖPNV" werden die im Haushaltsjahr zur Verfügung stehenden Mittel ab dem Jahr 2015 für Neubewilligungen entsprechend aufgeteilt.

Die tatsächlichen Auszahlungen der Fördermittel werden allerdings auch in Zukunft vom Baufortschritt der bewilligten Vorhaben und der Summe der Mittelabrufe der Zuwendungsempfänger abhängen (vgl. hierzu Antwort zu Frage 2). Eine Prognose über die Verteilung der tatsächlichen jährlichen Auszahlungen auf die beiden Förderbereiche KSB und ÖPNV ist daher nicht möglich. Die Landesregierung hat jedoch mit der veränderten quotalen Aufteilung ein eindeutiges Signal für den ÖPNV gesetzt.

Wiesbaden, 23. Juni 2014

Tarek Al-Wazir