



HESSISCHER LANDTAG

10. 04. 2013

Kleine Anfrage

**der Abg. Karin Müller (Kassel) (BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN)
vom 29.01.2013**

**betreffend Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs
und
Antwort**

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs wird in den nächsten Jahren, sowohl die Infrastruktur als auch den Betrieb betreffend, immer schwieriger. Bundesmittel, wie die Regionalisierungsmittel und die Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, laufen 2019 aus. Die Landesregierung hat im letzten ÖPNV-Gesetz noch einmal bekräftigt, dass keine eigenen Landesmittel zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig wurde ein Defizit in Höhe von bis zu 140 Mio. € ab 2014 festgestellt. Es besteht also dringender Handlungsbedarf.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Die Landesregierung stellt fest, dass die konsumtive Förderung des ÖPNV in Hessen im Jahr 2013 mit 654,3 Mio. € einen historischen Höchststand erreicht hat. Dazu tragen neben den Regionalisierungsmitteln des Bundes, die das Land in voller Höhe an die ÖPNV-Aufgabenträger weiterleitet, Landesmittel nach dem Hessischen Finanzausgleichsgesetz in Höhe von 121,45 Mio. € bei. Dass die künftige Finanzierung des ÖPNV in Hessen wie in ganz Deutschland in den nächsten Jahren großen Herausforderungen entgegenseht, ist bekannt. Auf Bitte des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung haben die hessischen Verkehrsverbünde dies in einer "Risikoanalyse des ÖPNV Hessen 2014" untersucht. In Abhängigkeit von der Höhe der vom Bund nach der Revision des Regionalisierungsgesetzes ab 2015 an Hessen zu zahlenden Mittel und in Abhängigkeit von der Wirkung der künftigen Verkehrsangebote (z.B. auf neuen Strecken) und der Erlöse zeichnen sich in der nächsten Budgetperiode 2015 bis 2019 erkennbare Risiken ab, denen es in gemeinsamer Anstrengung der kommunalen Aufgabenträger, der Verkehrsverbünde und des Landes gegenzusteuern gilt.

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

Frage 1. Was sind für die Landesregierung die wichtigsten Erkenntnisse aus der von der TU Darmstadt erstellten und der Landesregierung in Auftrag gegebenen Studie zur Drittmittelfinanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs?

Die angesprochene Studie wurde vom Regionalmanagement Nordhessen mit einem Landeszuschuss in Höhe von 50 v.H. der Kosten bei Herrn Prof. Dr.-Ing. Boltze (TU Darmstadt) beauftragt. Sie soll im Rahmen von grundsätzlichen Untersuchungen zur Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Hessen als ein Baustein im Rahmen des Vorhabens "Mobilität 2050 - Hessen: Impulsgeber für eine neue Mobilität" dienen. Wichtigste Erkenntnis aus Sicht der Landesregierung ist die Verdeutlichung des Nutzens des Öffentlichen Verkehrsangebots, der weit über den konkreten Nutzen für den einzelnen Fahrgast hinausgeht. Dazu zeigt die Studie ein breites Spektrum von teils bereits praktizierten, teils aber auch sehr theoretischen Möglichkeiten auf, Finanzierungsbeiträge für Infrastruktur und Betrieb des Öffentlichen Verkehrs von Dritten zu generieren.

Frage 2. Welche der in der Studie vorgeschlagenen verpflichtenden Maßnahmen wird die Landesregierung umsetzen?

Die vorgeschlagenen verpflichtenden Maßnahmen eignen sich nicht für eine schnelle Umsetzung und können daher allenfalls mittel- und langfristig umgesetzt werden.

Frage 3. Welche in der Studie vorgeschlagenen freiwilligen Maßnahmen wird die Landesregierung umsetzen?

Die vorgeschlagenen freiwilligen Maßnahmen fallen in die Zuständigkeit der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und der Verkehrsverbände. Die Landesregierung hat die Studie gemeinsam mit den Verkehrsverbänden und der ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) erörtert und gebeten, die Maßnahmenvorschläge mit den Aufgabenträgern zu prüfen und geeignete Einsatzmöglichkeiten zu erörtern.

Frage 4. Auf welche Weise wird die Landesregierung das Parlament in Überlegungen zur Drittmittelfinanzierung im ÖPNV einbeziehen?

Die Landesregierung wird geeignete Möglichkeiten, die Finanzierungsgrundlagen für eine nachhaltige Sicherung des ÖPNV zu verbessern, prüfen. Sollten sich hieraus gesetzgeberische Initiativen ergeben, wird der Hessische Landtag frühzeitig einbezogen.

Frage 5. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung aus dem Abschlussbericht der Daehre-Kommission gewonnen?

Der Bericht der von der Verkehrsministerkonferenz (VMK) eingesetzten Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" beschreibt die Finanzierungsdefizite aller Verkehrs- und Baulasträger. Die Kommission stellt dem System der heutigen Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur aus öffentlichen Haushalten Handlungsoptionen einer verstärkten Nutzerfinanzierung aller Verkehrsträger sowie der Einrichtung von Infrastrukturfonds als Instrumente eines nachhaltigen Betriebs und der Erhaltung der Verkehrswege gegenüber.

Die Landesregierung teilt die Auffassung der Kommission, dass die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die wirtschaftliche Entwicklung des Standorts Deutschland einer gesellschaftlichen Debatte bedarf.

Es ist daher der Landesregierung ein besonderes Anliegen, weiterhin für die Sicherstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur in Deutschland einzutreten. Aus diesem Grund hat Herr Staatsminister Rentsch dem Vorsitzenden der VMK Herrn Minister Meyer vorgeschlagen, kurzfristig eine Sonder-VMK einzuberufen, um die weitere Vorgehensweise mit den Ministerkollegen zu erörtern.

Frage 6. Welche vorgeschlagenen Maßnahmen der Kommission wird die Landesregierung in Hessen umsetzen?

Die Kommission hat die vielfältig verflochtenen und äußerst komplexen Grundlagen der Finanzierung von Verkehrswegen in Deutschland analysiert und mit den finanzierungstechnischen Handlungsansätzen auch den damit verbundenen Änderungsbedarf der teils verfassungs- und haushaltsrechtlichen Grundlagen aufgezeigt. Der Hessischen Landesregierung ist es ein wichtiges Anliegen, die von der Kommission aufgezeigten Defizite zu beseitigen. In den anstehenden Debatten und Entscheidungsprozessen, die nur unter konstruktiver Mitwirkung aller beteiligten Gebietskörperschaften als Baulasträger in eine erfolgreiche Weiterentwicklung führen können, wird die Hessische Landesregierung alle Bemühungen um eine Verbesserung der Finanzierung aller Verkehrsträger mit Nachdruck unterstützen.

Frage 7. Wie wird die Landesregierung die Ergebnisse der Daehre-Kommission einer breiten Öffentlichkeit zugänglich machen?

Der Bericht der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" kann über die Internetseite bei der Geschäftsstelle der Verkehrsministerkonferenz beim Bundesrat unter www.bundesrat.de eingesehen werden.

Frage 8. Wie wird die Landesregierung die Ergebnisse der Studie der TU Darmstadt zur Drittmittelfinanzierung einer breiten Öffentlichkeit zugänglich machen?

Die Studie zur Drittnutzerfinanzierung wurde von dem Auftraggeber Regionalmanagement Nordhessen bereits einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht und im Internet veröffentlicht (<http://www.mowin.net/projekte/mobilitaet-2050/>). Darüber hinaus haben auch die beiden Autoren ihre Studie publiziert.

Frage 9. Wird die hessische Landesregierung mit der Genehmigung der Nahverkehrspläne nach dem Hessischen ÖPNV-Gesetz Mittel für die Gewährleistung der definierten Quantität und Qualität zur Verfügung stellen?

Die Finanzierung der Verkehrsverbünde erfolgt ausschließlich im Rahmen mehrjähriger Finanzierungsverträge, die den Verkehrsverbänden ermöglicht, für ein qualitativ und quantitativ hochwertiges Verkehrsangebot zu sorgen. Die Nahverkehrspläne sind auf Grundlage der gegebenen finanziellen Spielräume auszugestalten.

Frage 10. Welchen Finanzierungsbedarf gibt es durch die Erweiterung des Frankfurter Flughafens für die Erschließung mit dem ÖPNV und wer finanziert diesen?

Die Erschließung des zukünftigen Terminal 3 am Frankfurter Flughafen sollte nach Auffassung der Landesregierung durch eine Ausschleifung aus der Riedbahn und einen zusätzlichen Haltepunkt am Terminal 3 erfolgen. Der volkswirtschaftliche Nutzen einer solchen Infrastruktur wurde bereits durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung nachgewiesen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Erweiterung des Flughafens hat die Vorhabensträgerin Fraport AG erklärt, dass die Planung des Terminal 3 so ausgerichtet wird, dass die Realisierung eines solchen Haltepunktes baulich und betrieblich möglich ist.

Voraussetzung für die vorgesehene Ausschleifung ist die Realisierung der geplanten Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim mindestens in einem ersten Abschnitt von Frankfurt bis südlich Zeppelinheim. Die Planungen für die Neubaustrecke werden derzeit im Rahmen der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragten Korridorstudie Köln - Karlsruhe überprüft und in verschiedenen Varianten neu bewertet. Die konkrete Ausgestaltung der Neubaustrecke, der Zeitpunkt ihrer Realisierung und die Finanzierung der erst dann möglichen Bedienung des Terminals 3 mit S-Bahnen und RE-Zügen sind aus diesen o.a. Gründen ebenfalls derzeit offen.

Wiesbaden, 20. März 2013

Florian Rentsch