



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordnete Kerstin Eisenreich (DIE LINKE)

Einigung bei Regionalisierungsmitteln

Kleine Anfrage - KA 7/79

Vorbemerkung der Fragestellenden:

Auf der vergangenen Ministerpräsidentenkonferenz wurde ein Kompromiss im Streit um die Regionalisierungsmittel erzielt. Zusätzliche 200 Millionen Euro sollen nun für die Ost-Länder bereitgestellt werden. Für zahlreiche Schienenverkehrsverbindungen in Sachsen-Anhalt bedeutet das eine Erleichterung und mehr Planungssicherheit.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

Vorbemerkung:

Die Verteilung der Regionalisierungsmittel erfolgt nach der Neufassung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) per Verordnung im Einvernehmen zwischen dem BMVI und dem Bundesrat. Diese Verordnung wurde bislang nicht erlassen, insofern stehen Angaben dazu unter diesem Vorbehalt.

Die Landesregierung prüft derzeit die Auswirkungen auf die Jahresscheiben und die Finanzierbarkeit der einzelnen Ausgabenpositionen auch in Verbindung mit der Frage der Finanzierung des Ausbildungsverkehrs nach § 9 ÖPNVG LSA. Insofern sind konkrete Angaben zu Auswirkungen auf die langfristige Entwicklung von Angeboten und Infrastruktur noch nicht möglich.

Dies vorausgeschickt, werden die Fragen namens der Landesregierung wie folgt beantwortet:

1. Nach welchem Schlüssel sollen die zusätzlichen 200 Millionen Euro auf die Ost- Länder verteilt werden?

Die zusätzlichen 200 Mio. € sollen nach dem folgenden Schlüssel auf die wie folgt genannten Länder verteilt werden:

Berlin:	2,0385 vom Hundert
Brandenburg:	17,7717 vom Hundert
Mecklenburg Vorpommern:	16,7221 vom Hundert
Saarland:	0,5000 vom Hundert
Sachsen:	24,6730 vom Hundert
Sachsen-Anhalt:	24,4807 vom Hundert
Thüringen:	13,8140 vom Hundert

2. Wie entwickelte sich der Mittelbedarf für SPNV-Bestellungen in Sachsen-Anhalt seit 2007 und wie wird sich dieser bis 2021 voraussichtlich weiter entwickeln? Bitte nach Jahresscheiben aufteilen.

Unterschiedliche Mittelabflüsse sind neben dem Umfang der Bestellung von SPNV-Leistungen auch auf wechselnde Energiepreisniveaus, unterschiedliche Rückflüsse aufgrund von Qualitätsmängeln und Kostenänderungen aufgrund von Vertragswechseln zurückzuführen.

Für die Jahre 2007 bis 2015 bestand folgender Mittelbedarf für die Bestellung von SPNV-Leistungen:

2007	251,253 Mio. Euro
2008	251,147 Mio. Euro
2009	265,006 Mio. Euro
2010	262,306 Mio. Euro
2011	261,682 Mio. Euro
2012	258,297 Mio. Euro
2013	267,221 Mio. Euro
2014	256,082 Mio. Euro
2015	244,940 Mio. Euro

Für die Jahre 2016 bis 2021 können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Angaben gemacht werden, da die konkrete Ausgestaltung der Bestellung bislang unter dem Vorbehalt der Revision der RegG-Mittel gestanden hat. Diese Planung wird daher erst in den nächsten Monaten vervollständigt. Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

3. In welcher Höhe wurden die **Ausbildungsverkehre** seit 2007 aus Landesmitteln und in welcher Höhe aus Regionalisierungsmitteln bezahlt? Bitte nach Jahresscheiben aufteilen.

Finanzierung Ausbildungsverkehr (§ 9 ÖPNVG) 2007 - 2016

Jahr	Regionalisierungsmittel in €	Landesmittel in €	Gesamtsumme in €
2007	0	32.554.408	32.554.408
2008	11.422.866	17.761.525	29.184.391
2009	9.414.790	18.218.800	27.633.590
2010	27.441.476	0	27.441.476
2011	31.000.000	0	31.000.000
2012	18.000.000	13.000.000	31.000.000
2013	18.000.000	13.000.000	31.000.000
2014	31.000.000	0	31.000.000
2015	31.000.000	0	31.000.000
2016	31.000.000	0	31.000.000
Su. 07-16	208.279.132	94.534.733	302.813.865

4. Wie hoch ist die derzeitige Summe der Ausgabereste bei den Regionalisierungsmitteln?

Im Haushaltsjahr 2015 wurden bei den Regionalisierungsmitteln Ausgabereste in Höhe von 64.609.098,62 EUR gebildet und ins Haushaltsjahr 2016 übertragen.

Diese in mehreren Jahren entstandenen Ausgabereste resultieren aus geringeren Ausgaben in den Verkehrsverträgen als bei der Haushaltsplanung zugrunde gelegt werden konnten (günstigere Energiepreisentwicklung und hohe Rückflüsse aus Qualitätsminderungen und Zugausfällen). Durch Verzögerungen bei der Umsetzung von Projekten sind zudem nicht alle Mittel des Investitionsprogramms abgeflossen. Es bestehen allerdings erhebliche Risikopositionen bei den Infrastrukturkosten in zweistelliger Millionenhöhe durch offene Rechtsstreite.

5. Wie hoch ist die Summe an Regionalisierungsmitteln, die das Land nach dem jetzt erzielten Kompromiss bis 2031 jährlich vom Bund erhält? Bitte nach Jahresscheiben aufteilen im Vergleich zu angenommenen Werten nach:

- Fortschreibung Status Quo 2016 mit 7,525 Mrd. Euro Gesamtsumme und 1,5 % jährlicher Dynamisierung,**
- Vorschlag der Länder mit 8,5 Mrd. Euro Gesamtsumme, 2,8 % jährlicher Dynamisierung und Kieler Schlüssel und**
- Vorschlag des Bundes mit 8 Mrd. Euro Gesamtsumme, 1,8 % jährlicher Dynamisierung und Kieler Schlüssel.**

Nachfolgende Angaben erfolgen aufgrund vorläufiger inoffizieller Berechnungen (siehe Vorbemerkung der Landesregierung). Zum Vergleich mit der bisherigen Verteilung nach RegG werden die Zahlen des Jahres 2015 vorangestellt.

Land / Jahr	Einigung in Mio. €	a Fortschreibung Status quo in Mio €	b Kiel 8,5 mit 2,8 % in Mio €	c Kiel 8,0 mit 1,8 % in Mio €
2015	372,63	372,63	372,63	372,63
2016	438,79	378,22	414,20	389,83
2017	433,91	383,90	412,08	384,06
2018	428,69	389,65	409,50	377,95
2019	423,16	395,50	406,47	371,50
2020	417,28	401,43	402,94	364,69
2021	411,05	407,45	398,89	357,52
2022	411,46	413,57	402,18	356,96
2023	411,75	419,77	405,35	356,27
2024	411,92	426,07	408,38	355,44
2025	411,95	432,46	411,25	354,46
2026	413,36	438,94	415,72	354,83
2027	414,68	445,53	420,13	355,11
2028	415,91	452,21	424,45	355,27
2029	417,07	458,99	428,69	355,32
2030	418,12	465,88	432,84	355,27
2031	425,65	472,87	444,96	361,67
Su. 16-31	6.704,73	6.782,43	6.638,01	5.806,16

6. Inwiefern wirkt sich der jetzt erzielte Kompromiss auf die künftige Ausgestaltung des ÖPNV-Investprogramms aus?

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung.

7. Inwiefern sichert der jetzt erzielte Kompromiss den Weiterbetrieb der folgenden Bahnlinien
a. Stendal-Tangermünde,
b. Merseburg-Querfurt und
c. Weißenfels-Zeitz?

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung. Unabhängig davon besteht für die o. g. Bahnlinien der Prüfbedarf zum Verkehrsträgereinsatz gemäß ÖPNV-Plan zum wirtschaftlich angemessenen Verkehrsmiteinsatz.

8. Inwiefern ermöglicht der jetzt erzielte Kompromiss die Wiederaufnahme der Strecke Klostermansfeld-Wippra in den Regelverkehr?

Der jetzt erzielte Kompromiss ermöglicht kausal keine Wiederaufnahme der Strecke Klostermansfeld-Wippra im Regelverkehr, weil deren Angebot nicht aus finanziellen Gründen sondern aus Gründen einer mangelnden Wirtschaftlichkeit reduziert wurde. Die Strecke wird auch weiterhin im Regelverkehr bedient, allerdings zugeschnitten auf die bestehende Nachfrage im Wochenendverkehr von Ostern bis Oktober.

- 9. Inwiefern sichert der jetzt erzielte Kompromiss die Zukunft folgender Haltepunkte**
- a. Beyendorf, Dodendorf, Langenweddingen,**
 - b. Steinfeld, Kläden, Brunau-Packebusch, Pretzier und**
 - c. Hedersleben-Wedderstedt?**

Siehe Vorbemerkung der Landesregierung. Unabhängig davon besteht für die o. g Haltepunkte der Prüfbedarf gemäß ÖPNV-Plan zur wirtschaftlich angemessenen Infrastrukturvorhaltung.