

VERTRAULICH
bis zur Feststellung des
schriftlichen Ergebnisses der
letzten nicht öffentlichen
Ausschusssitzung durch
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Kürzung der Regionalisierungsmittel des
Bundes - Auswirkungen auf die Stadt
Heidelberg**

Informationsvorlage

Beschlusslauf
Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien
beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 05. März 2007

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.01.2007	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Haupt- und Finanzausschuss	14.02.2007	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Gemeinderat	01.03.2007	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, Haupt- und Finanzausschuss und Gemeinderat nehmen die Information zur Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes – Auswirkungen auf die Stadt Heidelberg zur Kenntnis.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.01.2007

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 14.02.2007

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 01.03.2007

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 01.03.2007:

16.1 **Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes – Auswirkungen auf die Stadt Heidelberg**

Informationsvorlage 0003/2007/IV

Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Beck, Stadtrat Nimis, Stadtrat Gundel, Stadtrat Emer, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Weirich

Es besteht Einvernehmen darin, dass die Kürzung der Regionalisierungsmittel kontraproduktiv zu den derzeit geführten Diskussionen (Klimawandel, Feinstaubbelastung et cetera) sei. Es wird deshalb für sinnvoll erachtet, den Tagesordnungspunkt zu vertagen, um eine entsprechende Resolution vorzubereiten.

Oberbürgermeister Dr. Würzner zitiert aus einem Schreiben, das Anfang Februar an die Landes- und Bundesregierung versandt wurde, in dem dringend gebeten wurde „bei den Haushaltsberatungen in Stuttgart und in Berlin dafür Sorge zu tragen, dass statt des Wegfalls der Regionalisierungsmittel diese bis in das Jahr 2019 gesichert werden. Nur mit diesen Finanzleistungen aus dem Bundeshaushalt ist die Erfüllung der verkehrlich, umweltpolitisch und wirtschaftlich wichtigen Aufgabe im Nahverkehr für die Kommunen auch in Zukunft leistbar.“

Damit wurden alle bisherigen Möglichkeiten zeitnah genutzt.

Oberbürgermeister Dr. Würzner sagt zu, eine Resolution auszuarbeiten und diese dem Haupt- und Finanzausschuss und Gemeinderat zur Abstimmung vorzulegen.

gez.

Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
2 MO	-	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Begründung: Durch die Kürzung der Regionalisierungsmittel ist langfristig zu erwarten, dass sich die Belastungen durch den motorisierten Verkehr sogar erhöhen.
4 MO	-	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Durch die Kürzung der Regionalisierungsmittel ist zu erwarten, dass der Ausbau und die Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur eher vernachlässigt wird.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

Begründung:

1. Haushaltsbegleitgesetz 2006 - Änderung des Regionalisierungsgesetzes (Artikel 13)

Der Deutsche Bundestag und der Bundesrat haben im Rahmen des Haushaltsbegleitgesetzes 2006 eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes (Artikel 13) und damit eine Kürzung der Regionalisierungsmittel beschlossen. Die direkten finanziellen Auswirkungen auf Infrastrukturprojekte (sowohl im motorisierten Individualverkehr als auch im öffentlichen Personennahverkehr) des Landes, der Landkreise und der Städte können im Einzelnen noch nicht beziffert werden.

Anfang November gab Herr Staatssekretär Rudolf Köberle vor der Landespresse in Stuttgart im Zusammenhang mit dem Vertragsabschluss zwischen Land und DB Regio AG eine erste Einschätzung seitens des Landes Baden-Württemberg ab.

Ganz wichtig ist, dass es in Baden-Württemberg zunächst trotz deutlicher Kürzung der Mittel für den Schienenpersonennahverkehr durch den Bund keine Streckenstilllegungen geben wird. Es wird aber **Angebotskürzungen** zum sogenannten „kleinen Fahrplanwechsel“ ab Juli 2007 geben müssen. Heidelberg ist dann durch die Streichung einzelner Zugverbindungen auf der Regionalachse Heilbronn - Heidelberg/Mannheim betroffen. Details hierzu sind noch nicht bekannt.

Die Kürzung der Regionalisierungsmittel bedeutet, dass ab 2007 bis 2010 jährlich im Durchschnitt jeweils rund 70 Millionen Euro weniger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zur Verfügung stehen werden. Das heißt: die Kürzung über einen Zeitraum von mindestens 3 Jahren führt zu einer Reduzierung der Finanzmittel von rund 210 Millionen Euro. Durch Kostensteigerungen bei Energie- und Stationierungspreisen entsteht sogar voraussichtlich eine Deckungslücke von insgesamt 80 Millionen Euro jährlich, also 240 Millionen Euro bis 2010.

Aufgrund der Kürzung der Regionalisierungsmittel beschloss die Landesregierung Baden-Württemberg Ende September ein umfangreiches Maßnahmenpaket, das die notwendigen Kürzungen auf verschiedene Förderbereiche im SPNV und ÖPNV verteilt:

- Rückumschichtung von Fördermitteln für den kommunalen Straßenbau in Höhe von 10 Millionen Euro zum ÖPNV:

Auswirkung auf die Straßenbauprojekte der Stadt Heidelberg noch nicht bekannt.

- Entnahme von 20 Millionen Euro pro Jahr aus der kommunalen Finanzausgleichsmasse nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) für die Förderung kommunaler Infrastrukturvorhaben, für die bisher Regionalisierungsmittel eingesetzt worden sind.
- Kürzung der Busförderung von 35 Millionen Euro auf 10 Millionen Euro pro Jahr :

Das Land Baden-Württemberg ist eines der wenigen Bundesländer, das derzeit noch Fördermittel für die Fahrzeuganschaffung (Bus) zur Verfügung stellt (neben Baden-Württemberg sind dies noch Bayern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen). Aus dem Etatposten zur Förderung der Fahrzeuganschaffung (Bus) von jährlich 35 Millionen Euro zuzüglich 9 Millionen Euro für Omnibusbahnhöfe und Haltestellen wird auch das Sonderförderprogramm für emissionsmindernde Maßnahmen aufgrund der Luftreinhaltevorschriften bestritten.

- Kürzung der Zuweisungen an den Verband Region Stuttgart für seine Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für die S-Bahn um 2,5 Millionen Euro pro Jahr:

Im Falle der S-Bahn im Verkehrsverbund Rhein-Neckar wäre dies der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN). Spezielle Kürzungen im S-Bahn-Bereich wurden bei der letzten ZRN - Verbandsversammlung nicht angesprochen.

- Kürzung der Zuschüsse für die Erbringung von Nahverkehrsleistungen auf der Schiene durch die DB Regio AG und andere Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von 14 Millionen Euro pro Jahr, davon 13 Millionen Euro bei DB Regio AG.

Erläuterungen (siehe oben): Angebotskürzungen ab Juli 2007. Durch die erforderlichen Kürzungen wird sich die Weiterentwicklung des SPNV in Baden-Württemberg nach zehn Jahren des stetigen Aufschwungs verlangsamen. Das Land bemüht sich weiterhin, den Fahrgästen nach wie vor einen hohen Standard zu bieten. DB Regio AG und Land arbeiten derzeit an der Feinplanung, die Ende Januar 2007 vorliegen wird.

2. Verteilung und Entwicklung der Regionalisierungsmittel

Die Länder erhalten vom Bund Finanzmittel für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen. Diese Finanzmittel wurden 1997 von etwa 8,7 Milliarden Deutsche Mark (DM) auf 12 Milliarden Deutsche Mark erhöht, gleichzeitig wurden aber die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, das das Förderinstrument für Investitionen darstellt, entsprechend gekürzt. Die zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel dienen zur Bezuschussung von Betrieb und Infrastrukturvorhaben des Schienenverkehrs. Es wird aber auch der ÖPNV im Allgemeinen finanziert, was die Bezuschussung im Bereich der Busverkehre bedeutet.

Regionalisierungsmittel Baden-Württemberg (in Millionen DM) bis 2001

Bundesland	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Baden-Württemberg	883	1267	1267	1308	1412	1432

Regionalisierungsmittel Baden-Württemberg (in Millionen Euro) ab 2002 – altes Dynamisierungsmodell

Bundesland	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Baden-Württemberg	704	715	711	736	747,5	758,7	770,1	781,6

Regionalisierungsmittel Baden-Württemberg (in Millionen Euro) – Position Bund laut Haushaltsbegleitgesetz 2006

Bundesland	2006	2007	2008	2009
Baden-Württemberg	736,4	700,6	690,2	690,2

Für die Region Unterer Neckar und ihre Stadt- und Landkreise werden bei der Beantwortung der sogenannten „kleinen Anfrage“ des Abgeordneten Boris Palmer (GRÜNE) im Landtag Baden-Württemberg hinsichtlich der ÖPNV-Ausgaben des Landes und der Stadt- und Landkreise seit 1996 folgende Daten ersichtlich.

Angaben zur Frage in welchem Umfang in den Jahren 1996 bis 2005 die einzelnen Land- und Stadtkreise Baden-Württembergs eigene Mittel für den Öffentlichen Nahverkehr aufgewendet haben, konnten seitens der Landesregierung nicht gemacht werden.

GVFG-Leistungen für Infrastruktur und Fahrzeuge (in Millionen Euro)

Region Land-/Stadtkreis	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Region Unterer Neckar	26,1	28,4	31,3	32,8	31,9	16,5	35,7	41,3	21,2	10,3
Heidelberg	3,3	3,8	1,3	3,1	5,2	3,6	9,9	3,8	12,5	3,4
Mannheim	19,4	21,0	22,7	24,3	18,0	8,8	9,8	9,0	6,5	4,5
Neckar-Odenwald-Kreis	0,7	0,5	0,9	0,5	0,7	0,5	0,9	17,3	0,8	1,9
Rhein-Neckar-Kreis	2,7	3,1	6,4	4,9	8,0	3,6	15,1	11,2	1,4	0,6

Laufende Zuschüsse zur Finanzierung von Verkehrsverbänden

Jahr	Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) Zuschüsse in Euro pro Jahr
1996	4.918.748
1997	4.863.875
1998	5.150.441
1999	5.056.005
2000	5.043.514
2001	4.717.187
2002	5.032.754
2003	5.032.754
2004	5.881.240
2005	5.513.854
Summe	51.210.372

3. Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen der Kürzungen der Regionalisierungsmittel

In Anlehnung an einen Artikel aus der Zeitschrift „Der Nahverkehr“, Ausgabe 11/2006 mit dem Titel „Teures Sparen“ von Dipl.-Kfm. Alexander Henn und Dr. rer. pol. Heiko Peters:

Die Veränderungen des für den ÖPNV bereitgestellten Finanzvolumens nehmen unter anderem Einfluss auf die Entwicklung der Wirtschafts- und Beschäftigungssituation in einer Volkswirtschaft. Aus der Verkehrsleistungserstellung und der damit verbundenen wirtschaftlichen Tätigkeit der ÖPNV-Unternehmen sowie aus der Bereitstellung der ÖPNV-Infrastruktur ergeben sich positive Wirkungen auf Beschäftigung, Wertschöpfung und Einkommen. In der politischen Entscheidungsfindung über die finanzielle Ausstattung des ÖPNV spielt dieser Aspekt bisher keine Rolle. Eine Studie zur quantitativen Abschätzung der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen und volkswirtschaftlichen Nutzenverluste kommt zu folgendem Ergebnis:

Mit den geplanten Kürzungen der Regionalisierungsmittel in Höhe von durchschnittlich etwa 576 Millionen Euro pro Jahr im Zeitraum 2006 bis 2009 sind für die deutsche Volkswirtschaft folgende Wirkungen verbunden:

- Verringerung der volkswirtschaftlichen Produktion um insgesamt 1,7 Milliarden Euro pro Jahr.
- jährliche Wertschöpfungsreduktion in der gesamten Volkswirtschaft von 849 Millionen Euro.
- Auf der Basis der negativen Wertschöpfungseffekte lassen sich Beschäftigungsverluste in Höhe von insgesamt 16800 Personenjahren berechnen. Rund 19 Prozent davon entfallen im ÖPNV-Sektor selbst (ÖPNV-Unternehmen des Linienverkehrs, ÖPNV-Institutionen; Reduzierung vorwiegend in Betriebsleistung, das heißt im Fahrbetrieb).
- Durch die Verwendung von Durchschnittseinkommen der jeweiligen Wirtschaftsbereiche können die aus dieser verringerten Beschäftigung resultierenden Einkommensverluste in der Gesamtwirtschaft auf rund 540 Millionen Euro pro Jahr geschätzt werden.

- Der volkswirtschaftliche Nutzen des ÖPNV in Deutschland, der sich als Saldo der ÖPNV-bedingten Ressourceneinsparungen und –aufwände ergibt, kann auf rund 19,2 Milliarden Euro pro Jahr geschätzt werden. Der gesamtwirtschaftliche Nutzenverlust, der aus den Kürzungen der Regionalisierungsmittel resultieren wird, beträgt rund 870 Millionen Euro pro Jahr gleichbedeutend mit Verringerung des wirtschaftlichen Nutzenniveaus um 4,5 Prozent gegenüber einer hypothetischen Fortschreibung des alten Dynamisierungsmodells.

Durch die ÖPNV-Mobilität entstehen den Fahrgästen, der Wirtschaft und der Allgemeinheit positive Wirtschaftlichkeitseffekte in Form von Ressourceneinsparungen. Zum einen verringern die Entlastungswirkungen im Straßennetz die internen Kosten der Mobilität (Zeit-, Betriebskosten). Das ÖPNV-Angebot trägt zum anderen maßgeblich dazu bei, die externen Kosten der Mobilität (CO₂ -, Schadstoff-, Lärmemissionen, Verkehrsunfälle) zu vermindern. Diese Effekte werden als volkswirtschaftlicher Nutzen charakterisiert.

Betrachtet man also nicht nur den Finanzfluss in einer Richtung, das heißt Einsparung durch Mittelkürzung, sondern auch den volkswirtschaftlichen Aspekt, so werden keine direkten Einsparungen deutlich.

gez.

Prof. Dr. von der Malsburg