

Kleine Anfrage

der Abgeordneten **Albert Schmidt (Hitzhofen)**, **Gila Altmann (Aurich)**, **Egbert Nitsch (Rendsburg)**, **Helmut Wilhelm (Amberg)** und der **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Entwicklung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr nach der ersten Revision zum 31. Dezember 1997

Der 1. Januar 1996 war der Startpunkt der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Seitdem haben die Länder die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV der bisherigen Bundesbahnen.

Entscheidende Voraussetzung für die Übernahme dieser neuen Aufgabe war die Übertragung der notwendigen Finanzmittel. Der Bund stellte dafür den Ländern 1996 einen Betrag von 8,7 Mrd. DM zur Verfügung. Wegen der Übertragung von Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erhöhte sich dieser Betrag 1997 auf 12 Mrd. DM; er soll nach § 5 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz (RegG) ab 1998 jährlich entsprechend dem Wachstum der Umsatzsteuern steigen.

Der Gesamtbetrag wird nach den zwei verschiedenen Schlüsseln von § 8 Abs. 1 und 2 auf die Länder aufgeteilt. Die Absatz-1-Mittel betragen nach einem fixen Länderschlüssel insgesamt 7,9 Mrd. DM. Einmalig soll nach § 6 Abs. 1 zum 31. Dezember 1997 geprüft werden, ob dieser Betrag ausreicht, um 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im SPNV im gleichen Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/94 erbracht worden sind. Diese Prüfung ist inzwischen im Auftrag der Bundesregierung erfolgt und sieht vor, die Regionalisierungsmittel für 1998 gegenüber 1997 bei den Ländern Baden-Württemberg, Bayern, Hessen und Saarland deutlich zu verringern. Bei den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen sollen sie hingegen steigen. Bei Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz sollen sie etwa gleichbleiben bzw. geringfügig zurückgehen. In allen Ländern sollen sich jedoch die Mittel in den Jahren 1999 bis 2001 verringern. In der Gesamtsumme sinken die Absatz-1-Mittel von 7,9 Mrd. DM im Jahr 1997 auf 7,4 Mrd. DM im Jahr 2001.

Von der ersten Revision ist nach Maßgabe von § 5 Abs. 2 RegG die Gesamthöhe der Mittel nicht betroffen. Statt dessen steigt der

Gesamtbetrag von 12 Mrd. DM ab 1998 entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz.

Durch die erste Revision wird nach Maßgabe von § 8 Abs. 3 RegG der Verteilungsschlüssel von § 8 Abs. 1 angepaßt. Soweit dadurch die Gesamtsumme der Mittel nach Absatz 1 sinkt, erhöht sich der Anteil der Mittel nach Absatz 2 entsprechend. Die erste Revision führt somit nur zu einer Mittelverschiebung zwischen Absatz 1 und Absatz 2. Eine Differenzierung gegenüber dem Status quo ante ergibt sich nur aufgrund der unterschiedlichen Verteilungsschlüssel von Absatz 1 zu Absatz 2.

Bei der Bewertung der ersten Revision der Regionalisierungsmittel gibt es erhebliche Meinungsverschiedenheiten. Die sich daraus ergebenden Fragen betreffen die langfristige Mittelentwicklung und Verteilung sowie die Frage, ob die Mittel nach Absatz 1 die Kosten für die Bestellungen im SPNV abdecken können. Nicht zuletzt wird teilweise vermutet, daß die Bundesregierung unter dem Druck der allgemeinen Haushaltsslage nicht nur die Mittelverteilung zwischen den Ländern, sondern auch die Gesamtregionalisierungsmittel anpassen könnte. Die nachfolgenden Fragen sollen für Klarheit in dieser Diskussion sorgen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Geht die Bundesregierung davon aus, daß es allen Ländern möglich ist, mit Hilfe der angepaßten Mittel nach § 8 Abs. 1 in den Jahren von 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im SPNV im gleichen Umfang zu vereinbaren, wie sie nach dem Fahrplan 1993/94 erbracht worden sind?
2. a) Inwieweit berücksichtigt das Ergebnis der ersten Revision bereits die Möglichkeit der Veränderungen von Rahmenbedingungen, die für die zur Vereinbarung von Verkehrsleistungen aufzuwendenden Beträge relevant sind?
b) Wie und in welchem Umfang sind bei den Prognosedaten für die Jahre 1998 bis 2001 die sich verändernden Preise beim Erwerb von Infrastruktturnutzungsberechtigungen berücksichtigt worden (z. B. Preiserhöhungen durch Konkurrenzierung von Trassen, Vorgaben der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung, Benutzungsgebühren für Bahnhöfe und Haltepunkte usw.)?
c) Wie und in welchem Umfang sind bei den Prognosedaten für die Jahre 1998 bis 2001 die Potentiale für Rationalisierungen einerseits und für Fahrgaststeigerungen andererseits berücksichtigt worden?
d) Wie und in welchem Umfang haben bei den Prognosedaten für die Jahre 1998 bis 2001 eventuelle steuerliche Aspekte der Vereinbarungen Berücksichtigung gefunden?
3. a) In welchem Umfang haben die von § 6 Abs. 1 Satz 3 RegG geforderten linienbezogenen Kostenrechnungen stattgefunden?

- b) In welchem Umfang wurden den Prognosen für die Jahre 1998 bis 2001 linienbezogene Kostenrechnungen und insbesondere linienbezogene Trassenpreise zugrunde gelegt?
4. a) Wird sich die Bundesregierung an die gesetzlichen Vorgaben halten, so daß unverändert vom Ergebnis der ersten Revision die Regionalisierungsmittel in ihrer Gesamtheit entsprechend der Vorgabe von § 5 Abs. 2 RegG wachsen?
- b) Wie werden sich unter Berücksichtigung des Wachstums nach § 5 Abs. 2 RegG die Summen der Mittel von § 8 Abs. 1 und § 8 Abs. 2 auf die einzelnen Länder in den Jahren 1998 bis 2001 voraussichtlich verteilen?

Bonn, den 10. Oktober 1997

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Gila Altmann (Aurich)

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Helmut Wilhelm (Amberg)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

