

## KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Johann-Georg Jaeger, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kürzungen im ÖPNV

und

## ANTWORT

der Landesregierung

Die dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung unterstellte VMV soll Abbestellungen von Schienenverkehrsleistungen vornehmen. Es soll zu Ausdünnungen an Wochenenden, Streichung von Tagesrandverbindungen und der Einstellung des Personenverkehrs auf drei Linien (Mirow, Schwerin - Hagenow Stadt und Rostock Hbf. - Seehafen) kommen.

Im ÖPNV sind gegenüber dem SPNV höhere Einsparungen geplant.

Im aktuellen Entwurf für den Doppelhaushalt 2012/2013 sind Minderausgaben für die Förderung des Öffentlichen Personenverkehrs vorgesehen.

1. Resultieren die im Doppelhaushalt 2012/ 2013 vorgesehenen Minderausgaben in der Förderung des ÖPNV aus finanziellen Fehlkalkulationen im SPNV im HH 2011 und
  - a) wenn ja, aus welchen im Einzelnen,
  - b) mit welchen Maßnahmen möchte das Land darauf reagieren,
  - c) wie hoch sind die voraussichtlichen Kostensteigerungen beim SPNV einzuschätzen?

Die Fragen 1, 1 a), 1 b) und 1 c) werden zusammenhängend beantwortet.

Die vom Fragesteller offenbar gemeinten Minderausgaben im Titel 683.01 betreffen die Förderung von Infrastrukturmaßnahmen sowohl im sonstigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) [Straßenbahnen und Busse] als auch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) [Eisenbahnen]. Der Titel ist im Zusammenhang mit den weiteren Titeln der Maßnahmegruppe (MG) 01 im Kapitel 1507 zu sehen.

Die Ausgabetitel entsprechen in der Summe, mit Ausnahme des Titels 683.03, den verfügbaren Regionalisierungsmitteln in den Jahren 2012 und 2013.

Die Einnahmen aus den Mitteln des Bundes nach dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2871), werden jährlich mit 1,5 % dynamisiert. Dagegen haben sich die Ausgaben in den vergangenen Jahren bei gleichbleibendem Leistungsumfang und gleichbleibender Qualität um circa 2,0 bis 2,5 % pro Jahr erhöht. Nach den Feststellungen der Bundesnetzagentur (Marktuntersuchung Eisenbahnen 2011) sind die Trassenpreise zwischen 2006 und 2011 um insgesamt 23,5 %, die Stationspreise um 13 % und die Bahnstromkosten (Mittelarif) um etwa 20 % gestiegen. Diese Entwicklungen haben wesentlichen Einfluss auf die SPNV-Kosten (Prognose auf Grundlage bisheriger Erfahrungswerte). Weitere Kostenveränderungen resultieren durch den Ablauf beziehungsweise das Wirksamwerden neuer SPNV-Verträge. Mit Blick auf die SPNV-Kosten sind Sparmaßnahmen notwendig, die unter anderem in der Minderung bei Titel 683.01 ihren Ausdruck finden.

Im Haushaltsentwurf 2012/ 2013 sind Mittel in Höhe von 10 Mio. Euro/a an Zuschüssen für Investitionen zur Verbesserung des SPNV/ÖPNV nach dem Regionalisierungsgesetz, auf Grundlage der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Neubeschaffung und die Modernisierung von Fahrzeugen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern vom 25. Februar 1998 (AmtsBl. M-V S. 315), vorgesehen.

2. Mit welcher Sicherheit und wann werden Anträge, welche bis zum 30.09.2011 eingereicht und eine Eingangsbestätigung erhalten haben, aus diesen Fördermitteln bedient?

Die in der Frage genannten 10 Mio. EURO pro Jahr fließen in die Förderung von Investitionen in die Infrastruktur und Fahrzeuge im SPNV und die Infrastruktur des sonstigen ÖPNV, allerdings nicht in die Förderung von Fahrzeugen des sonstigen ÖPNV (Busse und Straßenbahnen). Zuwendungsbescheide und Ablehnungen bezüglich der Förderung von Fahrzeugen des sonstigen ÖPNV (Busse und Straßenbahnen) werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel im Laufe des Jahres 2012 fortlaufend erteilt und sind der MG 65 im Kapitel 1507 zuzuordnen.

3. Ist es korrekt, dass 2013 nur noch 5 Mio. Euro für Neubeschaffungen eingesetzt werden sollen und wenn ja, warum, wenn nicht, auf welche Summe beläuft sich die geplante Fördersumme?

Dieser Betrag ist im Rahmen der noch nicht abgeschlossenen Budgetplanungen für das Jahr 2013 für die Neubeschaffung von Bussen der Unternehmen, die im ÖPNV ausschließlich Busse einsetzen, derzeit vorgesehen. Die Unternehmen in Rostock und Schwerin, die Straßenbahn- und Busbetrieb durchführen, sollen mit einem gesonderten Budget berücksichtigt werden und erhalten keinen Zugriff auf die Förderrichtlinie für Busse. Die Budgetplanungen werden derzeit mit allen Betroffenen im Einzelnen abgestimmt; Entscheidungen sind noch nicht getroffen.

4. Weshalb wurde die Richtlinie zur Förderung von Neubeschaffungen im Busverkehr, welche zum 31.12.2011 ausgelaufen ist, noch nicht erneuert?

Die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Neubeschaffung und die Modernisierung von Fahrzeugen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNV-Fahrzeug-Neubeschaffungs- und Modernisierungsrichtlinie - NeubeschModRL -) vom 25. Februar 1998 (Amtsbl. M-V, Seite 315) ist nicht ausgelaufen und gilt daher weiter.

Überland-Buslinien sind häufig unrentabel, da diese - abgesehen vom Schülerbeförderungsverkehr - schlecht ausgelastet sind und dennoch mit Gelenkbussen, mit einem hohen Kraftstoffverbrauch, statt mit Kleinbussen bedient werden. Dies resultiert aus einer geringeren Förderung von Kleinbussen (25 % Förderanteil), gegenüber Gelenkbussen. Der Einsatz von Kleinbussen ist wesentlich kostengünstiger im Unterhalt, wodurch auf schlechter frequentierten Strecken ein ÖPNV-Angebot aufrecht erhalten werden kann, als auch beim Schülerbeförderungsverkehr die Dauer des Schulweges durch den Einsatz mehrerer Kleinbusse gegenüber eines Gelenkbusses, durch die Unterbindung von „Sammelfahrten“, im gesetzlichen Rahmen halten.

5. Warum werden Kleinbusse nicht wie Gelenkbusse mit 40 % des Anschaffungspreises gefördert?

Die Förderung der Busse, einschließlich der Kleinbusse erfolgt nach der zurzeit gültigen Richtlinie auf der Basis von Festbeträgen bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Anschaffungskosten. Aufgrund der Entwicklungen (Preisentwicklung, modernere technische Ausstattung) in den letzten Jahren sind die Preise insbesondere für Kleinbusse überproportional angestiegen. Bedingt durch diese Entwicklung sind unter Beachtung der Festbeträge die prozentualen Fördersätze bei Kleinbussen stärker abgesunken als bei größeren Bussen, wo sie derzeit aber auch nur noch bei 30 bis 35 % liegen. Für die Gestaltung der künftigen Förderung werden Gespräche, unter anderem mit dem Landesfachausschuss ÖPNV, geführt.

6. Wie gedenkt die Landesregierung, bei geplanten weiteren Kürzungen im ÖPNV, die Schülerinnen-/Schülerbeförderung mit Einhaltung der festgeschriebenen zumutbaren Schulwegzeiten zu gewährleisten?

Das Schulgesetz selbst bestimmt die Landkreise, im Rahmen ihres eigenen Wirkungskreises, als Träger der Schülerbeförderung. Die Landkreise haben die Schülerbeförderung insbesondere anhand der Belastbarkeit der Schüler festzulegen, welche dann bei den Schulwegzeiten zu berücksichtigen ist. Wie die Landkreise dies umsetzen, obliegt ihnen im Rahmen ihrer kommunalen Selbstverwaltung.

7. Welche Kürzungen sind bei den Zuschüssen für den Busverkehr geplant und wie hoch fallen diese aus?

Das Land zahlt keine Zuschüsse zum Busverkehr. Somit gibt es dort keine Veränderungen.

8. Womit sind die angekündigten Angebotskürzungen im ÖPNV zu begründen, unter Berücksichtigung, dass die Einnahmen aus Zuwendungen des Bundes und der EU für 2012/2013 nicht zurückgehen?

Der Landesregierung sind keine Angebotskürzungen im sonstigen ÖPNV bekannt. Wenn es diese geben sollte, handelt es sich um Planungen der Landkreise im Rahmen ihrer kommunalen Selbstverwaltung.

9. Wann kommt der Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung in 2011 angekündigte „einheitliche Tarif im Land“?

Die bisherigen Untersuchungen und Abstimmungen haben gezeigt, dass die Möglichkeiten eines landesweiten Nahverkehrstarifs für Bus und Bahn im strukturschwachen und bevölkerungsarmen Mecklenburg-Vorpommern nur sehr begrenzt sind. Die Kosten eines solchen flächendeckenden Tarifs für die öffentlichen Haushalte und die Verkehrsunternehmen stehen voraussichtlich in keinem angemessenen Verhältnis zum erreichbaren Nutzen für die Fahrgäste. Die Entscheidungsfindung hierzu ist allerdings noch nicht abgeschlossen.

10. Wie gedenkt die Landesregierung den Umstieg vom MIV auf den ÖPNV zu erhöhen?

Grundsätzlich entscheidet der Nutzer, welcher Verkehrsträger das Mittel seiner Wahl ist. Das Angebot im SPNV wird jedoch auf Linien, wo weitere Nachfragepotenziale erwartet werden können, verbessert. Zum Beispiel wird mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes im neu vergebenen Teilnetz Warnow der Takt auf der S-Bahn zwischen Rostock Hauptbahnhof und Rostock-Warnemünde in der Hauptverkehrszeit von 10 Minuten auf 7,5 Minuten verdichtet. Daneben kommen dort sowie auf allen in Richtung Berlin verlaufenden SPNV-Linien attraktive, moderne Fahrzeuge zum Einsatz. Alle Verbesserungsmaßnahmen müssen im Einzelfall unter Abwägung der finanziellen Möglichkeiten entschieden werden.