

Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Bundesländer

Eine Analyse für das Haushaltsjahr 2004 im Auftrag der Allianz pro Schiene

Berlin, 12. April 2006



Anlass und Fragestellung der Analyse

Kürzung der Regionalisierungsmittel „überfällig“ ?

Koalitionsvertrag von Union und SPD:
„Überfällig sind gezielte Einsparungen bei einzelnen Fördertatbeständen [...]. Hierzu stehen Korrekturen bei den Regionalisierungsmitteln [...] an“. (S. 67)

Bundesverkehrsminister Tiefensee:
1,5 bis 2,0 Milliarden Euro der Reg.-Mittel werden nicht für die im Gesetz festgelegten Zwecke verwendet.

(am 22.02.2006, laut AP)

Bundesfinanzminister Steinbrück:
Die Regionalisierungsmittel werden von einigen Ländern zweckentfremdet und nicht für den Nahverkehr eingesetzt.

(im Bundesrat am 07.04.2006, laut ddp)

Zentrale Fragestellungen

- Wie werden die Regionalisierungsmittel in den einzelnen Bundesländern tatsächlich verausgabt?
- Werden die Regionalisierungsmittel von den Ländern zweckentfremdet?

Gesetzliche Grundlage Regionalisierungsmittel und Transparenzproblem

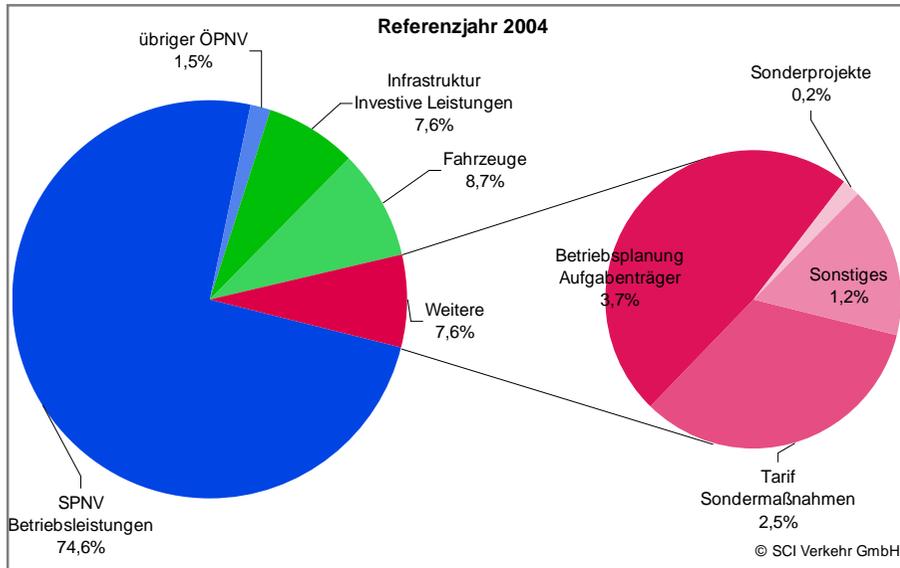
Gesetzliche Grundlage

- **Regionalisierungsgesetz:**
 - § 5: Finanzierung: „Den Ländern steht für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes im Jahr [XX] ein Betrag von [XX] Milliarden Euro zu.“
 - § 7: Verwendung: „Mit dem Betrag [...] ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren.“
- Für **Investitionen** wurden 1997 über eine Mrd. Euro von GVFG-Mitteln zu Reg.-Mitteln umgeschichtet.
(GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
- **Höhe** der Reg.-Mittel im Jahr 2004:
rd. 6,81 Mrd. Euro
- Jährliche **Dynamisierung** der Reg.-Mittel um 1,5 % ist gesetzlich festgeschrieben.

Problem: mangelnde Transparenz

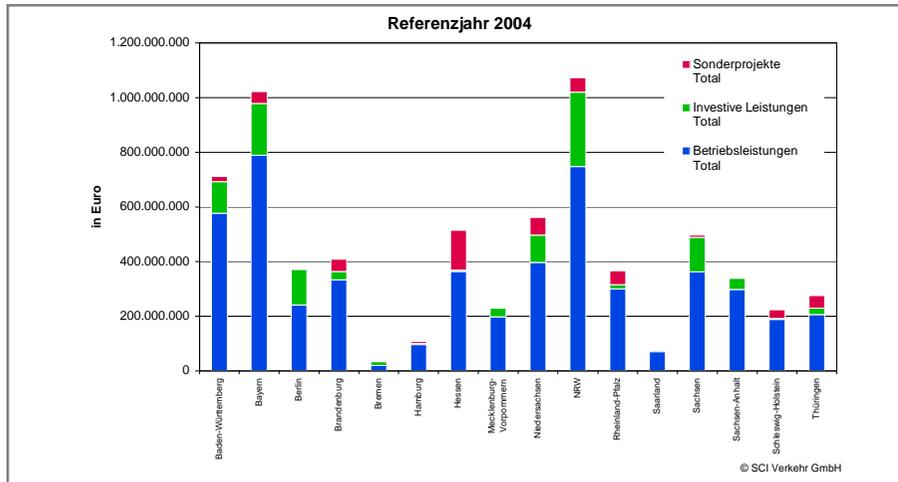
- Konkrete Verwendung der Reg.-Mittel muss durch die Länder nicht nachgewiesen werden
(gesetzliche Verpflichtung fehlt).
- Folge:
mangelnde Transparenz;
fehlender Erfolgsnachweis

Die Regionalisierungsmittel wurden von den Ländern für den ÖPNV und dabei insbesondere für den SPNV verwendet



	in Mio. €	Anteil
SPNV Betriebsleistung	5.086	74,6%
ÖPNV Betriebsleistung	103	1,5%
Investitionen Infrastruktur	515	7,6%
Investitionen Fahrzeuge	596	8,7%
Tarife	173	2,5%
Betriebsplanung	251	3,7%
Sonderprojekte (z.B. Projekte zur Kundenzufriedenheit)	11	0,2%
Sonstige Mittel (z.B. Marketing-Maßnahmen, Gutachten)	85	1,2%
Summe	6.820	100%

Keine nennenswerten Hinweise auf eine Zweckentfremdung von Regionalisierungsmitteln



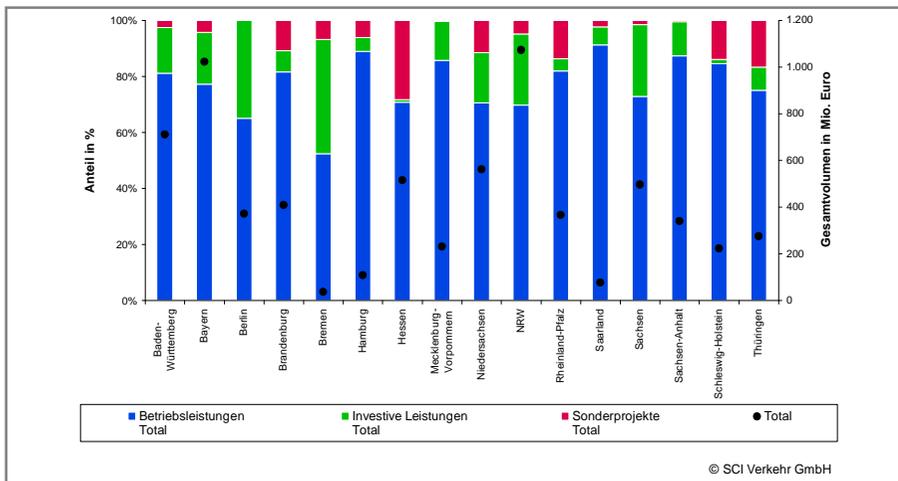
Bundesländer nutzen ihre Gestaltungsspielräume.

Gemeinsamkeit: Mittel werden insbesondere für den SPNV und die Bestellung von Verkehrsleistungen verwendet.

Darüber hinaus setzen die Länder unterschiedliche Schwerpunkte:

Beispiele:

- Bayern: Ein Schwerpunkt bei Investitionen in SPNV-Fahrzeuge
- Sachsen: Ein Hauptgewicht bei Infrastruktur-Investitionen, bspw. der Ausbau der S-Bahn Netze in Dresden und Leipzig



Ergebnisse und Allianz pro Schiene-Position

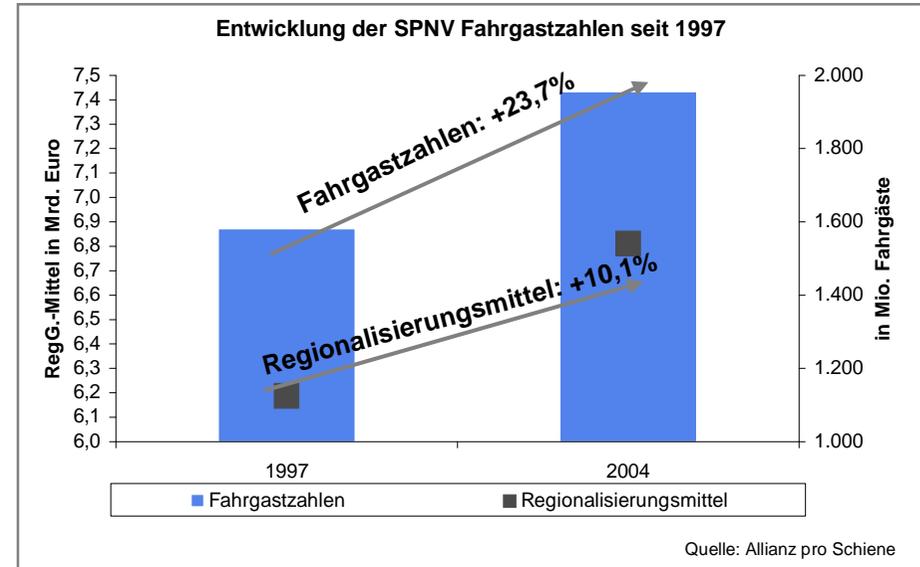
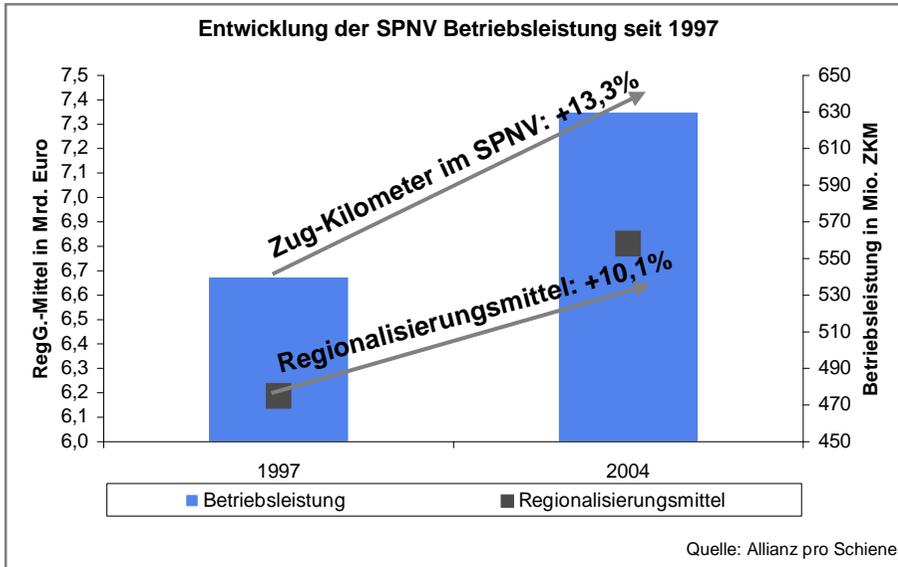
Ergebnisse:

1. Es konnten keine nennenswerten Hinweise auf eine Zweckentfremdung von Regionalisierungsmitteln der Länder identifiziert werden. Die Mittel werden für den ÖPNV und dabei insbesondere für den SPNV verwendet.
 2. Kontraproduktiv ist die bislang fehlende Transparenz bei der Mittelverwendung.
-

Allianz pro Schiene-Position:

1. Einführung eines transparenten Verwendungsnachweises nach bundesweit einheitlichem Muster.
2. Keine Kürzung der Regionalisierungsmittel.
3. Dynamisierung der Regionalisierungsmittel beibehalten.
4. Zweckbindung der Regionalisierungsmittel für den ÖPNV und dabei insbesondere für den SPNV beibehalten.

Erfolgsgeschichte Regionalisierung: Effizienzsteigerung und Erfolg bei den Fahrgästen





Allianz
pro Schiene

SCI / Verkehr