

Gemeinsame Presseerklärung der Bundestagsabgeordneten Annette Widmann-Mauz, Dr. Martin Rosemann und Michael Donth sowie der kommunalen Projektpartner Landrat Thomas Reumann, Landrat Joachim Walter, Oberbürgermeisterin Barbara Bosch und Vorsitzender des Regionalverbands Neckar-Alb, Eugen Höschele.

Wie weiter mit der Regionalstadtbahn? Gespräch im Bundesverkehrsministerium beendet aufgetretene Irritationen bei Finanzierung und Priorisierung.

Klarheit über die Planungs- und Finanzierungsaussichten der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Zu diesem Zweck lud die Wahlkreisabgeordnete Tübingen-Hechingen, Parlamentarische Staatssekretärin Annette Widmann-Mauz MdB zu einem weiteren Informationsgespräch in das Bundesverkehrsministerium (BMVI) nach Berlin. Gemeinsam mit dem für die Schienenverkehrsinfrastruktur zuständigen Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann MdB sowie den Bundestagsabgeordneten Michael Donth (Reutlingen) und Dr. Martin Rosemann (Tübingen-Hechingen) berieten die Landräte Thomas Reumann (Reutlingen), Joachim Walter (Tübingen), die Oberbürgermeister von Reutlingen und Tübingen, Barbara Bosch und Boris Palmer sowie der Vorsitzende des Regionalverbands Neckar-Alb, Eugen Höschele, über das weitere Vorgehen.

Widmann-Mauz MdB: „Zwischen Land, Bund und Kommunen sind zuletzt unterschiedliche Aussagen zum Bereich der Kostenübernahme und der Frage der Priorisierung von Maßnahmen gegenüberstanden. Deshalb freue ich mich, dass wir heute die daraus entstandenen Irritationen ausräumen und von Seiten des Bundes Klarheit über die genauen Fördervoraussetzungen und Antragskriterien für eine erfolgreiche Umsetzung des Modul 1 bis 2019 schaffen konnten. Der Teilnehmerkreis zeigt, wie bedeutsam die Realisierung des Stadtbahnprojektes für unsere gesamte Region ist.“

Vorab wurde die grundsätzliche Bereitschaft der Landesregierung Baden-Württemberg begrüßt, die eine Kofinanzierung der Regionalstadtbahn in Aussicht stellt und das Vorhaben beim Bund mittlerweile angemeldet hat. Das 2019 auslaufende

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen eine Bezuschussung des Bundes von bis zu 60%. Die übrigen Mittel werden zu je 20% zwischen Land und kommunalen Projektträgern aufgeteilt. Insgesamt stehen dem Bund bis 2019 jährlich ca. 333 Mio. Euro bundesweit zur Verfügung. Für das Modul 1 der Regionalstadtbahn fallen Investitionskosten in Höhe von 85 Mio. Euro an.

Im Gesprächsverlauf bekräftigte der Bund erneut seine bereits im Jahr 2013 gemachten Zusagen und Kriterien für eine Projektförderung und betonte, dass es hier zu keinerlei Änderungen zu früheren Aussagen gekommen sei. Ferlemann bekräftigte insbesondere die grundsätzliche Bereitschaft des Bundes, das Modul 1 (Ammertal- und Ermstalbahn) über das GVFG zu fördern, sofern alle formalen Voraussetzungen erfüllt sind. Der Bund fördert über die GVFG-Bundesmittel kommunale Schienenverkehrsprojekte mit bis zu 60% der Gesamtkosten. Die genaue Förderhöhe hängt jedoch davon ab, wie viele Projekte ein Bundesland für die Förderung beim Bund anmeldet und wie hoch die für das Bundesland verfügbaren Bundesmittel in Abhängigkeit von den Anmeldungen der anderen Bundesländer ausfallen.

Mit der Vorlage des Rahmenantrags für das Modul 1 an das Land haben die Projektträger bereits eine Voraussetzung erfüllt. Der nächste formale Verfahrensschritt besteht in einem Finanzierungsantrag des Landes beim Bund, in dem auch die Sicherstellung der Gesamtfinanzierung des Projektes zwingend erklärt werden muss. Wie Staatssekretär Ferlemann in seinem Schreiben vom 23.06.2014 an Frau Staatssekretärin Widmann-Mauz MdB klarstellt, umfasst diese Garantie „die komplementäre Finanzierung zur anteiligen Finanzierung mit Bundesfinanzhilfen, die Finanzierung der nichtzuwendungsfähigen Anteile (z.B. der Planungs- und Vorbereitungskosten) und die Finanzierungsanteile, die ggf. nicht anteilig (mit bis zu 60% der zuwendungsfähigen Kosten) bis 2019 im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms finanziert werden können, sowie die ggf. erforderliche anschließende Finanzierung nach 2019.“

Die Bedingung einer Endfinanzierungsgarantie gelte im Übrigen auch für ein mögliches Nachfolgeprogramm des GVFG, wie Ferlemann betonte. Um das Verfahren weiterzuführen muss das Land daher zwingend eine formale

Endfinanzierungsgarantie abgeben. Die Aufteilung der tatsächlichen wirtschaftlichen Risiken zwischen Land und Kommunen ist davon unabhängig auf Landesebene zwischen den Partnern zu regeln.

Ferlemann ermunterte die kommunalen Projektträger die Antragstellung für das Modul 1 zeitnah vorzubringen. Im Gegensatz zu anderen Ländern, die eine Kofinanzierung ihrer angemeldeten Projekte nicht sicherstellen könnten, sei Baden-Württemberg ein finanzkräftiges Land. Der Verkehrsstaatssekretär sieht deshalb gewisse Chancen für eine Realisierung in Rahmen des laufenden GVFG bis 2019. Zugleich gab Ferlemann zu bedenken, dass die Projektpartner nicht auf bessere Förderbedingungen im Rahmen eines GVFG-Nachfolgeprogramms verlassen könnten, da weder der Zeitpunkt des Inkrafttretens, die Konditionen und Fördersätze sowie der Geltungsbereich für förderfähige Projekte absehbar sei.

Mit Blick auf die insgesamt vorhandenen Bundesfördermittel machte Ferlemann deutlich, dass der Bund von der Landesregierung eine Priorisierung aller anzumeldenden Bahnprojekte erwarte. Das BMVI selbst dürfe keine Auswahl der zu bezuschussenden Projekte vornehmen.

Die kommunalen Projektträger machten erneut deutlich, dass weder die Landkreise noch die Städte und Gemeinden finanziell in der Lage sind, das Ausfallrisiko des Gesamtvorhabens zu übernehmen.

Reumann: „Für die Umsetzung des Projektes benötigen wir den maximalen Bundesförderanteil von 60%. Weil wir davon ausgehen müssen, dass die Bundesmittel nicht für alle vom Land angemeldeten Bahnvorhaben ausreichen, muss das Land der Regionalstadtbahn eine entsprechende Priorität einräumen. Die Priorisierung und Klärung der Endfinanzierung sind weiterhin die zentralen Hürden, bei deren Überwindung wir nach wie vor auf die Unterstützung der Landesregierung angewiesen sind.“

Die kommunalen Projektträger begrüßten es, dass im Rahmen des Termins die jüngsten Irritationen über die Erforderlichkeit einer formal durch das Land zu gebenden Endfinanzierungsgarantie ausgeräumt wurden. Der weitere Weg sei klar beschrieben

worden. Reumann: „Mit den konkret formulierten Antrags- und Finanzierungsvoraussetzungen des Bundes in der Hand werden wir nun das Gespräch mit der Landesregierung weiter fortsetzen.“



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Frau
Annette Widmann-Mauz MdB
Parlamentarische Staatssekretärin
beim Bundesminister für Gesundheit
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Betreff: Regional-Stadtbahn Neckar-Alb

Bezug: Ihre E-Mail vom 10.06.2014
Aktenzeichen: LA 14/5152.5/3-08G176T/2239189
Datum: Berlin, *23. 06. 2014*
Seite 1 von 3

Sehr geehrte Frau Kollegin, *liebe Annette,*

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 10.06.2014, in welcher Sie im Vorfeld unseres Gespräches am 24.06.2014 um weitere Informationen zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb bitten.

Es freut mich zu hören, dass das Land Baden-Württemberg sich im Mai 2014 in einer Pressemeldung zum ersten Modul der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb bekennt. Somit kann der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Region Neckar-Alb weiter vorangebracht und den beteiligten Kommunen eine gewisse Planungssicherheit gewährt werden.

Hinsichtlich der Beantwortung Ihrer Fragen beziehe ich mich auf unseren bisherigen Schriftwechsel, in welchem auf die grundlegende Problematik zur Finanzierung des ÖPNV eingegangen wird.

Wie Ihnen bekannt ist, wurde das Gesamtvorhaben „Regional-Stadtbahn Neckar-Alb“ seitens des Landes Baden-Württemberg zur anteiligen Förderung im Rahmen des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angemeldet und vom Bund in dieses Programm nachrichtlich aufgenommen.

Der Bund hat diese Anmeldung in seinem Programmentwurf berücksichtigt und damit noch einmal deutlich gemacht, dass er bereit ist, das Vorhaben anteilig mit Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten zu fördern.

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmv.bund.de
www.bmvi.de





Seite 2 von 3

Eine endgültige Programmaufnahme ist erst möglich, wenn ein durch das Land geprüfter Finanzierungsantrag dem Bund vorgelegt wird und seitens des Landes die Erklärung abgegeben wird, dass die Fördervoraussetzungen in Gänze vorliegen. Dabei muss das Land gegenüber dem Bund nachweisen, dass insbesondere die Fördervoraussetzungen nach § 3 GVFG erfüllt werden.

Das setzt unter anderem voraus, dass auch eine Wirtschaftlichkeitsberechnung nach dem bundesweit einheitlichen Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des ÖPNV durchgeführt wurde und zu einem gesamtwirtschaftlich positiven Ergebnis geführt hat. Dafür sind die Länder zuständig.

Ich muss nochmals darauf hinweisen, dass das GVFG-Bundesprogramm nach derzeitiger gesetzlicher Grundlage nur noch bis zum Jahr 2019 läuft. Die Mittel sind somit nicht nur der Höhe nach begrenzt auf rund 333 Mio. € jährlich bundesweit, sondern auch zeitlich.

Welche Vorhaben anteilig im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms finanziert werden sollen, entscheiden die Länder in eigener Prioritätensetzung. Der Bund hat diesbezüglich kein Initiativrecht.

Damit die in Anspruch genommenen Zuwendungen sinnhaftig verwendet werden und das Förderziel erreicht wird, hat das Land in Anbetracht der oben genannten Grundlagen die Sicherstellung der Gesamtfinanzierung des Vorhabens sicher zu erklären. Dies beinhaltet die komplementäre Finanzierung zur anteiligen Finanzierung mit Bundesfinanzhilfen, die Finanzierung der nicht zuwendungsfähigen Anteile (z. B. der Planungs- und Vorbereitungskosten) und die Finanzierungsanteile, die ggf. nicht anteilig (mit bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten) bis 2019 im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms finanziert werden können, sowie die ggf. erforderliche anschließende Finanzierung nach 2019.

Hinsichtlich des weiteren Ablaufes zu einer endgültigen Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm bis hin zum Bewilligungsbescheid kann folgendes mitgeteilt werden:

- Erst mit Vorlage eines durch das Land geprüften Rahmenantrages „Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb“, kann eine grundsätzliche Betrachtung des Vorhabens durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und somit auch dann erst die Aufnahme in Kategorie "B" des GVFG-Bundesprogramms erfolgen.
- Bei Vorliegen eines vom Land geprüften Finanzierungsantrages zur endgültigen Aufnahme nach Kategorie "A" des GVFG-Bundesprogramms kann die Programmaufnahme durch das BMVI erfolgen.





Seite 3 von 3

- Voraussetzung für die endgültige Programmaufnahme in die Kategorie "A" ist u. a. eine Nutzen-Kosten-Untersuchung.
- Spätestens zur Vorlage des 1. Finanzierungsantrages ist die Erklärung der Sicherstellung der Gesamtfinanzierung für den Teil des Gesamtvorhabens, der im Rahmenantrag (Aufnahme Kategorie "B") und entsprechend in der vorgelegten Standardisierten Bewertung beurteilt wurde, vorzulegen.
- Die Aufnahme in Kategorie "A" ist zwingende Voraussetzung dafür, dass durch das Land ein Bewilligungsbescheid erteilt werden kann.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

