

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Elke Kiltz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Finanzierung der S-Bahnverlängerung nach Germersheim

Die **Kleine Anfrage 2129** vom 15. November 2004 hat folgenden Wortlaut:

Im Rahmen der Haushaltsberatungen hat die Landesregierung Auskünfte über die Finanzierung der S-Bahnverlängerung nach Germersheim erteilt. Daraus ging hervor, dass das Land bei den Zuschüssen für die S-Bahnverlängerung nach Germersheim einen größeren prozentualen Anteil als bei der Verlängerung nach Homburg/Saar übernehmen will.

Ich frage die Landesregierung:

1. Aus welchen Gründen soll der kommunale Eigenanteil bei der Verlängerung nach Germersheim mit 5 % deutlich niedriger ausfallen als bei der S-Bahnverlängerung nach Homburg (15 %)?
2. Aus welchen Gründen, in welcher jeweiligen Höhe und auf Basis welcher Rechtsgrundlage wollen sowohl das Land wie auch der ZRN der DB einen Zuschuss zu den Planungskosten gewähren?
3. Welcher jeweilige Eigenanteil (Angabe bitte in Prozent und absoluter Zahl) verbleibt bei den betroffenen Gesellschaften der DB?
4. Handelt es sich bei den Zuwendungen aus den öffentlichen Haushalten (Bundesprogramm GVFG, Landesprogramm GVFG aus Bundeszuweisungen, kommunale Eigenmittel) jeweils um Zuschüsse oder zinslose Darlehen an die DB?
5. Welche Regelungen über die Höhe der Stationspreise werden bzw. wurden in den Vereinbarungen über die Zuschüsse getroffen?
6. Wie ist der Stand der Planungen für die Erweiterung über den Rhein nach Graben-Neudorf/Bruchsal (Zeiträume, Kosten)?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 6. Dezember 2004 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Grundsatzentscheidung über die Festlegung des kommunalen Anteils bei der Finanzierung der S-Bahnverlängerung Speyer – Germersheim in Höhe von 5 % (Bund 60 %, Land 35 %) der auf rheinland-pfälzischem Gebiet anfallenden zuwendungsfähigen Kosten erfolgte bereits 1996 im Rahmen des Bau- und Finanzierungsvertrags über die R-/S-Bahn Rhein-Neckar West-Ost-Strecke zwischen Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Hessen, der Deutsche Bahn AG (DB AG) und dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) vom 20. März 1996.

Zu diesem Zeitpunkt waren seitens des Landes günstigere finanzielle Rahmenbedingungen gegeben als zum heutigen Zeitpunkt, so dass der Landesanteil entsprechend höher ausfallen konnte.

Darüber hinaus wurden bereits in der Vergangenheit und werden zukünftig erhebliche kostenintensive Verbesserungen der Netzinfrastruktur wie z. B. die Elektrifizierung der Strecke Germersheim – Speyer realisiert. Durch diese Maßnahmen sollen die betroffenen Gebietskörperschaften jedoch nicht übermäßig belastet werden.

Dagegen werden bei der S-Bahnverlängerung Kaiserslautern – Homburg lediglich die Bahnhöfe umgebaut. Hierzu ist ein kommunaler Finanzierungsanteil von 15 % (Bund 60 %, Land 25 %) der auf rheinland-pfälzischem Gebiet anfallenden zuwendungsfähigen Kosten vorgesehen. Der Bau bzw. Ausbau von Bahnhöfen kann vom Land nach der Verwaltungsvorschrift „Förderung des ÖPNV

b. w.

einschließlich des SPNV“ vom 14. Oktober 1997 grundsätzlich mit bis zu 85 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. Insofern wird diese Maßnahme entsprechend den landesüblichen Vorgaben gefördert.

Zu Frage 2:

Das Land Rheinland-Pfalz und der ZRN beteiligen sich mit einer Planungskostenpauschale von je 3,5 % der zuwendungsfähigen Kosten an der Maßnahme.

- Das Land hat sich wegen der außerordentlich hohen Bedeutung des Vorhabens für die rheinland-pfälzische Verkehrsinfrastruktur an der Finanzierung der Planungskosten beteiligt. Grundlagen für die Beteiligung des Landes sind das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. Dezember 1993 und das Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr vom 17. November 1995.
- Nach Angaben des ZRN entspricht die S-Bahnverlängerung Speyer – Germersheim dessen verkehrspolitischen Leitlinien, die im „Grundsatzkonzept Rhein-Neckar-Takt 2010“ vom 10. Oktober 1996 dokumentiert worden sind. Grundlagen der Beteiligung des ZRN sind der entsprechende Beschluss der ZRN-Verbandsversammlung vom 14. Dezember 1996 und der o. g. Bau- und Finanzierungsvertrag.

Zu Frage 3:

Die DB AG trägt an der S-Bahnverlängerung Speyer – Germersheim alle nicht zuwendungsfähigen Kosten und alle Planungskosten, die über den von Land und ZRN gedeckten Planungskostenpauschalen liegen. Auf Grundlage einer Kostenübersicht der DB AG von Ende 2003 verbleiben bei ihr Planungskosten in Höhe von ca. 1,3 Mio. € und Baukosten in Höhe von ca. 0,56 Mio. €. Dies sind rd. 48 % der Planungskosten und rd. 2,6 % der Baukosten.

Zu Frage 4:

Bei den Zuwendungen handelt es sich um Zuschüsse.

Zu Frage 5:

Im Ergänzungsvertrag zum o. g. Bau- und Finanzierungsvertrag ist u. a. vereinbart, dass für die Vorhaltung und den Betrieb der Verkehrsstationen von der DB S & S ein Entgelt (Stationspreis) nach den Allgemeinen Bedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur von Personenbahnhöfen der DB AG erhoben wird.

Zu Frage 6:

Die Gesamtinvestitionskosten der S-Bahnverlängerung Germersheim – Bruchsal liegen nach Angaben der DB AG bei rd. 15,6 Mio. € (ohne Planungskosten und Gebühren des Eisenbahnbundesamtes).

Die DB AG als Maßnahmenträger bereitet derzeit den Antrag auf Aufnahme des Vorhabens in das GVFG-Bundesprogramm vor. Das Land Rheinland-Pfalz hat den entsprechenden Antragsunterlagen der DB AG zugestimmt und eine finanzielle Beteiligung des Landes in Höhe von 25 % der auf rheinland-pfälzischem Gebiet anfallenden zuwendungsfähigen Kosten bestätigt. Das weitere Vorgehen ist zwischen den Beteiligten noch abzuklären.

Hans-Artur Bauckhage
Staatsminister