

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/8662 –

Schienerpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Dienstleistungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr werden im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Aachener Verkehrsverbund (AVV), Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Westfalentarif täglich von Pendlern in Anspruch genommen. Der reibungslose Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) besitzt somit weitreichende Auswirkungen auf verschiedenste wirtschaftliche und gesellschaftliche Bereiche in der Region.

CDU, CSU und SPD haben in ihrem Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode „Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land“ vereinbart, dass „die Verlagerung der Pendlerverkehre auf die Schiene“ gefördert werden solle (www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1, S. 76). Damit steht die Bundesregierung unter der Maßgabe, diese Vereinbarung umzusetzen und die Pendlerverkehre auf der Schiene zu stärken.

1. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung im gesamten Liniennetz des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR), Aachener Verkehrsverbund (AVV), Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Westfalentarif in den Jahren seit einschließlich 2009 der Anteil der Regionalzüge, die ohne jede Verspätung, mit Verspätung von weniger als sechs Minuten, mit Verspätung von weniger als 16 Minuten und mit Verspätung von 16 Minuten oder mehr ihre Fahrten erbracht haben (bitte aufschlüsseln und Werte für morgendliche und abendliche Hauptverkehrszeiten sowie für den gesamten Tagesverlauf ausweisen)?

2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung im gesamten Liniennetz des VRR, AVV, VRS und Westfalentarifs in den Jahren seit einschließlich 2009 der Anteil der durch die DB Regio AG, Region NRW betriebenen Regionalzüge, die ohne jede Verspätung, mit Verspätung von weniger als sechs Minuten, mit Verspätung von weniger als 16 Minuten und mit Verspätung von 16 Minuten oder mehr ihre Fahrten erbracht haben (bitte aufschlüsseln und Werte für morgendliche und abendliche Hauptverkehrszeiten sowie für den gesamten Tagesverlauf ausweisen)?
3. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung im gesamten Liniennetz des VRR, AVV, VRS und Westfalentarifs in den Jahren seit einschließlich 2009 der Anteil der durch die Abellio Deutschland, NordWestBahn, National Express, MittelrheinBahn, Rhein-Erft-Bahn und Eurobahn betriebenen Regionalzüge, die ohne jede Verspätung, mit Verspätung von weniger als sechs Minuten, mit Verspätung von weniger als 16 Minuten und mit Verspätung von 16 Minuten oder mehr ihre Fahrten erbracht haben (bitte aufschlüsseln und Werte für morgendliche und abendliche Hauptverkehrszeiten sowie für den gesamten Tagesverlauf ausweisen)?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Jahr	Uhrzeit	Pktl. (<6')	Pktl. (<16')
2014	morgens	93%	99%
2015	morgens	92%	98%
2016	morgens	92%	98%
2017	morgens	92%	98%
2018	morgens	90%	98%
2014	abends	90%	98%
2015	abends	88%	97%
2016	abends	89%	98%
2017	abends	88%	97%
2018	abends	85%	96%
2014	gesamt	92%	98%
2015	gesamt	90%	98%
2016	gesamt	91%	98%
2017	gesamt	90%	98%
2018	gesamt	88%	97%

Quelle: DB AG

Es wurden folgende Annahmen getroffen: Hauptverkehrszeit (HVZ) morgens 6 bis 9 Uhr sowie HVZ abends 16 bis 19 Uhr. Werte vor dem Jahr 2014 liegen für den Detailschnitt auf die Länder nicht vor. Betrachtet wurden Betriebsstellen in Nordrhein-Westfalen, keine DB-fremde Infrastruktur.

Eine darüber hinausgehende Veröffentlichung pünktlichkeitsbezogener Daten und eine Differenzierung zwischen den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist aufgrund der Pflicht zur Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse privater Dritter nicht möglich.

4. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung im gesamten Liniennetz des VRR, AVV, VRS und Westfalentarifs in den Jahren seit einschließlich 2009 der Anteil der ausgefallenen Fahrten von Regionalzügen (bitte aufschlüsseln und Werte für morgendliche und abendliche Hauptverkehrszeiten sowie für den gesamten Tagesverlauf ausweisen)?

Jahr	Uhrzeit	Anteil Ausfälle
2014	gesamt	1%
2015	gesamt	1%
2016	gesamt	1%
2017	gesamt	1%
2018	gesamt	2%
2014	morgens	1%
2015	morgens	1%
2016	morgens	1%
2017	morgens	1%
2018	morgens	1%
2014	abends	1%
2015	abends	1%
2016	abends	1%
2017	abends	1%
2018	abends	1%

Quelle: DB AG

Es wurden folgende Annahmen getroffen: Hauptverkehrszeit (HVZ) morgens 6 bis 9 Uhr sowie HVZ abends 16 bis 19 Uhr. Betrachtet wurden Betriebsstellen in Nordrhein-Westfalen, keine DB-fremde Infrastruktur. Der Anteil Ausfälle beinhaltet die untertägigen, störungsbedingten Änderungen. Werte vor dem Jahr 2014 liegen für den Detailschnitt auf die Länder nicht vor.

5. Wie viele Verspätungsminuten sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf Linien des Regionalverkehrs im VRR, AVV, VRS und Westfalentarif seit einschließlich 2009 jährlich entstanden (bitte aufschlüsseln)?

Die DB AG hat folgende Informationen zu den codierten Verspätungsminuten je Zug (cVmin/Zug) zur Verfügung gestellt:

Jahr	Uhrzeit	cVmin/Zug
2014	gesamt	2,3
2015	gesamt	2,7
2016	gesamt	2,6
2017	gesamt	2,8
2018	gesamt	3,2

Quelle: DB AG

Betrachtet wurden Betriebsstellen in Nordrhein-Westfalen, keine DB-fremde Infrastruktur. Werte vor dem Jahr 2014 liegen für den Detailschnitt auf die Länder nicht vor.

6. Kam es in den Jahren seit einschließlich 2009 in den Regionalzügen des VRR, AVV, VRS und Westfalentarifs zu regelmäßigen Überlastungssituationen?

Wenn ja, wann, und auf welchen Linien?

Die Deutsche Bahn AG führt keine statistischen Erhebungen zu Überlastungssituationen durch, so dass der Bundesregierung keine Informationen vorliegen.

7. Sollten aktuelle Überlastungssituationen bestehen, wie sollen diese nach Kenntnis der Bundesregierung behoben werden?

Die DB AG folgende Informationen zur Verfügung gestellt:

Bereich Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR): Um Überlastungssituationen schon im Voraus entgegenzuwirken, werden bei Neuausschreibungen die Kapazitäten der Züge den neuen Bedarfen angepasst. Ebenso wird bei Bedarf – im Rahmen der vertraglichen Möglichkeiten – bei Bestandsverkehren eine Ausweitung der Fahrzeugkapazitäten oder der angebotenen Fahrten je Stunde angestrebt.

Bereich des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL): Nach Kenntnis der DB Regio forciert der NWL eine Elektrifizierung der Strecke Münster–Enschede. So soll eine Durchbindung in das niederländische Eisenbahnnetz geschaffen werden. Weitere Fahrgastzuwächse sollen mit Elektrotriebwagen kompensiert werden. Um Überlastungssituationen schon im Voraus entgegenzuwirken, werden bei Neuausschreibungen die Kapazitäten der Züge den neuen Bedarfen angepasst. Ebenso wird bei Bedarf auch bei Bestandsverkehren eine Ausweitung der Fahrzeugkapazitäten oder der angebotenen Fahrten je Stunde in Zusammenarbeit mit dem NWL umgesetzt.

Bereich des Verkehrsverbands Rhein-Ruhr (VRR): Der VRR sorgt in Neuausschreibungen der Verkehre für zusätzliche Sitzplatzkapazitäten in den Fahrzeugen, falls Bedarf besteht z. B. beim RRX-Projekt. Ebenfalls wird aktuell und zukünftig die Schienennetzinfrastruktur angepasst, um mehr Kapazitäten zu schaffen. Im Rahmen von laufenden Verkehrsverträgen können durch Zusatzbestellungen die entstandenen/entstehenden Bedarfe gedeckt werden.

8. Wie viele Verkehrsstationen werden nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig im Land Nordrhein-Westfalen in den jeweiligen Landkreisen von Regionalzügen angefahren?

Nach Angaben der DB AG werden derzeit 698 Verkehrsstationen in Nordrhein-Westfalen von Regionalzügen angefahren, siehe dazu folgende Übersicht:

Kreise und kreisfreie Städte	Anzahl Stationen
Aachen	5
Aachen Kreis	4
Bielefeld	11
Bochum	10
Bonn	9
Borken	9
Bottrop	4
Coesfeld	15
Dortmund	44
Duisburg	17
Düren	3
Düsseldorf	24
Ennepe-Ruhr-Kreis	14
Essen	26
Euskirchen	20
Gelsenkirchen	6
Gütersloh	13
Hagen	9
Hamm	3
Heinsberg	9
Herford	8
Herne	3
Hochsauerlandkreis	19
Höxter	12
Kleve	13
Köln	31
Krefeld	6
Leverkusen	5
Lippe	13
Märkischer Kreis	25
Mettmann	16
Minden-Lübbecke	9
Mönchengladbach	8
Mülheim an der Ruhr	3

Kreise und kreisfreie Städte	Anzahl Stationen
Münster	8
Oberbergischer Kreis	5
Oberhausen	4
Olpe	14
Paderborn	10
Recklinghausen	20
Remscheid	4
Rhein-Erft-Kreis	16
Rheinisch-Bergischer Kreis	7
Rhein-Kreis Neuss	20
Rhein-Sieg-Kreis	33
Siegen-Wittgenstein	31
Soest	11
Solingen	5
Steinfurt	18
Unna	22
Viersen	7
Warendorf	12
Wesel	15
Wuppertal	10
Gesamtergebnis	698

Quelle: DB AG

9. Wie hoch sind die Ein- und Ausstiegszahlen an den Verkehrsstationen im Land Nordrhein-Westfalen, an denen Regionalzüge halten (bitte einzeln angeben)?

Clusterung der 698 Verkehrsstationen in Nordrhein-Westfalen nach Anzahl Reisender und Besucher:

Anzahl Reisende und Besucher pro Tag	Anzahl Verkehrsstationen
Kleiner 1000	325
1000-2500	164
2501-5000	106
5001-10.000	50
10.001-50.000	44
50.001-100.000	4
100.001-200.000	3
Größer 200.000	2

Quelle: DB AG

10. Wie hoch liegen nach Kenntnis der Bundesregierung die täglichen Fahrgastzahlen im Durchschnitt in den jeweiligen Regionalzügen im Land Nordrhein-Westfalen (bitte für die Jahre seit einschließlich 2009 angeben)?

Die DB AG hat folgende Informationen zur Verfügung gestellt:

Einsteiger		
Jahr		durchschnittl. je Tag
2009	312.658.219	856.598
2010	295.853.900	810.559
2011	306.115.835	838.674
2012	325.132.057	838.674
2013	327.078.287	896.105
2014	327.078.287	901.588
2015	323.414.952	886.068
2016	314.082.161	860.499
2017	313.027.594	857.610
2018	306.932.945	840.912

Quelle: DB AG

Es handelt sich nur um die Fahrgastzahlen bei DB Regio. Über Zahlen anderer privater Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen der DB AG keine Informationen vor.

11. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil von Pendlern, die täglich die jeweiligen Regionalzüge im Land Nordrhein-Westfalen nutzen (bitte für die Jahre seit einschließlich 2009 angeben)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

12. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell Überlegungen, Verbindungen im Regionalverkehr VRR, AVV, VRS und Westfalentarif einzustellen, und wenn ja, welche Verbindungen sind von diesen Überlegungen betroffen, und warum sollen diese eingestellt werden?

Die DB AG hat dazu folgende Informationen geliefert:

NVR-Bereich: Der DB Regio AG liegen keine Kenntnisse vor, dass Verbindungen des Regionalverkehrs eingestellt werden sollen.

NWL-Bereich: Der DB Regio AG liegen keine Kenntnisse vor, dass Verbindungen des Regionalverkehrs eingestellt werden sollen.

VRR-Bereich: Einstellung der SPNV-Verkehre der RB 37 – Ersatz durch Busverkehre. Der VRR begründet dies mit einer zu geringen Fahrgastnachfrage.

13. Wie haben sich die Regionalisierungsmittel für die Bundesländer seit 2009 insgesamt entwickelt, und wie hat sich im gleichen Zeitraum insgesamt die erbrachte Leistung (Zugkilometer) im SPNV sowie der Preis pro bestelltem Zugkilometer in den jeweiligen Ländern entwickelt?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/8309 verwiesen.

14. Wie wurden die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel nach Kenntnis der Bundesregierung durch das Land Nordrhein-Westfalen jeweils entsprechend den folgenden vereinbarten Kriterien seit dem Jahr 2009 verwendet (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben):
- a) Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV),
 - b) Leistungsbestellungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV),
 - c) Managementaufwand des SPNV,
 - d) Managementaufwand des ÖPNV,
 - e) Investitionen in Verkehrsanlagen des SPNV,
 - f) Investitionen in Verkehrsanlagen des ÖPNV,
 - g) Investitionen in Fahrzeuge des SPNV,
 - h) Investitionen in Fahrzeuge des ÖPNV,
 - i) Tarifausgleich – Verbundförderung,
 - j) Tarifausgleich – Ausbildungsförderung?

Die Angaben sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt. Bzgl. der Werte für 2016 der Hinweis, dass diese durch Nordrhein-Westfalen mittels des Verwendungsnachweises für 2017 korrigiert wurden. Daher ergeben sich Abweichungen zu den im Bericht der Bundesregierung zur Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder im Jahr 2016 auf Bundestagsdrucksache 19/3395 veröffentlichten Zahlen.

Jahr	2009	
	Euro	Anteil in %
Zuweisung Regionalisierungsmittel	1.067.759.700,00	100,0
a) Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	837.498.753,08	78,4
b) Leistungsbestellungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	5.600.000,00	0,5
c) Managementaufwand des SPNV	19.400.000,00	1,8
d) Managementaufwand des ÖPNV	11.162.000,00	1,0
e) Investitionen in Verkehrsanlagen des SPNV	65.730.597,09	6,2
f) Investitionen in Verkehrsanlagen des ÖPNV	37.313.435,59	3,5
g) Investitionen in Fahrzeuge des SPNV	91.138.477,33	8,5
h) Investitionen in Fahrzeuge des ÖPNV	0,00	0,0
i) Tarifausgleich – Verbundförderung	1.286.000,00	0,1
j) Tarifausgleich – Ausbildungsförderung	0,00	0,0

	Jahr	2010	
		Euro	Anteil in %
	Zuweisung Regionalisierungsmittel	1.083.776.095,56	100,0
a)	Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	805.069.604,72	74,3
b)	Leistungsbestellungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	28.000.000,00	2,6
c)	Managementaufwand des SPNV	19.400.000,00	1,8
d)	Managementaufwand des ÖPNV	11.200.000,00	1,0
e)	Investitionen in Verkehrsanlagen des SPNV	60.227.132,03	5,6
f)	Investitionen in Verkehrsanlagen des ÖPNV	-97.055.298,76	-9,0
g)	Investitionen in Fahrzeuge des SPNV	64.413.902,70	5,9
h)	Investitionen in Fahrzeuge des ÖPNV	0,00	0,0
i)	Tarifausgleich – Verbundförderung	6.000.000,00	0,6
j)	Tarifausgleich – Ausbildungsförderung	0,00	0,0

	Jahr	2011	
		Euro	Anteil in %
	Zuweisung Regionalisierungsmittel	1.100.032.736,88	100,0
a)	Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	824.286.700,00	74,9
b)	Leistungsbestellungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	35.000.000,00	3,2
c)	Managementaufwand des SPNV	20.500.000,00	1,9
d)	Managementaufwand des ÖPNV	11.200.000,00	1,0
e)	Investitionen in Verkehrsanlagen des SPNV	27.644.977,99	2,5
f)	Investitionen in Verkehrsanlagen des ÖPNV	32.027.470,18	2,9
g)	Investitionen in Fahrzeuge des SPNV	57.049.071,77	5,2
h)	Investitionen in Fahrzeuge des ÖPNV	0,00	0,0
i)	Tarifausgleich – Verbundförderung	6.000.000,00	0,5
j)	Tarifausgleich – Ausbildungsförderung	0,00	0,0

	Jahr	2012	
		Euro	Anteil in %
	Zuweisung Regionalisierungsmittel	1.116.533.228,04	100,0
a)	Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	838.744.097,89	75,1
b)	Leistungsbestellungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	35.000.000,00	3,1
c)	Managementaufwand des SPNV	20.500.000,00	1,8
d)	Managementaufwand des ÖPNV	11.200.000,00	1,0
e)	Investitionen in Verkehrsanlagen des SPNV	56.541.460,84	5,1
f)	Investitionen in Verkehrsanlagen des ÖPNV	14.604.297,42	1,3
g)	Investitionen in Fahrzeuge des SPNV	56.433.258,62	5,1
h)	Investitionen in Fahrzeuge des ÖPNV	0,00	0,0
i)	Tarifausgleich – Verbundförderung	6.000.000,00	0,5
j)	Tarifausgleich – Ausbildungsförderung	0,00	0,0

	Jahr	2013	
		Euro	Anteil in %
	Zuweisung Regionalisierungsmittel	1.133.281.226,40	100,0
a)	Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	919.529.153,54	81,1
b)	Leistungsbestellungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	35.000.000,00	3,1
c)	Managementaufwand des SPNV	20.500.000,00	1,8
d)	Managementaufwand des ÖPNV	11.200.000,00	1,0
e)	Investitionen in Verkehrsanlagen des SPNV	50.449.566,30	4,5
f)	Investitionen in Verkehrsanlagen des ÖPNV	23.755.857,84	2,1
g)	Investitionen in Fahrzeuge des SPNV	0,00	0,0
h)	Investitionen in Fahrzeuge des ÖPNV	57.792.795,26	5,1
i)	Tarifausgleich – Verbundförderung	6.000.000,00	0,5
j)	Tarifausgleich – Ausbildungsförderung	-6.029.656,00	-0,5

	Jahr	2014	
		Euro	Anteil in %
	Zuweisung Regionalisierungsmittel	1.150.280.444,76	100,0
a)	Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	926.750.559,39	80,6
b)	Leistungsbestellungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	35.000.000,00	3,0
c)	Managementaufwand des SPNV	20.500.000,00	1,8
d)	Managementaufwand des ÖPNV	11.200.000,00	1,0
e)	Investitionen in Verkehrsanlagen des SPNV	49.903.485,28	4,3
f)	Investitionen in Verkehrsanlagen des ÖPNV	25.034.246,31	2,2
g)	Investitionen in Fahrzeuge des SPNV	0,00	0,0
h)	Investitionen in Fahrzeuge des ÖPNV	57.263.447,06	5,0
i)	Tarifausgleich – Verbundförderung	6.000.000,00	0,5
j)	Tarifausgleich – Ausbildungsförderung	68.495,00	0,0

	Jahr	2015	
		Euro	Anteil in %
	Zuweisung Regionalisierungsmittel	1.167.534.651,47	100,0
a)	Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	927.449.996,00	79,4
b)	Leistungsbestellungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	35.000.000,00	3,0
c)	Managementaufwand des SPNV	20.500.000,00	1,8
d)	Managementaufwand des ÖPNV	11.200.000,00	
e)	Investitionen in Verkehrsanlagen des SPNV	24.516.683,95	2,1
f)	Investitionen in Verkehrsanlagen des ÖPNV	27.381.202,27	2,3
g)	Investitionen in Fahrzeuge des SPNV	60.000.000,00	5,1
h)	Investitionen in Fahrzeuge des ÖPNV	57.673.054,30	4,9
i)	Tarifausgleich – Verbundförderung	6.000.000,00	0,5
j)	Tarifausgleich – Ausbildungsförderung	0,00	0,0

	Jahr	2016	
		Euro	Anteil in %
	Zuweisung Regionalisierungsmittel	1.286.640.000,00	100,0
a)	Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	878.960.687,26	68,3
b)	Leistungsbestellungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	0,00	0,0
c)	Managementaufwand des SPNV	14.984.006,00	1,2
d)	Managementaufwand des ÖPNV	4.968.000,00	0,4
e)	Investitionen in Verkehrsanlagen des SPNV	75.619.688,00	5,9
f)	Investitionen in Verkehrsanlagen des ÖPNV	22.139.802,00	1,7
g)	Investitionen in Fahrzeuge des SPNV	0,00	0,0
h)	Investitionen in Fahrzeuge des ÖPNV	0,00	0,0
i)	Tarifausgleich – Verbundförderung	0,00	0,0
j)	Tarifausgleich – Ausbildungsförderung	0,00	0,0

	Jahr	2017	
		Euro	Anteil in %
	Zuweisung Regionalisierungsmittel	1.336.104.640,00	100,0
a)	Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	917.865.607,59	68,7
b)	Leistungsbestellungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	0,00	0,0
c)	Managementaufwand des SPNV	16.254.326,53	1,2
d)	Managementaufwand des ÖPNV	5.462.734,35	0,4
e)	Investitionen in Verkehrsanlagen des SPNV	39.149.613,00	2,9
f)	Investitionen in Verkehrsanlagen des ÖPNV	24.419.155,00	1,8
g)	Investitionen in Fahrzeuge des SPNV	0,00	0,0
h)	Investitionen in Fahrzeuge des ÖPNV	469.600,00	0,0
i)	Tarifausgleich – Verbundförderung	3.275.317,00	0,2
j)	Tarifausgleich – Ausbildungsförderung	0,00	0,0

15. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die in den einzelnen Jahren jeweils nicht durch das Bundesland verausgabten Regionalisierungsmittel, und für welche konkreten Vorhaben wurden diese nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils in welcher Höhe zurückgestellt?
16. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die gegenwärtig noch durch das Land Nordrhein-Westfalen „angesparten“ Regionalisierungsmittel (siehe Bundestagsdrucksache 19/3395, S. 6, Nummer 9), und für welche konkreten Vorhaben wurden hier jeweils Rückstellungen in welcher Höhe durch das Land angemeldet?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat in den vergangenen Jahren regelmäßig die zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel nicht vollständig verausgabt. Es handelt sich dabei nicht um Rückstellungen im betriebswirtschaftlichen Sinne, sondern um Mittel, die noch nicht dem Verwendungszweck gemäß eingesetzt wurden. Die Entwicklung zum jeweiligen Jahresende ist in nachfolgender Tabelle dargestellt. Der Wert zum Jahresende 2016 entspricht nicht dem im Bericht der Bundesregierung zur Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder im Jahr 2016 auf Bundestagsdrucksache 19/3395 veröffentlichten Wert, da dieser zwischenzeitlich durch Nordrhein-Westfalen bei der Vorlage des Verwendungsnachweises für 2017 korrigiert wurde.

Differenz verfügbare Mittel / Ausgaben	
Stichtag	Euro
31.12.2009	202.334.783,03
31.12.2010	380.451.077,48
31.12.2011	458.712.786,69
31.12.2012	528.351.998,58
31.12.2013	534.167.635,06
03.12.2014	542.256.713,06
31.12.2015	530.687.311,42
31.12.2016	626.711.554,18
31.12.2017	668.609.854,41

Angaben, wofür diese Mittel verwendet werden sollen, sind erst seit dem Jahr 2016 vorgeschrieben (zur Gesetzeshistorie vgl. Bericht der Bundesregierung zur Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder im Jahr 2016 auf Bundestagsdrucksache 19/3395). Daher liegen der Bundesregierung für den Zeitraum bis 2015 diese Informationen nicht vor.

Im Nachweis über die Verwendung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2017 hat das Land Nordrhein-Westfalen ausgeführt, dass die erforderliche Restbildung auf einer verzögerten Abwicklung einer Vielzahl von in der Förderung befindlichen und bereits vertraglich vereinbarten Projekten beruhen, vernehmlich handle es sich um Infrastrukturmaßnahmen. Dazu seien in 2017 im Landeshaushalt Ausgabereste in Höhe von rd. 31,98 Mio. Euro gebildet worden, wodurch sich der Restbestand auf insgesamt rd. 668,61 Mio. Euro erhöht habe. Explizit genannt

wurden der vereinbarte Landesanteil an der Strecke Emmerich–Oberhausen

(Betuwe-Linie), Großbahnhöfe im Rahmen des Bahnhofspakets (Hauptbahnhöfe Dortmund, Duisburg), weitere Stationen im Rahmen der Bahnhofsmo-
dernisierungsoffensive sowie an den Außenästen des RRX und verbleibende Ausfinan-
zierungen bereits begonnener Projekte.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

