

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0350/2015
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 05.02.2015	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 24.02.2015

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	05.03.2015	Ö
Stadtrat	Entscheidung	25.03.2015	Ö

**Betreff:**  
Haltepunkt Schott Glas/Hattenbergstraße  
Antrag Nr. 92/2001 der Stadtratsfraktionen CDU und FDP

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 09.02.2015

gez. Eder

Katrin Eder  
Beigeordnete

Mainz, 24.02.2015

gez. Ebling

Michael Ebling  
Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

1. Der **Verkehrsausschuss** nimmt den dargestellten Sachstand zur Kenntnis und empfiehlt dem **Stadtrat**, den Antrag 92/2001 der Stadtratsfraktionen CDU und FDP in zwei Jahren erneut aufzurufen.
2. Der **Stadtrat** beschließt, den Antrag 92/2001 der Stadtratsfraktionen CDU und FDP in zwei Jahren erneut aufzurufen.

## Problembeschreibung / Begründung:

### 1. Sachverhalt

Die Verwaltung hatte in früheren Sachstandsberichten dargestellt, dass die Stadt Mainz derzeit nicht in der Lage ist, für dieses Projekt den üblicherweise bei Zuschussmaßnahmen zu leistenden Komplementäranteil aufzubringen, der im vorliegenden Fall mehrere Millionen Euro beträgt.

Nachdem beim zuständigen Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur (ISIM) bekannt geworden war, dass dieses Projekt aus den oben genannten Finanzierungsaspekten heraus nicht weiter verfolgt werden soll, fanden Gespräche mit der Stadt Mainz statt, in denen einerseits das besondere Interesse des Landes an dem Haltepunkt betont und gleichzeitig auch in Aussicht gestellt wurde, nach Wegen zu suchen, die Finanzierung in einem für die Stadt Mainz tragbaren Modus sicherzustellen.

Um eine für alle Seiten gleichwertige Diskussionsebene zu schaffen, wurde seinerzeit eine ältere Potenzialabschätzung aktualisiert und zwischen Ministerium und Stadt abgeglichen. Das Ergebnis bestätigte die Auffassung des ISIM, dieses Projekt weiterhin verfolgen zu wollen und nach geeigneten Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen.

Auf eine Nachfrage der Verkehrsverwaltung nach dem diesbezüglichen Sachstand berichtete die zuständige Fachabteilung des ISIM vor kurzem, dass aus folgenden Gründen momentan auf verschiedenen Ebenen keine verbindlichen Aussagen über mittelfristige Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten getroffen werden können:

- Die bisherige Regelung zur Höhe der Regionalisierungsmittel läuft formal zum Jahresende aus. Diese Mittel gehen auf die Bahnreform von 1994 zurück. Der Bund überweist insgesamt rund 7 Milliarden Euro an die Länder, damit diese den Regionalverkehr finanzieren. Die Regionalisierungsmittel wurden seit 2008 um jährlich 1,5 Prozent erhöht ("dynamisiert"), um die stetig steigenden Kosten des Bahnverkehrs aufzufangen. Die Aufgabenträger für den regionalen Schienenverkehr sind bei der Bestellung der Verkehrsleistungen auch für das laufende Jahr von dieser Dynamisierung ausgegangen. Mit dem vorliegenden Entwurf für den Bundeshaushalt 2015 hat der Bund jedoch faktisch eine Kürzung der Nahverkehrsmittel vorgenommen, indem er beabsichtigt, die bisherige jährliche Dynamisierung um 1,5 % auszusetzen. Zwar hat der zuständige Schienenzweckverband eine Resolution gegen diese Vorgehensweise verabschiedet, trotzdem kann dies für das Land Rheinland-Pfalz bedeuten, dass im kommenden Jahr entgegen der bisherigen Zusage rund 6 Mio. € weniger an Nahverkehrsmitteln zur Verfügung stehen. Um zu vermeiden, dass das bestehende Fahrtenangebot ausgedünnt werden muss, bestünde dann die Notwendigkeit, dass der notwendige Fehlbetrag aus anderen Haushaltsbereichen quergedeckt wird. Da hierzu möglicherweise Mittel für Infrastrukturprojekte in Frage kämen, verweist das ISIM für das Projekt Haltepunkt Schott derzeit auf die noch offenen finanziellen Rahmenbedingungen.
- Ebenfalls ungeklärt ist die Zukunft der Bundesmittel aus dem GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz), da dieses Förderinstrument im Jahr 2019 ausläuft. Auch dies könnte mittelfristig die Finanzierungsfähigkeit von Fördervorhaben tangieren.

Das ISIM hat auf Nachfrage erklärt, dass das Thema nach wie vor im Fokus mittelfristiger Entwicklungsperspektiven stehe und nach Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen mit Nachdruck vorangetrieben werden solle.

Da für diese Aktivitäten jedoch zunächst die Entwicklungen auf Bundesebene abzuwarten sind, empfiehlt die Verkehrsverwaltung den städtischen Gremien, den Antrag 92/2001 der Stadtratsfraktionen CDU und FDP in zwei Jahren erneut aufzurufen.

## **2. Kosten/Finanzierung**

Der Stadt Mainz entstehen im Zusammenhang mit den derzeitigen Überlegungen zur Weiterverfolgung des Projektes vorläufig keine weiteren Kosten.

## **3. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen**

Geschlechtsspezifische Auswirkungen: keine

### **Finanzielle Auswirkungen:**

ja, Stellungnahme des Amtes 20 (Anlage 1)

nein