

Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Nordrhein-Westfalen



PRO BAHN NRW e. V. • Mülheimer Str. 91 • 47058 Duisburg

Landtag Nordrhein-Westfalen

z. Hd. Herrn Hans-Georg Schröder

Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf

**Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.**

Mülheimer Str. 91

47058 Duisburg

Fon 0203 398 1698

✉ info@probahn-nrw.de

🌐 www.probahn-nrw.de

Ihr Ansprechpartner:

Lothar Ebbers

Neugahleener Straße 20

46149 Oberhausen

Fon 0208 635 1916

✉ ebbers@probahn-nrw.de

Duisburg, den 27. Mai 2014

Stellungnahme zum Antrag "Verfall der Infrastruktur und Rückbau des ÖPNV stoppen: Finanzmittel sichern und vorziehen, Kommunen beistehen" (Drucksache 16/4587) zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 03.06.2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

der vorliegende Antrag spiegelt die aktuelle Situation des ÖPNV wider, wie sie sich auch aus dem Bericht der ÖPNV-Zukunftskommission sowie den Ergebnissen der Daehre- und der Bodewig-Kommission ergibt. Aufgrund der langjährigen Benachteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen sowohl bei Investitionen in das Schienennetz als auch bei der Zuweisung der Regionalisierungs- und Entflechtungsmittel ist die Situation in unserem Bundesland besonders kritisch, verstärkt durch die prekäre Finanzsituation eines Großteils der Großstädte.

Die bisherige Basis der Finanzierung des ÖPNV entfällt in den nächsten Jahren bzw. muss völlig neu verhandelt werden. Leider lässt die Koalitionsvereinbarung auf Bundesebene nicht auf baldige Klärung der offenen Finanzfragen hoffen, da immer wieder auf die Neuverhandlung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen nach 2019 verwiesen wird. Selbst die Entscheidung über eine neue und verbesserte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und Deutscher Bahn wurde verschoben, indem die bestehende LuFV verlängert wurde. Auch bei der Neufestsetzung der Regionalisierungsmittel und ihre Verteilung auf die einzelnen Länder ab 2016 gibt es bislang wenig Anzeichen für eine grundsätzliche Verbesserung.

Eine solche Politik wird der wichtigen Zukunftsfrage der Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nicht gerecht, insbesondere wenn wichtige Investitionsentscheidungen nicht getroffen werden können. Aufgrund der Finanzlage der Länder insgesamt und der anstehenden Schuldenbremse kann auch nur eingeschränkt erwartet werden, dass das Land NRW für den Bund in Vorleistung tritt, ohne dass vom Bund feste Zusagen für die endgültige Übernahme der Kosten gemacht werden.

Zum Fragenkatalog:

1. Sind die im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD vereinbarten zusätzlichen Bundesmittel von fünf Milliarden Euro verteilt auf vier Jahre ausreichend, um die vorhandenen Finanzierungsgpässe im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu beseitigen?

Mit diesem Mittelansatz können selbst die vordringlichsten Maßnahmen im Schienennetz des Bundes kaum durchgeführt werden, zumal auch ein noch nicht bekannter Anteil auf Straße und Wasserstraße entfallen wird. Es ist leider kaum damit zu rechnen, dass es zur erhöhten Mittelzuweisung für reine SPNV-Strecken oder die kommunale Schiene kommt.

2. Was sind die gravierendsten Folgen einer fortschreitenden Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur?

Durch Mängel an den Strecken wird es verstärkt zu Fahrzeitverlängerungen, Anschlussverlusten, Angebotseinschränkungen oder gar Schienenersatzverkehren kommen. Dies erfordert zusätzliche Betriebskosten und verursacht zugleich Einnahmeausfälle aufgrund eines wenig attraktiven Angebots. So werden für den wegen der Sperrung der Müngstener Brücke unterbrochenen Verkehr auf der S 7 (Der Müngstener) genauso viele Fahrzeuge und Triebfahrzeugführer gebraucht wie im Planverkehr, zusätzlich müssen zahlreiche Gelenkbusse für den Schienenersatzverkehr eingesetzt werden. Die Fahrgastzahlen im betroffenen Bereich sind massiv zurückgegangen. Wenn aufgrund längerer Einschränkungen Fahrgäste verloren gehen, dauert es oft Jahre, bis sich die Nachfrage wieder normalisiert.

Darüber hinaus führen unterlassene oder verschobene Unterhaltungsarbeiten oft längerfristig zu wesentlich höheren Gesamtkosten für die Sanierung der Anlagen.

3. Wie sollten die zusätzlichen Bundesmittel auf die verschiedenen Verkehrsträger aufgeteilt werden?

Die Schiene muss hierbei vorrangig behandelt werden, zumal hier eine strukturelle Vernachlässigung seit über 50 Jahren besteht. Wir halten einen Anteil von mindestens 50 % für erforderlich, wobei der Schwerpunkt auf stark belastete Strecken und Knoten zu legen ist.

4. Wie bewerten Sie die Bedeutung der Bundesmittel für den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen?

Bis auf 130 Mio. € für die Ausbildungspauschale und 30 Mio. € für das Sozialticket stammt der gesamte ÖPNV-Haushalt aus Bundesmitteln. Ohne diese Bundesmittel würden der SPNV und der ÖPNV zusammen brechen.

5. Wird die gegenwärtige Finanzierung aus Bundesmitteln der Bedarfslage Nordrhein-Westfalens gerecht?

Auf keinen Fall. Aufgrund der überproportional steigenden Trassen- und Stationspreise muss ein zunehmender Anteil des ÖPNV-Etats für SPNV-Bestellerentgelte aufgewandt werden. Dies führte zur Absenkung der Etats für Investitionen nach § 12 und § 13 ÖPNVG. Auch die übrigen Pauschalen für den ÖPNV sind eingefroren und sinken damit aufgrund des Kaufkraftverlusts real.

Des Weiteren wird bei der Mittelzuweisung nicht ausreichend berücksichtigt, dass es in NRW besonders viele Ballungsräume gibt, darunter die Metropolregion Rhein-Ruhr.

6. Sollte das Land Nordrhein-Westfalen im Hinblick auf zu erwartende Bundesmittel Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur vorfinanzieren?

Wenn die Bundesmittel sicher zugesagt sind, ist eine Vorfinanzierung sinnvoll, weil damit gesamtwirtschaftliche Nutzen vorzeitig aktiviert werden können. Wir halten eine Vorfinanzierung von Planungen der DB für ein mögliches Instrument, da die DB zu wenig baureife Planungen in Reserve hat und daher bei Verfügbarkeit zusätzlicher Mittel diese oft nicht abrufen konnte. Allerdings sollte diese strukturelle Benachteiligung der Schiene, die durch die Bahnreform entstanden ist (im Gegensatz zu Straße und Wasserstraße muss die DB ihre Planungen in einer AG durchführen, wo nach Aktiengesetz die Anlage von größeren Planungsreserven nicht erlaubt ist), besser anders beseitigt werden.

7. Wäre eine verkehrsträgerübergreifende und mehrjährige Zuweisung von Bundesfinanzmitteln für die Verkehrsinfrastruktur in NRW im Sinne von Flexibilisierung und Planbarkeit zielführend?

Ja.

8. Welche Möglichkeiten sehen Sie, die vorhandenen Engpässe in der Infrastrukturfinanzierung über alternative Finanzierungsmodelle wie öffentlich-private Partnerschaften zu beseitigen?

ÖPP-Modelle haben sich für die öffentliche Verkehrsinfrastruktur nicht bewährt. Kurzfristigen finanziellen Vorteilen stehen langfristige finanzielle Belastungen gegenüber. Außerdem könnte hierdurch die Schuldenbremse umgangen werden. Allerdings lassen sich in Einzelfällen Vorfinanzierungen durch Nutznießer der Infrastruktur gut rechtfertigen. Wir verweisen auf die Verlängerung der KVB-Stadtbahnlinie 5 zum Butzweilerhof.

9. Halten Sie die Aussagen des Gutachtens intraplan zum Finanzbedarf des kommunalen ÖPNV im Hinblick auf Sanierungen für zutreffend?

Ja, siehe Bericht der Zukunftskommission.

10. Wie bewerten Sie im Hinblick auf den Bedarf für die Sanierung kommunaler Schieneninfrastruktur die zur Zeit dafür zur Verfügung stehenden Finanzierungsinstrumente des Bundes?

Bislang sehen die Finanzierungsinstrumente des Bundes keine Möglichkeit der Finanzierung von Sanierungsmaßnahmen vor. Teilweise werden förderfähige Maßnahmen zur Funktionsverbesserung, z. B. Herstellung von Barrierefreiheit, auch zur Sanierung der bestehenden Anlagen genutzt. Bei der Nachfolgeregelung für das GVFG-Bundesprogramm müssen auch Erneuerungsinvestitionen angemessen berücksichtigt werden. Diese sollten dann aber auch einer erneuten gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterworfen werden, wobei auch Alternativen zu prüfen sind (siehe Antwort zu Frage 12).

11. Welche Bedeutung hat die Zeitkomponente (Finanzierungssicherheit) für die Planung von Sanierungsmaßnahmen?

Da viele Investitionen einen langen zeitlichen Vorlauf haben (Planung, Ausschreibung), ist die Finanzierungssicherheit ein wichtiger Baustein für eine wirtschaftliche Durchführung. Kurzfristige Programme, die im Windhundverfahren vergeben werden, führen dazu, dass nicht die gesamtwirtschaftlich besten Projekte verwirklicht werden.

12. Welche alternativen betrieblichen Konzepte könnten verkehrstechnisch und ökonomisch sinnvoll sein, um den Sanierungsbedarf sowie den dauernden Erhaltungsbedarf zu minimieren? Wie bewerten sie diese?

Im Bereich der Stadtbahnen sollte insbesondere für Tunnelstrecken außerhalb der Innenstädte eine Rückverlagerung an die Oberfläche ergebnisoffen geprüft werden. Dies führt selbst bei leichter Verlängerung der Fahrzeiten oft zu einer Verkürzung der Reisezeiten der Fahrgäste, da die Zu- und Abgangswege verkürzt werden. Des Weiteren müssen verlässliche Zielkonzepte für die Schienennetze aufgestellt werden. Seit der Auflösung der Stadtbahn Ruhr GmbH gibt es nur noch Einzelfallentscheidungen für Strecken, ohne dass ein sinnvolles Gesamtnetz vorgesehen wird. Auch in den anderen Stadtbahnstädten besteht der Bedarf für eine Gesamtplanung. Mit Ausnahme von Bielefeld gibt es in allen Stadtbahnstädten mindestens zwei Schienensysteme (in Mülheim an der Ruhr sogar drei), die aufgrund unterschiedlicher Fahrzeugbreiten, Einstiegshöhen oder Spurweiten nicht oder nur eingeschränkt miteinander kompatibel sind und oft keine durchgängige Barrierefreiheit erlauben. Nur bei Vorlage einer belastbaren Gesamtplanung, auch bezüglich

der Finanzierbarkeit der Betriebsleistungen, sollten Fördermittel bereitgestellt werden.

Dabei ist auch eine stärkere Standardisierung anzustreben. Wenn jetzt die Rheinbahn ein neues Betriebsleitsystem einrichtet, das dann auch (wegen der U 79) von Duisburg übernommen werden muss, muss dafür gesorgt werden, dass auch in Zukunft die DVG-Fahrzeuge ohne zusätzliche Investitionen die Tunnelstrecke in Mülheim befahren können. Jetzt anstehende Investitionsentscheidungen für Fahrzeuge und Betriebsleitsysteme bringen technische Bindungen für die nächsten 30 bis 50 Jahre.

13. Welchen Finanzsockel halten Sie ab dem Jahr 2019 für den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen erforderlich und wie soll dieser aus welchen Quellen finanziert bzw. verteilt werden?

Wir verweisen auf die Vorschläge im Bericht der ÖPNV-Zukunftskommission.

14. Wie bewerten Sie die Idee, einen „Soli-Fonds Kommunen“ aufzulegen, der u.a. dem Zweck dient, die Netze zu sanieren, zu modernisieren und ggf. auszubauen?

Uns ist bislang kein entsprechendes Modell im Detail bekannt, das wir bewerten könnten. Wir können uns allerdings gut vorstellen, dass das Aufkommen aus dem Solidaritätszuschlag nach 2019 zur Sanierung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt wird.

15. Welche Folgen sehen Sie für die Kommunen und das Land, wenn es nicht gelingt, die von der ÖPNV-Zukunftskommission gemachte Forderung umzusetzen, die Kapazität im ÖPNV um wenigstens 50% (wenn nicht 100%) zu erhöhen – in verkehrlicher, finanzieller, räumlicher und ökologischer Hinsicht?

Eine gute ÖPNV-Erschließung stellt sich immer mehr als wichtiger Standortfaktor für Wirtschaft und Bevölkerung heraus. Gerade im Vergleich mit anderen europäischen Ballungsräumen hat die Metropolregion Rhein-Ruhr in diesem Bereich noch erheblichen Nachholbedarf, was sich auch in einem weit unterdurchschnittlichen Modal split für den ÖV niederschlägt.

16. Wie sinnvoll schätzen Sie die Forderung ein, etwaige Bundesmittel für Verkehrsinfrastruktur vor allem für die ÖPNV-Infrastruktur und hier für die U- und Straßenbahnsysteme zu verwenden, weil hier die festgestellten Mängel am akutesten sind und am schnellsten behoben werden müssen, damit die mittelfristigen Kosten nicht noch deutlich höher ausfallen?

Unter den bei Frage 12 erwähnten Maßgaben ist dies als ein Schwerpunkt anzusehen, ohne andere Bereiche (z. B. Eisenbahnbrücken) außer Acht zu lassen.

Sanierungsbedürftige Straßenbrücken führen schon heute zu kostenträchtigen Umleitungen für den Busverkehr.

17. Inwieweit müssen gerade die Kommunen mit schwieriger demografischer und ökonomischer Lage über die Attraktivierung des ÖPNV gegenüber den prosperierenden Kommunen gestützt werden?

Nur durch Beibehaltung eines attraktiven ÖPNV-Angebots auch in finanzschwachen Kommunen kann das weitere Auseinanderdriften von prosperierenden und abgehängten Regionen verhindert werden. Bislang werden Aufwendungen für den ÖPNV als „freiwillige Leistungen“ angesehen und bei den kommunalen Sparprogrammen auch auf Druck der Aufsichtsbehörde vorrangig beschnitten. Wenn dies zu verstärkter Abwanderung in prosperierende Städte führt, ist das gesamtwirtschaftlich teuer, da in diesen Städten neue Infrastruktur mit hohem Aufwand errichtet werden muss. Da gerade in NRW eine große räumliche Nähe zwischen der prosperierenden Rhein-schiene und den finanziell gebeutelten Städten im Ruhrgebiet und im Bergischen Städtedreieck besteht, ist eine Arbeitsteilung zwischen diesen Städten gut möglich. Dazu ist eine solidarische Finanzverteilung zwischen den betroffenen Kommunen vonnöten.

Im ländlichen Raum ist aufgrund der demografischen Entwicklung eine Grundversorgung mit ÖPNV-Leistungen unverzichtbar. Dazu ist die bislang vielerorts übliche Fixierung auf die Angebote für den Schülerverkehr wenig hilfreich. Immer noch gibt es Aufgabenträger, die sich weigern, den ÖPNV-Betrieb finanziell zu stützen. Hier kann das Land mit geeigneten Förderinstrumenten nachhelfen.

18. Wie kann vermieden werden, dass auch künftig die Finanzausstattung der Kommunen darüber entscheidet, ob ein attraktiver ÖPNV angeboten werden kann oder nicht?

Die Förderung des ÖPNV muss rechtlich als kommunale Pflichtaufgabe eingerichtet werden. Die klare Vorgabe angemessener Mindeststandards kann dafür sorgen, dass überall eine ausreichende Erreichbarkeit und Versorgung erreicht wird. Voraussetzung dafür ist eine ausreichende Finanzausstattung aller Kommunen.

Mit freundlichen Grüßen

Lothar Ebbers
PRO BAHN NRW e. V.
- Leiter FA RRX und Landespolitik -