

„Es ist fünf nach zwölf“ - Die aktuelle Lage der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland -

Friedhelm Bihn

Sprecher des AK ÖPNV im VCD-Bundesverband
bei der VCD-Veranstaltung „Mehr Stadtbahn für Köln“

Köln, 28. Januar 2015

„Es ist fünf nach zwölf“:



1. Das „Unheil“ begann im Jahr 2006 ...

- Bei Föderalismusreform 2006 wurden von Bund und Ländern gemeinsam wahrgenommene Aufgaben in Mischfinanzierung abgeschafft
- Gesetzlich zuständig für Nahverkehr jetzt alleine die Länder
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) - 1,3 Mrd. € jährlich plus 333 Mio. € Bundesprogramm - endet 2019 (heute Entflechtungsgesetz)
- Daneben haben Länder im Rahmen des damaligen Haushaltsbegleitgesetzes beim Regionalisierungsgesetz erhebliche Kürzungen – allein bis 2009 rund 2,8 Mrd. Euro – hingenommen
- Im Gegenzug haben Länder Milliarden an Mehreinnahmen aus ihrer Beteiligung an der Umsatzsteuererhöhung „zur Haushaltskonsolidierung“ erhalten, die in den allgemeinen Haushalt geflossen sind
- Länder müssen sich erklären, wie sie der ihnen gesetzlich zugewiesenen Verantwortung für den ÖPNV künftig gerecht werden wollen
- Bund muss sich erklären, ob er sich dann wirklich nicht mehr an der Daseinsvorsorge vor allem im Bereich ÖPNV-Infrastruktur beteiligen wird

„Es ist fünf nach zwölf“:

2. Die Verkehrsinfrastruktur verrottet ...



- Deutschland, 2008 noch auf Platz drei der Rangliste mit der besten Infrastruktur der Welt, ist nach einer Studie des Weltwirtschaftsforums in Davos 2013 bereits auf den siebten Platz abgerutscht
- „Schwarze Null“ beim Haushalt setzt Wertverlust bei Infrastruktur fort
- Der aktuelle Substanzverlust der Infrastruktur beträgt täglich 13 Mio. €; der Nachholbedarf liegt (Stand 2013) bei 42,5 Mrd. €
- Daehre-Kommission hat Ende 2012 einen jährlichen Erneuerungsbedarf von 7,2 Mrd. € für 15 Jahre, also 100 Mrd. € insgesamt festgestellt
- Nachholbedarf von 2,65 Mrd. € umfasst 0,2 Mrd. € für die Schiene und 0,25 Mrd. € für öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)
- Erhaltungsbedarf von 4,55 Mrd. € jährlich enthält 1,2 Mrd. € für Schiene und 0,35 Mrd. € für ÖSPV
- In einem Gutachten von 13 Ländern, Städtetag und VDV wurde 2009 für den ÖPNV ein jährlicher Investitionsbedarf für Aus- und Neubau von 1,77 Mrd. € ermittelt

„Es ist fünf nach zwölf“:

3. LuFV birgt große Risiken ...



- Die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) zwischen Bund und DB AG wurde am 12. Januar 2015 unterzeichnet
- 28 Mrd. € in fünf Jahren (2015 - 2019) für Modernisierung von Netz, Bahnhöfen und Energieanlagen klingen erst einmal gut
- Zudem wurde erstmals eine sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl für den Zustand der Bahnbrücken festgelegt, bei Totalsperrung von Brücken drohen DB zusätzliche Vertragsstrafen
- Nach Messfahrten des Bundes auf dem bestehenden Netz soll 2015 eine neue Qualitätskennzahl zum Oberbau-Zustand aufgenommen werden
- Bis 2019 sollen insgesamt 17.000 km Schienen, 8.700 Weichen und mindestens 875 Brücken erneuert werden
- Allein in NRW sind aber von 4370 Brücken 1660 sehr stark beschädigt
- Von 695 Tunneln sollen für 1 Mrd. € 18 bis 2019 saniert werden
- Kann die DB die erwarteten Gewinne der EIU (2016 - 2019 im Schnitt jährlich 550 Mio. € Dividende) wirklich erzielen?

„Es ist fünf nach zwölf“:

4. RegMittel reichen bei weitem nicht aus ...



- Höhe der Regionalisierungsmittel ab 2015 sollte mit Revision 2013 neu festgesetzt werden; bis heute nicht erfolgt
- Verkehrsministerkonferenz (VMK) hat sich am 2.10.2014 auf neuen Verteilungsschlüssel geeinigt, nach dem Regionalisierungsmittel unter den Ländern aufgeteilt werden sollen („Kieler Schlüssel“)
- VMK fordert Aufstockung der Mittel von 7,3 auf 8,5 Mrd. € jährlich
- Dynamisierung soll von 1,5 auf 2,8 Prozent angehoben werden
- Vom Bundesrat eingebrachter Gesetzentwurf vom Bundestag abgelehnt
- Statt dessen für 2015 im Haushalt 7,29 Mrd. € eingestellt
- Gesetzentwurf der Bundesregierung mit 1,5 Prozent Dynamisierung für 2015 und Verschiebung des Revision auf 2016 noch nicht beschlossen
- DB hat 2015 Erhöhung der Trassenpreise um 2,4 Prozent angekündigt
- Nach dieser seit Jahren anhaltenden Entwicklung ist ohne deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel mit Abbestellungen von Zugleistungen zu rechnen

„Es ist fünf nach zwölf“:

5. ... und alle Fragen offen (1)



- Vom Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 waren 2013 Maßnahmen in Höhe von 87 Mrd. € noch nicht umgesetzt
- Zum BVWP 2015 sind für Straße 1.700, für Schiene 400 und für Wasser 50 Projektvorschläge angemeldet; allein die Neubaumaßnahmen für Bundesfernstraßen umfassen mehr als 100 Mrd. €
- Dobrindt: „Was nicht in öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) finanziert wird, wird in Zukunft gar nicht mehr finanziert“
- Niemand kann sich so günstig verschulden wie der Staat; ÖPP ist teurer, weil Anleger auch verdienen wollen (Prof. Bofinger, Würzburg)
- 1 Mrd. Euro in den Ausbau der Verkehrswege bringt schon im ersten Jahr 230 Mio. Euro Bruttoinlandprodukt (BIP)
- Vorrang von Erhalt/Erneuerung vor Neu-/Ausbau ist zur Zeit kein Thema
- Vorschläge der Bodewig-Kommission für Einrichtung eines Verkehrs-Infrastrukturfonds und dessen Finanzierung sind ebenfalls kein Thema

„Es ist fünf nach zwölf:“

5. ... und alle Fragen offen (2)



- Der Bund sieht offensichtlich den Solidaritätszuschlag von 14,3 Mrd. € (2013) als Masse für Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen („wird 2020 in die Tarife der Gemeinschaftssteuern integriert“)
- Würde der Soli in die Einkommensteuer integriert, gingen je 42,5 Prozent an Bund und Länder und 15 Prozent an die Kommunen
- Im „Scholz-Schäuble-Papier“ (aus September 2014) zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wird angekündigt, dass für die vom Bund übernommenen Aufgaben künftig GVFG/Entflechtungsgesetz und Reg-Mittel komplett von den Ländern finanziert werden sollen
- Im Personenbeförderungsgesetz ist der barrierefreie Ausbau des ÖPNV bis 2022 festgeschrieben worden, der Bund hat aber bisher keine Mittel dafür zur Verfügung gestellt (VDV hat Bedarf auf 20 Mrd. Euro geschätzt)
- Nahverkehr Rheinland (NVR) hat im Dezember 2014 Planungen für insgesamt 142 Bauprojekte mit einem Gesamtvolumen von knapp 217 Mio. € wegen unsicherer Finanzierung nach 2019 vorerst auf Eis gelegt

6. Was sollte, was muss, was kann jetzt passieren?



- Die Gefahr, dass der öffentliche Verkehr bei dem Pokerspiel zwischen Bund und Ländern und dem Streit zwischen den verschiedenen Politikbereichen ums Geld – wieder – zu kurz kommt, ist immens groß
- Es muss (bei den Ländern!) eine Nachfolgeregelung für die bisherige ÖPNV-Investitionsfinanzierung aus dem GVFG geben
- Es ist wohl auch fest damit zu rechnen, dass der Bund die RegMittel künftig von den Ländern selbst finanziert wissen will (Art. 106a GG?)
- Bund darf sich aber nicht komplett aus Verantwortung verabschieden
- Bis Ende der Legislatur 2017 hat Koalition Pkw-Maut ausgeschlossen
- GG („Schuldenbremse“) erlaubt Bund 0,35 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) für Investitionen (rund 10 Mrd. € jährlich)
- VCD schlägt auf kommunaler Ebene ÖV-Beitrag vor, der sich an der Grundsteuer orientiert, um Nutznießer in Zahlung einzubeziehen; ÖPNV soll kommunale Pflichtaufgabe werden
- Abschließend: Jeder einzelne von uns muss seine Möglichkeiten nutzen, um sich in der Politik für Notwendigkeit dieser Maßnahmen einzusetzen