

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	22.01.2013

AN/1904/2012 der FDP-Fraktion TOP 1.4 aus der Sitzung des Verkehrsausschusses am 04.12.2012, Auswirkung der Mittelstreichung für den ÖPNV auf Köln

Bei dem im Betreff genannten Tagesordnungspunkt in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 04.12.2012 wurde folgende Anfrage der FDP-Fraktion eingebracht:

Am 22. November 2012 hat Rot-Grün im Verkehrsausschuss des Landtags NRW eine Reduzierung der Investitionspauschale für den ÖPNV von 150 auf 120 Millionen Euro beschlossen. Diese massive Kürzung im Rahmen des ÖPNV-Änderungsgesetzes betrifft insbesondere die Nahverkehrsinfrastruktur.

In diesem Zusammenhang bittet die FDP-Fraktion um Beantwortung folgender Fragen:

1. Inwieweit sind durch die Investitionskürzungen Neubau-, Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen bei Straßen- und U-Bahnen in Köln betroffen?
2. Inwieweit sieht die Verwaltung Finanzierungsalternativen zu dieser Kürzung?
3. Wie beabsichtigt die Verwaltung, den beabsichtigten Kürzungen des ÖPNV-Änderungsgesetzes zu widersprechen?

Antwort der Verwaltung:

Zu 1.

Der Gesetzgeber hat im Rahmen der Änderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr NRW (ÖPNVG) die Defizite der Betriebskosten des mit Eisenbahnen betriebenen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aus Mitteln der ÖPNV-Investitionsförderung kompensiert. Durch die damit verbundene Kürzung der Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG von 150 auf 120 Mio. € pro Jahr können in der Region über die drei zuständigen Dach-Zweckverbände weniger Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit Fördermitteln ab 2013 umgesetzt werden. Gleichzeitig wurde der Fördersatz von 85 % auf 90 % der zuwendungsfähigen Kosten angehoben, wodurch weniger Eigenmittel benötigt werden. Daher werden weniger Investitionsmaßnahmen mit einem höheren Fördersatz abgewickelt.

Nach § 12 ÖPNVG i.V.m. der bisherigen Förderrichtlinie des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (NVR) werden bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen für die Stadt Köln folgende Fördergegenstände bezuschusst:

- Neu- und Ausbau von Schienenwegen
- Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV
- Bushaltestellen, Zentrale Omnibusbahnhöfe, Bussonderspuren
- Park-and-ride-Anlagen und Bike-and-ride-Anlagen

- Investitionsvereinbarungen (ÖPNV) aufgrund besonderer Vereinbarungen mit dem Land
- Sonstige Investitionsmaßnahmen; Erneuerung und Sicherheit
- Informations- und Kommunikationsinfrastruktur sowie Elektronisches Fahrgeldmanagement

Die Stadt Köln erfüllt neben der KVB AG die zuvor genannten Fördertatbestände, so dass die Kürzungen dieser Investitionsförderungen sich auch auf die Menge und die zeitliche Umsetzung der Maßnahmen der Stadt Köln auswirken werden. Zu begrüßen ist der gestiegene Fördersatz von 85 % auf 90 % der zuwendungsfähigen Kosten, wodurch weniger Eigenmittel von der Stadt Köln zur Verfügung gestellt werden müssen.

Zurzeit ist nicht bekannt, ob weitere Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen Gegenstand des ÖPNVG werden. Hier bleiben zunächst die Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG und die neue Richtlinie des NVR abzuwarten.

Verschärfend hinzu kommen die neuen Regelungen aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), wonach u.a. der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Hiervon kann in Ausnahmefällen sowie aufgrund einer anderen landesgesetzlichen Regelung abgewichen werden. Zusätzliche finanzielle Mittel für die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit hat das Land NRW bisher nicht zur Verfügung gestellt.

Des Weiteren laufen die Bundeshilfen nach dem Gemeindverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bzw. Entflechtungsgesetz (EntflechtG) zum 31.12.2019 aus. Eine Folgeregelung wurde bisher vom Bund nicht beschlossen. Aus dem GVFG bzw. dem EntflechtG werden ÖPNV-Maßnahmen direkt oder über das ÖPNVG gefördert.

Auch die kommunalen Investitionen für Straßen, Verkehrsleitsysteme, Kreuzungsmaßnahmen, Radwege, Bussonderspuren, Parkplätze und sicherheitstechnische Nachrüstungen von kommunaler Straßentunnel der FöRi-kom-Stra - die aus Mitteln des Entflechtungsgesetzes besteht – sind betroffen.

Hier sind Bund und Länder aufgerufen, eine Anschlusslösung zu finden, die den Städten ab dem 01.01.2020 den bedarfsgerechten Neu- und Ausbau und auch die Sanierung und Unterhaltung der bestehenden Infrastruktur ermöglicht.

Zu 2.

Finanzierungsalternativen wären ggf. im Rahmen von „public private partnership“ (ppp) oder „öffentliche private Partnerschaft“ (öpp) möglich. Dies könnte in einigen wenigen Einzelfällen mit einer Anteilsfinanzierung erfolgen, da private Investoren sich im Stadtraum Köln nicht ohne eigenen Nutzwert an ÖPNV-Investitionen beteiligen. Die so erfolgte Finanzierung der Verlängerung der Stadtbahnlinie 5 stellt bundesweit bisher einen Einzelfall dar. Eine Kompensation der gekürzten Investitionsförderung des ÖPNVG wäre nur marginal möglich.

Weitere Finanzierungsalternativen stehen aktuell nicht zur Verfügung.

Zu 3.

Die Verwaltung hat im Zuge des Gesetzentwurfes zum ÖPNVG wiederholt über den Deutschen Städtetag auf die Verschlechterung der Investitionsförderung im ÖPNVG hingewiesen, die Konsequenzen dargestellt und erklärt, dass eine Kürzung der ÖPNV-Investitionsförderung insbesondere zu Gunsten der SPNV-Betriebskosten nicht hinnehmbar ist.

Der Deutsche Städtetag hat auf Basis von Stellungnahmen aller betroffenen Städte beim Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW mehrfach entsprechende Bedenken vorgetragen. Trotzdem hat der Verkehrsausschuss des Landtags NRW am 28. November 2012 die Aufstockung der SPNV-Betriebskosten und die damit verbundene Kürzung der Investitionspauschale für den ÖPNV von 150 auf 120 Millionen Euro ab 2013 beschlossen.

Ein direkter Widerspruch gegen die Kürzung der Investitionspauschale nach dem ÖPNVG ist nicht

möglich. Insoweit sind die Handlungsmöglichkeiten einer Kommune ausgeschöpft.

gez. Höing