

# Regionalisierungsmittel für den Nahverkehr Erhöhung beschlossen

## Förderung von Investitionen in Busse und Bahnen nach 2019 weiter offen

Über die künftige Finanzierung des Eisenbahn-Regionalverkehrs haben sich Ende September dieses Jahres die Bundeskanzlerin und die Ministerpräsidenten der Länder nach einem langjährigen Streit zwischen Bund und Ländern geeinigt. Der Vermittlungsausschuss zwischen Bundestag und Bundesrat gab daraufhin nach seiner Sitzung am 14. Oktober bekannt, dass die sogenannten Regionalisierungsmittel, mit denen die Länder den Nahverkehr auf der Schiene finanzieren, für das Jahr 2016 von bisher 7,4 auf 8 Mrd. Euro erhöht werden; dieser Betrag soll von 2017 bis 2031 jährlich um 1,8 statt bisher 1,5 Prozent ansteigen. Wie der Zuschuss zwischen den einzelnen Ländern aufgeteilt wird, soll eine Rechtsverordnung regeln, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

Die Länder hatten eine Erhöhung auf 8,5 Mrd. Euro und eine jährliche Dynamisierung um 2,5 Prozent gefordert. Auf dieser Grundlage hatte die Verkehrsministerkonferenz am 1. Oktober 2014 einen „Kieler Schlüssel“ für die Verteilung zwischen den Ländern vereinbart. Beabsichtigt war, dass die höheren Mittel nach Bevölkerung und Verkehrsdichte verteilt werden, aber keine Länder weniger erhalten sollten. Durch die Festlegung des geringeren Betrages würden heute aber verschiedene Länder weniger erhalten, so dass neu verhandelt werden muss.

Außerdem wurde vereinbart, den Anstieg der Trassen- und Stationspreise im Schienenpersonennahverkehr zu begrenzen. Die Länder sollen außerdem dem Bund regelmäßig die Verwendung der Gelder nachweisen.

## Bundesprogramm wird nach 2019 weitergeführt

Der Bund sagte auch zu, nach 2019 das sogenannte „Bundesprogramm“ des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) – nur – mit unverändert rund 333 Mio. Euro jährlich

weiterzuführen. Danach werden Großvorhaben im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wie große Bauvorhaben mit jeweils über 50 Mio. Euro zuwendungsfähiger Kosten auch künftig gefördert. Der Deutsche Städtetag und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hatten Ende Februar 2015 noch eine Liste exemplarischer Maßnahmen aus 13 Städten (mit einem Investitionsvolumen von allein 2,25 Mrd. Euro) veröffentlicht, die aufgrund verkehrlicher Relevanz dringend finanziert werden müssten. In dieser Liste ist eine umfangreiche, für die Entwicklung unserer Region unverzichtbare Maßnahme wie der „Bahnknoten Köln“ nicht einmal enthalten. Dies belegt eindrücklich, dass gerade den Ballungsräumen, wo die Nachfrage nach Bussen und Bahnen kontinuierlich steigt, nicht genügend Geld zur Verfügung gestellt wird, damit durch einen wirkungsvollen Ausbau des ÖPNV die dort durchweg herrschenden Verkehrsprobleme zeitnah angegangen werden können.

## Höhere Förderung ab 2019 unerlässlich

Zwischen Bund und Ländern noch gar nicht entschieden ist die Weiterführung der mit den sogenannten „Entflechtungsmitteln“ erfolgten ÖPNV-Förderung über 2019 hinaus. Zur Erinnerung: 2006 hatten Bund und Länder bei der damaligen Föderalismusreform zur Beendigung von Mischfinanzierungen ein Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen beschlossen. Seitdem hatten die Länder vom Bund jährlich 1,3 Mrd. Euro „Entflechtungsmittel“ (bis 2013 zweckgebunden) für Investitionen in den kommunalen Verkehr nach dem GVFG erhalten, davon jeweils etwa die Hälfte für ÖPNV und für den kommunalen Straßenbau. Allein der Zweckverband Nahverkehr Rheinland hatte im Dezember 2014 Planungen für insgesamt 142 Projekte mit einem Gesamtvolumen von knapp



Die Haltestelle „Bonner Wall“ der Kölner Nord-Süd-Stadtbahn wird Mitte Dezember 2015 in Betrieb genommen. [Foto: Bihn]

217 Mio. Euro wegen der unsicheren Finanzierung nach 2019 vorerst auf Eis gelegt. Zu diesen Projekten zählen der Neu- oder Ausbau von Bahnhöfen, Busbahnhöfen und Haltestellen, die Anlage oder Erweiterung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen, Signalisierungen, die Einrichtung von Aufzügen oder Dynamischen Fahrgastinformationen.

Nicht enthalten im Förderkatalog des GVFG sind bisher die überfälligen Erneuerungsmaßnahmen von zum Teil 30 bis 40 Jahre alten Anlagen. Derzeit umfasst dieser Sanierungsstau nach Berechnungen des VDV rund 4,5 Mrd. Euro; der Betrag steigt, solange es hierfür keine Lösung gibt, um jährlich rund 330 Mio. Euro.

Hinzu kommt, dass der Bund im 2013 novellierten Personenbeförderungsgesetz vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 gefordert, bis heute aber Kommunen und Verkehrsunternehmen auch nur annähernd nicht die dafür nach dem Konnexitätsprinzip („Wer bestellt, bezahlt“) erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung gestellt hat. Nach Berechnungen des VDV wären insgesamt etwa 20,5 Mrd. Euro nötig.

Bund und Länder müssen schnellstmöglich für die Zeit nach 2019 eine zweckgebundene, verlässliche und dem höheren Bedarf entsprechende Finanzierung der Erneuerung und des Ausbaus des kommunalen ÖPNV vereinbaren. Die Kommunen alleine sind hierzu nicht in der Lage.

Friedhelm Bihn







# RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik  
in der Region Köln



## Schwerpunkt: Kölner Neumarkt

Bessere Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer  
und öffentlichen Nahverkehr

Regionalverband Köln e. V.

**VCD**  
Verkehrsclub  
Deutschland