

Rhein-Sieg-Kreis • Der Landrat • Postfach 15 51 • 53705 Siegburg

Fachabteilung Verkehr und Mobilität

Herr Dr. Groneck

Zimmer: A 12.05

Telefon: 02241 - 13-2220

Telefax: 02241 - 13-2430

E-Mail: christoph.groneck@
rhein-sieg-kreis.de

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

Mein Zeichen

61.1

Datum

16.07.2015

Stellungnahme zu den Fragen der Enquete-Kommission IV zur Finanzierung, Innovation und Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs am 21.08.2015

A1 Wie schätzen Sie den Bedarf einer Sicherung des ÖPNV-Standards bzw. der Verbesserung des ÖPNV ein?

Sehr hoch.

Im Rhein-Sieg-Kreis lässt sich die Erfordernis zur Weiterentwicklung des ÖPNV in mehrere Handlungsfelder gliedern:

- Herstellung einer angemessenen ÖPNV-Grundversorgung im ländlichen Raum für alle Nutzergruppen (nicht nur für den oft zitierten „demographischen Wandel“)
- Ausweitung des ÖPNV-Angebotes in der Ballungsrandzone Bonn/Rhein-Sieg bzw. in den kreisangehörigen Städten
- Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur (Barrierefreiheit, Ausbau Verknüpfungspunkte, Ausbau Schienenstrecken...)
- Gewährleistung eines angemessenen Unterhaltes der bestehenden Infrastruktur

Keines dieser Handlungsfelder kann mit den derzeit zur Verfügung stehenden Mitteln angemessen bearbeitet werden. Die bestehenden Standards entsprechen teilweise nicht den Erfordernissen (z.B. ist die Umsetzung der bis 2022 rechtlich geforderten Barrierefreiheit sowie der im Nahverkehrsplan beschlossenen Angebotsmindeststandards nicht möglich). D.h. dass eine Sicherung des heutigen Standards eigentlich nicht reicht, sondern vielmehr erheblicher Bedarf für Verbesserungen besteht.

Besonders in der Ballungsrandzone zeigte sich in den letzten Jahren, dass verbesserte Angebote auch deutliche Fahrgastzuwächse generieren und damit ein wichtiger Baustein zur Entlastung der Städte vom Autoverkehr sind. Sie führen aber eben i.A. auch zu zusätzlichen Kosten.

Verwiesen sei diesbezüglich auch auf den Abschlussbericht der ÖPNV-Zukunftskommission NRW, dessen Kernaussagen fachlich geteilt werden.

A2 Welche Erfahrungen gibt es mit der Erhebung kommunaler Abgaben zur Finanzierung des ÖPNV?

Vor Ort: keine.

Aus der eigenen fachlichen Kenntnis sei verwiesen auf die kommunale Nahverkehrsabgabe „versement transport“ in Frankreich, mit der sowohl laufende Betriebskosten als auch Investitionen in die Infrastruktur finanziert werden können. D.h. letztendlich werden dort die Finanzen bei den ÖPNV-Aufgabenträgern zweckgebunden konzentriert, anstelle der hierzulande üblichen Mischfinanzierung aus nicht oder nur bedingt zweckgebundenen Eigenmitteln und zweckgebundenen Fördermitteln. Diese Strategie bietet aus ÖPNV-Aufgabenträgersicht folgende Chancen (weitestgehend entnommen aus meiner Dissertation, „Französische Planungsleitbilder für Straßenbahnsysteme im Vergleich zu Deutschland“, 2007):

- Die vollständige Zweckgebundenheit der ÖPNV-Finanzmittel führt zur allgemeinen Zielsetzung der Schaffung eines bestmöglichen Angebotes mit feststehenden finanziellen Mitteln und nicht zum Ziel der hierzulande meist postulierten rationellsten Abwicklung des Angebotes mit der latenten Vorgabe, wenn möglich Kosten einzusparen. Dies ist insofern von großer Bedeutung, da die französische Erfahrung ganz deutlich zeigt, dass mit steigendem Fahrgastzuspruch zwar das Defizit pro Fahrgast sinkt, die absolute Betriebskostenunterdeckung jedoch steigt. Die Forderung nach weitmöglichster Rationalisierung führt daher im Umkehrschluss oftmals zu Angebotskürzungen, die Fahrgastrückgänge bewirken und damit das Defizit pro Fahrgast ansteigen lassen, d.h. weniger ÖPNV und noch weniger volkswirtschaftlicher Nutzen.
- Die ÖPNV-Aufgabenträger können selber entscheiden, in welchem Maße sie Finanzmittel auf Investitionen in die Infrastruktur und auf laufende Kosten der Angebotsausgestaltung aufteilen möchten. Ein Anreiz zur Umsetzung baulicher Großprojekte besteht nur dann, wenn entweder die Betriebsführung durch die Maßnahme ganz deutlich verbessert werden kann oder aber eine deutlich höhere Attraktivität für die Fahrgäste erwartet werden kann. Dies steht im wesentlichen Unterschied zu Deutschland, wo die Förderpraxis es bisher nahe legte, so viel zu bauen, wie gefördert wird – was im schlimmsten Falle später zu Folgekosten führen kann.
- Investitionen werden nicht dadurch beeinflusst, wann und nach welchen Maßgaben gefördert wird, sondern dadurch, wann sie für notwendig bzw. unter ökonomischen Gesichtspunkten für gerechtfertigt erachtet werden.
- Langfristige Infrastrukturprojekte können durch die langfristige Finanzierungsplanung seriös abgesichert und abgeschrieben werden. Selbiges gilt für Ersatzinvestitionen.
- Eine hierzulande oft gehörte Forderung ist es, Fördermittel für je nach politischer Couleur nicht als sinnvoll betrachtete Projekte lieber in andere Projekte zu investieren. Diese Argumentation missachtet die Tatsache, dass dann zugesagte Fördermittel i.A. nicht oder nicht mehr in gleicher Höhe zur Verfügung stehen würden. Dieser Widerspruch kann durch eine lokale Projektfinanzierung durch Bündelung der Finanzierungstöpfe leicht umgangen werden, was letztendlich die kommunale Eigenverantwortung stärkt.
- Es stehen den ÖPNV-Aufgabenträgern planbare Finanzmittel für Projekte abseits der eigentlichen Betriebs- und Infrastrukturfinanzierung zur Verfügung, z.B. zur Schaffung einer positiven Außendarstellung und einer Corporate Identity zur Verfügung.

Die Fragen A3 und A4 sowie der Block B wurden nicht beantwortet.