

## **Ermittlung der Grundlegendaten zur transparenten Darlegung von Finanzierungsstrukturen im öffentlichen Nahverkehr im Vergleich zum individualmotorisierten Verkehr in NRW - Gesamtkostenanalyse des individualmotorisierten Verkehrs und des öffentlichen Personenverkehrs**

### **Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 15. April 2013**

Das Grundbedürfnis „Mobilität“ muss vor dem Hintergrund zunehmendem Kostendruck durch rückläufige Finanzierungsmittel aus öffentlichen Haushaltskassen und steigender Beachtung von Umweltaspekten zukunftsorientiert gesichert werden. Sicherlich reicht es nicht, nur einen einzelnen Verkehrssektor zu fördern, vielmehr gilt es, wirtschaftlich machbare und politisch konsensfähige Lösungen für eine integrierte Nachfrage- und Angebotssteuerung zu entwickeln, mit denen Verkehre vermieden bzw. reduziert, die Mobilitätssysteme zur Vereinfachung der systemübergreifenden Nutzung vernetzt und die Effizienz sowie die Flexibilität einzelner Verkehrssysteme erhöht werden können. Für die wirtschaftliche Machbarkeit müssen bestehende wie auch innovative Finanzierungsmöglichkeiten eruiert werden.

Politik und Verkehrsbranche haben längst erkannt, dass es nicht um die Frage Motorisierter Individualverkehr (MIV) mit Pkw oder Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen und Bahnen geht, sondern um die gemeinsame Erfüllung der Verkehrsaufgabe. Die Verkehrssektoren dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden; vielmehr gilt es, die Infrastrukturen aller Systeme zu erhalten, moderat weiterzuentwickeln und wirksam systemübergreifend zu vernetzen.

Jeder Verkehrssektor wie MIV und ÖPNV umfasst vielfältige Untersysteme, für die zufriedenstellende Vorhaben kreativ und detailliert entwickelt und für die alle damit verbundenen betrieblichen, technischen, verkehrlichen, wirtschaftlichen und nicht zuletzt umweltpolitischen Konsequenzen aufgezeigt werden müssen. In die politischen Entscheidungen für oder gegen aufgezeigte Infrastrukturvorhaben und damit für oder gegen deren Finanzierung fließen die Ergebnisse von auf die Maßnahmen anzuwendende Bewertungsverfahren (Kosten-Nutzen-Analysen) ein.

Eine gemeinsame Bewertung solcher Vorhaben in einem für alle Verkehrssektoren gemeinsamen Bewertungsverfahren stellt eine sehr anspruchsvolle, unter realen Praxisbedingungen möglicherweise nicht zu bewältigende Herausforderung dar. Auf Landesebene ist dies mit Einführung der „Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW“ (IGVP) zur Aufstellung der Bedarfs- und Ausbaupläne für den ÖPNV und für die Landesstraßen versucht worden. Alle Infrastrukturvorhaben wurden mit Hilfe eines landesweiten Verkehrsmodells einem einheitlichen Bewertungsverfahren unterzogen, wobei komplexe

Wechselwirkungen zwischen Personen- und Güterverkehr ebenso wie zwischen Straßen- und Bahnvorhaben betrachtet werden sollten. Trotz intensiver Kommunikation konnte die Erfüllung des Anspruchs, insbesondere valide und aussagekräftige Bewertungen zu erstellen, nicht überzeugend vermittelt werden.

Es ist zweifellos richtig, für gesellschaftliche Entwicklungen sensibel zu sein und Änderungen der technischen, finanziellen und verkehrlichen Randbedingungen zu beachten. Dazu sind die Planungs- und Bewertungsinstrumente regelmäßig weiterzuentwickeln. Andererseits ist eine übertriebene Verwissenschaftlichung mit den Anforderungen der Praxis nicht vereinbar.

Vielmehr erweisen sich auf die einzelnen Verkehrssektoren ausgerichtete gesamtwirtschaftliche Bewertungsverfahren als angemessen und aussagekräftiger. Für den MIV stellen die „Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Straßen“ (EWS) eine geeignete Grundlage dar. Für den ÖPNV hat sich die für Fördermaßnahmen nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) anzuwendende „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV“ als geeignetes Instrumentarium erwiesen. Sicherlich bedürfen diese separaten Bewertungen der weiteren Modifizierung, um den gesellschaftspolitischen Zielen entsprechen zu können. So werden in der Standardisierten Bewertung beispielsweise dem verkehrlichen Nutzen aus Reisezeitverkürzungen sehr viel, eventuell zu viel Gewicht beigemessen, während ökologischen Folgekosten und umweltpolitischen Aspekten wie Flächenverbrauch und Primärenergieverbrauch zwar Eingang in die Berechnungsverfahren gewährt, bei der Ergebnisinterpretation aber nicht ausreichend Beachtung geschenkt werden. Selbstverständlich sind regelmäßige Fortschreibungen der Kosten- und Wertansätze erforderlich. Die direkten Kosten können vorhabensspezifisch präzisiert werden, hingegen sind die indirekten Kosten nur ungenau zuzuordnen, so dass aufwendige Erweiterungen der Datenbasis hier kaum zu einer Verbesserung der Validität von Bewertungen führen. Die hier bestehenden Instrumentarien bieten bei entsprechender Modifizierung eine vernünftige Möglichkeit, Vorhaben mit ausreichender Tiefe zu bewerten und den volkswirtschaftlichen Nutzen abzuschätzen, um als Grundlage zur Realisierungsentscheidung herangezogen zu werden und darüber die Finanzierungsströme zu steuern.

Daneben sind solide Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen essentiell, um allen Beteiligten frühzeitig die finanziellen Konsequenzen ihrer Entscheidungen aufzuzeigen. In der Vergangenheit wurden die Investitionen bei Entscheidungen oft überbewertet, zumal dank staatlicher Zuwendungen nur ein Bruchteil den Haushalt des Projektträgers belastet. Erst mit Lebenszyklus behandelnden Verfahren wie der Folgekostenrechnung der Standardisierten Bewertung oder der Wirtschaftlichkeitsrechnung der Deutschen Bahn werden die laufenden Kosten des jahrzehntelangen Betriebs und die unvermeidlichen Reinvestitionen angemessen in den Blick genommen. Hier wären in mehr Daten der Tat der Infrastrukturbetreiber verfügbar zu machen bzw. als Soll-Kosten für die verschiedenen Verkehrssysteme im Kontext unterschiedlicher Randbedingungen von Siedlungsdichte, Topographie etc. aufzubereiten.

Gute Daten sind für gute Verkehrsplanung unerlässlich. Noch bessere oder zusätzliche Informationen sind aus fachlicher Sicht natürlich wünschenswert. Andererseits zeigt die Praxis, dass die fachlichen Expertisen immer von erheblichen Einflüssen der Politik und Öffentlichkeit sowie Haushaltsaktualitäten überlagert werden, so dass „perfekte“ Datengrundlagen noch lange nicht zu den „richtigen“ Entscheidungen über die Verkehrsinfrastruktur führen.

Als Hilfestellung für die zu treffenden Entscheidungen einer zukunftsorientierten Verkehrsplanung und damit für die geeignete Zuweisung von Finanzmitteln sollten daher realitätsbezogene, pragmatische, umsetzbare Nutzen-Kosten-Analysen und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen herangezogen werden, die sich auf plausible Datengrundlagen stützen – eine massive Erweiterung der Datenbasis erscheint hierfür nicht erforderlich.