
Presseinformation

Berlin, den 6.2.2014
Nr. 3, 2014

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.
Lars Wagner
Pressesprecher
T 030 399932-14
wagner@vdv.de

Finanzierung mit vielen offenen Baustellen

Die Verkehrsunternehmen benötigen dringend Beschlüsse der Bundespolitik zu wichtigen offenen Finanzierungsfragen. Sonst kommt es zu Baustillstand und Qualitätsverlust im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Situation spitzt sich zu, weil die Große Koalition die Anschlussregelung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) im neuen Koalitionsvertrag nicht ausdrücklich als Ziel benennt, sondern als Teil der erst 2015 beginnenden Bund-Länder-Verhandlungen sieht. „Diese Entscheidung auf die Verhandlungen mit den Ländern zu vertagen, reicht nicht aus, denn das führt zu weiteren Verzögerungen. Und wir haben schon heute einen De-Facto-Baustopp und Planungsstillstand bei einer Reihe von Projekten, die eigentlich aus den GVFG-Bundesmitteln finanziert werden“, so Jürgen Fenske, Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Das heutige Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz endet 2020. Es gewährt den Ländern jährlich rund 330 Millionen Euro für Großvorhaben im kommunalen ÖPNV, wie beispielsweise die Verlängerung der U5 in Berlin oder der Bau der Nord-Süd-Stadtbahn in Köln. „Weder Kommunen noch Verkehrsunternehmen wissen, wie es mit der Finanzierung ab 2020 weitergeht und verzögern deshalb den Baubeginn oder stellen die Planungen gleich ganz ein. Die Liste der Bau- und Modernisierungsmaßnahmen, die heute schon nicht mehr umgesetzt werden, wird länger und länger“, erklärt Fenske.

Absurde Situation: ÖPNV-Nachfrage steigt, Bund zögert bei Finanzierungszusage

Die letzte Bundesregierung hatte aufgrund des seinerzeitigen Koalitionsvertrages eine Anschlussregelung für das GVFG bis „zur Mitte der Legislaturperiode“, also für die Jahre 2010 oder 2011 angekündigt, jedoch nie vorgelegt. Die Länder hingegen haben sich bereits mehrfach für eine Fortführung der Mittel ausgesprochen, zuletzt im Mai 2013 durch einstimmiges Votum des Bundesrates. Eine Einigung mit dem Bund kam aber bislang trotzdem nicht zustande.

„Die Situation ist absurd: Die Fahrgastzahlen steigen jedes Jahr und die Experten sind sich einig, dass der Verkehr in Großstädten und Ballungsräumen ohne einen leistungsstarken ÖPNV zusammenbrechen würde. Und trotzdem diskutieren Bund und Länder seit mindestens fünf Jahren über die Fortführung des GVFG. Dabei muss doch jedem klar sein, dass umfangreiche Baumaßnahmen mehrere Jahre dauern und über die Laufzeit auch entsprechend finanziert sein müssen. Deshalb brauchen wir jetzt eine Lösung und nicht erst irgendwann kurz vor Ende des Gesetzes 2019“, so Fenske.

Weitere Finanzierungsbaustellen: EEG-Umlage, Regionalisierungsmittel, Entflechtungsmittel

Neben der nach wie vor unsicheren Zukunft des GVFG erwartet die Nahverkehrsbranche in den kommenden Monaten weitere wichtige Finanzierungsentscheidungen durch die Bundesregierung. Vor allem der Gesetzesentwurf zur Neuordnung des EEG birgt aus VDV-Sicht Unsicherheiten. Seit 2004 erhalten die Schienenbahnen eine Ermäßigung bei der **EEG-Umlage**,

weil sie besonders umweltfreundlich und energieeffizient sind und deshalb nicht gegenüber anderen Verkehrsträgern wie Straße oder Luftfahrt benachteiligt werden sollen. „Inzwischen wissen wir, dass es wohl weiter eine Ausnahmeregelung für die Schienenbahnen geben soll, aber wie diese konkret aussehen wird, ist noch unklar. Für unsere Branche stehen dabei jährlich 650 Millionen Euro auf dem Spiel. Sollten unseren Unternehmen durch die Neuregelung höhere Kosten drohen, dann werden die Fahrgäste das unmittelbar am Ticketpreis merken und die Kunden des Güterverkehrs an den steigenden Transportkosten. Denn solche plötzlichen Zusatzbelastungen kann die Branche nicht einfach auffangen“, erklärt Fenske.

Die Entscheidung zu einer anderen Finanzierungsfrage ist zwar zeitlich eindeutig auf 2014 festgelegt, aber auch hier ist das Ergebnis noch offen und soll in den Bund-Länder-Verhandlungen entschieden werden: Die **Revision der Regionalisierungsmittel**, die in diesem Jahr ansteht, möchte die Bundesregierung nutzen, um diesen Finanzierungstopf „auf eine neue Grundlage zu stellen.“ Fenske dazu: „Bei den Regionalisierungsmitteln muss man zunächst festhalten, dass sie in ihrer bisherigen Höhe nicht mehr ausreichen, um vor allem die Angebotserweiterungen, aber auch die gestiegenen Strom- und Trassenpreise im Schienenpersonennahverkehr zu decken. Zur künftigen Höhe der Mittel hat die Verkehrsministerkonferenz einen eindeutigen Beschluss gefasst, den wir als Branche unterstützen: 3 % jährliche Dynamisierung statt bisher 1,5 %.“

Zu guter Letzt weist der VDV Bund und Länder gleichermaßen darauf hin, dass auch über die Fortschreibung der **Entflechtungsmittel** nach 2019 noch in dieser Legislaturperiode entschieden werden muss. Der Bund zahlt den Ländern jährlich 1,33 Milliarden Euro aus dem Entflechtungsgesetz für den Ausbau kommunaler Verkehrsinfrastruktur, rund die Hälfte davon fließt in den ÖPNV. Im Zuge der letztjährigen Finanzhilfen für Hochwassergebiete waren die Entflechtungsmittel zunächst auf bisherigem Niveau bis 2019 verlängert worden. „Das war eine wichtige Entscheidung, aber nur der erste Schritt, denn eine Verstetigung dieser Mittel alleine reicht nicht, um den angefallenen Sanierungsstau im ÖPNV aufzulösen. Der objektive Bedarf für die kommunale Verkehrsinfrastruktur liegt, wie mehrfach nachgewiesen, bei jährlich 1,96 Milliarden Euro. Es ist also jetzt schon absehbar, dass auch 2019 nicht Schluss sein kann mit den Entflechtungsmitteln“, so Fenske abschließend.

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind rund 600 Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs organisiert. Täglich ersetzen Busse und Bahnen über 20 Millionen Autofahrten und 77.000 voll beladene Lkw. So sorgen der VDV und seine Mitgliedsunternehmen dafür, dass Deutschland nachhaltig mobil bleibt!