

# Finanzierung von Nahverkehrsprojekten: Große Worte, leere Kassen?

Dr. Volker Leib

Wiss. Mitarbeiter, Büro Toni Hofreiter, München

Verkehrskonferenz GRÜNE Oberbayern, Rosenheim, 25.03.2017

# Öffentlicher Nahverkehr ist Ländersache

- Bund: Finanzhilfen für Betrieb und Infrastrukturausbau
- Länder: Regionalzüge, S-Bahn
- Landkreise, kreisfreie Städte: Bus, Tram

# Neuregelung Bund-Länder-Finanzbeziehungen: Nahverkehr betroffen!

- „Regionalisierungsmittel“ (primär für Regionalzug- und S-Bahnbetrieb)
  - 8,2 Mrd. EUR, davon Bayern ca. 1,2 Mrd. EUR
  - jährliche Erhöhung um 1,8 Prozent bis 2031 -> Planungssicherheit
- „Entflechtungsmittel“ Verkehr (diverse Zwecke kommunaler Verkehr)
  - 1,3 Mrd. EUR, davon Bayern ca. 196 Mio. EUR
  - entfallen 2020 bzw. gehen in den Länderanteil an der Umsatzsteuer über
- „GVFG-Bundesprogramm“ (Schieneninfrastruktur in Ballungsräumen)
  - 252 Mio. EUR (alte Länder), davon Bayern 30-70 Mio. EUR p. a. in den letzten Jahren, je nach Bauaktivität
  - Gesetzentwurf: Fortführung über 2019 hinaus, aber bis 2025 unverändert („Versteinerung“, seit 1997 unverändert) -> aktuell in den Ausschüssen, Anhörungen

# 3,2-3,8 Mrd. EUR für den 2. Tunnel München: Kostenaufteilung (Grafik von: [www.2.stammstrecke-muenchen.de](http://www.2.stammstrecke-muenchen.de) )



# Bayern finanziert vor, der Bund zahlt 20-30 Jahre lang seinen Kostenanteil ab

- 1552 Mio. EUR aus dem GVFG-Bundesprogramm herauszuholen, dauert 20-30 Jahre bei einer Jahresrate von 50-80 Mio. EUR p. a.
- Während der Bauphase rechnet die DB mit einem Finanzbedarf von anfänglich 160 Mio. EUR p.a., auf dem Höhepunkt 790 Mio. EUR p.a.
- Bayern muss vorfinanzieren
- Zu Bayerns Kostenanteil: 540 Mio. EUR „Ausgabereste“ aus den Regionalisierungsmitteln aufgehäuft (was für mehr Zugverkehr, Streckenreaktivierungen u. ä. hätte verwendet werden können)

# Was bedeutet das?

- Der 2. Tunnel und seine Finanzierung: verkehrspolitisches Harakiri
- Der 2. Tunnel selbst bringt nicht das, was die Region München braucht – siehe Zukunftskonzept [www.sbahn2030.de](http://www.sbahn2030.de)
- Der 2. Tunnel saugt die Nahverkehrs-Investitionsmittel für die nächsten 20-30 Jahre auf.
- Andere Nahverkehrs-Projekte (außer Mini-Projekte) in ganz Bayern werden um Jahrzehnte nach hinten gestellt oder müssen ohne Förderung finanziert werden.

# Wie wird damit umgegangen?

- Strategie der Staatsregierung, damit kein Unmut gegen den 2. Tunnel aufkommt: Versprechen, dass alles, wirklich alles, gebaut werden wird
- Öffentlichkeit und Medien mit wechselnden Ideen und Planspielen beschäftigen
- Ruhigstellen durch Aktivismus: Programme, Konzepte, Analysen, Machbarkeitsstudien, Überprüfung, Evaluation, Überarbeitung, Änderung, Neubewertung,...
- Vernebelungstaktik, um die Nahverkehrs-Blockade zu vertuschen

# Große Worte, leere Kassen!

(Um die Titelfrage nun zu beantworten.)



# Was können wir tun?

- Aufklären, was nur Luftnummern sind
- Aufzeigen, was bloß unverbindliche Beschäftigungstherapie ist
- Erklären, was echte Planungsschritte wären
- Einfordern, dass tatsächlich etwas vorwärts geht
- ...
- ...
- -> Eure Kreativität ist gefragt!

Ich hätte da noch eine Idee:  
An die Regierung kommen und eine  
bessere Nahverkehrspolitik machen!

# GRÜNE Bundestag, Forderung: „Zukunftsprogramm Nahverkehr“

- GVFG-Bundesprogramm auf 1 Mrd. EUR pro Jahr aufstocken
- Bedingungen für Fördermittel: Beleg über ernsthafte Alternativen-Prüfung; Nachweis, dass verkehrspolitische Ziele erreicht werden
- Sanierungsstau auflösen, für 10 Jahre auch Ersatzinvestitionen fördern
- Deutschlandweit: einheitlicher Vertriebsstandard, Deutschlandtarif entwickeln, intelligente Verbünde aus Bahn und Bus und Carsharing und Fahrrad, nutzbar mit einheitlicher Mobilitätskarte („MobilPass“)
- Mobilitätsgarantie: Mindestangebote definieren
- Elektromobilität und Digitalisierung fördern

Beschluss: <https://www.gruene-bundestag.de/themen/mobilitaet/gruene-offensive-fuer-besseren-nahverkehr.html>

Antrag: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/107/1810747.pdf>