

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Bernd Scheelen, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Zukünftige Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland**

Deutschland besitzt einen leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Er ist eine tragende Säule der Mobilität in Deutschland und leistet einen wichtigen Beitrag zu einer umweltverträglichen, für alle zugänglichen und bezahlbaren Mobilität und zur Funktionsfähigkeit unserer Wirtschaft. Der ÖPNV sichert die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, Gesundheitsversorgung, sozialer Infrastruktur, Kultur- und Freizeitangeboten. Er ermöglicht Mobilität in Ballungsräumen und im ländlichen Raum – gerade auch für Menschen mit geringem Einkommen und mit Mobilitätseinschränkungen. Der ÖPNV ist mit einer Bruttowertschöpfung von jährlich 9,7 Mrd. Euro ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und schafft Arbeitsplätze für 240 000 Menschen.

Der ÖPNV verbessert die Umwelt- und Lebensqualität in Städten und Ballungsräumen und trägt so wesentlich zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung bei. Ohne einen starken ÖPNV mit wachsenden Fahrgastzahlen sind die Klimaschutzziele nicht zu erreichen. Nachfragezuwächse im ÖPNV sind aber nur zu realisieren, wenn mit Erneuerung und Ausbau der Infrastruktur das Angebot auf heutigem Niveau erhalten und weiter verbessert wird.

Der demografische Wandel stellt veränderte Anforderungen an den ÖPNV. Weitgehende Barrierefreiheit gewinnt bei einer alternden Bevölkerung an Bedeutung. Der ÖPNV braucht gerade in schrumpfenden Regionen eine neue Finanzierungsgrundlage, da die Ausgleichsleistungen für Schülerbeförderung als eine Säule der Finanzierung wegbrechen.

Die Zukunft der ÖPNV-Finanzierung ist ungewiss. Mit der Föderalismusreform hat der Bund die Finanzierungsverantwortung weitgehend an die Länder abgegeben. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) als wichtige Grundlage der ÖPNV-Finanzierung läuft 2019 aus. Schon 2013 verlieren die den Ländern gezahlten Kompensationsmittel für die ehemaligen GVFG-Landesprogramme ihre verkehrsbezogene Zweckbindung. Ungewissheit besteht auch über die Höhe der Regionalisierungsmittel nach 2014.

Schon heute reichen die zur Verfügung stehenden Finanzmittel nicht aus. Jedes Jahr fehlen 330 Mio. Euro allein für den Substanzerhalt (Quelle: „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“; Herausgeber unter anderen Deutscher Städteverband, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen). Aus der Vergangenheit gibt es

bereits einen Rückstau an Erneuerungsinvestitionen, der sich auf rund 2,4 Mrd. Euro summiert. Bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) besteht ein Bedarf allein für Erhaltungsinvestitionen von 80 Mio. Euro jährlich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der Studie „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“ des Deutschen Städtetags, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen und der Länder Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen, die unter Begleitung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt wurde?
2. Welche Studien und Untersuchungen dienen der Bundesregierung darüber hinaus als Grundlage zur Feststellung des Finanz- und allgemeinen Bedarfs des öffentlichen Nahverkehrs?
3. Wie beurteilt die Bundesregierung den in den vergangenen Jahren entstandenen erheblichen Nachholbedarf bei ÖPNV-Investitionen von mindestens 2,35 Mrd. Euro, der durch unterlassene Investitionen und Preissteigerungen um 330 Mio. Euro pro Jahr weiter wächst (Quelle: „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“), und welche Maßnahmen plant sie, um dem zu begegnen?
4. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den jährlichen Neuinvestitionsbedarf für die ÖPNV-Infrastruktur in den kommenden 15 Jahren?

Teilt sie die Einschätzung von Experten, wonach der Bedarf für Neuinvestitionen bis 2025 voraussichtlich auf nominal 1,98 Mrd. Euro steigen wird (Quelle: „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“), und wenn nein, warum nicht?

5. Welche konkreten Maßnahmen zu welchem Zeitpunkt plant die Bundesregierung im Hinblick auf das Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms, um Ländern und Unternehmen Planungssicherheit für die Investitionsvorhaben im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs mit teilweise sehr langen Vorlaufzeiten zu geben und um sicherzustellen, dass die für diesen Zeitraum noch vorzusehenden Mittel auch tatsächlich abfließen und die noch notwendigen Infrastrukturvorhaben umgesetzt werden können?
6. Welche Überlegungen gibt es in der Bundesregierung für eine Anschlussregelung nach dem Auslaufen des GVFG-Bundesprogrammes 2019, mit der der Bund weiterhin seiner Verantwortung für den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge gerecht wird – insbesondere in Hinblick auf die gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen des demografischen Wandels, des Umwelt- und Klimaschutzes und der nachhaltigen Stadtentwicklung?
7. Inwiefern sieht die Bundesregierung den Bund weiterhin – auch über 2019 hinaus – in der Verantwortung, ÖPNV-Großprojekte mit überregionaler Bedeutung zu fördern?
8. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den jährlichen Bedarf an Erhaltungsinvestitionen für die in der Vergangenheit aus dem GVFG-Bundesprogramm finanzierte ÖPNV-Infrastruktur?
9. Welche Folgen sieht die Bundesregierung, wenn Kommunen aufgrund ihrer Haushaltslage die notwendigen Erhaltungsinvestitionen und dringende Grundsanierungen insbesondere für große, aus dem GVFG finanzierte Anlagen der ÖPNV-Infrastruktur nicht aufbringen können, und welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, damit für notwendige Erhaltungsinvestitionen ausreichend Vorsorge getroffen wird?

10. Wird die Bundesregierung die Prüfung, in welcher Höhe die Kompensationsmittel nach dem Entflechtungsgesetz noch angemessen und erforderlich sind – wie von den Ländern gefordert – noch 2011 abschließen?  
Wenn nein, wann ist damit zu rechnen?
11. Hat die Bundesregierung Untersuchungen in Auftrag gegeben, um den Bedarf für Mittel nach dem Entflechtungsgesetz für den Zeitraum von 2014 bis 2019 zu ermitteln?  
Wenn ja, wann werden dem Deutschen Bundestag die Ergebnisse vorgelegt?
12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz entsprechend der allgemeinen Baupreisentwicklung dynamisiert werden sollten?  
Wenn nein, warum nicht?
13. Beabsichtigt die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass die Länder die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz auch über 2013 hinaus zweckgebunden für Verkehrsinvestitionen einsetzen, und wenn ja, wie?
14. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Investitionsbedarf in den Erhalt der Infrastruktur von NE-Bahnen, und inwiefern sieht sie sich in der Verantwortung, den Erhalt dieser Infrastruktur durch neue bundesgesetzliche Regelungen abzusichern?
15. Wie stellt sich die Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder für die unterschiedlichen Verwendungszwecke seit 2008 für die einzelnen Bundesländer und insgesamt bundesweit dar?
16. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Regionalisierungsmittel des Bundes auch über das Jahr 2014 hinaus mindestens auf bisheriger Höhe zu erhalten?
17. Sieht die Bundesregierung in den Berichten der Länder über die Mittelverwendung eine geeignete Grundlage für die Neufestlegung der Regionalisierungsmittel ab 2015?
18. Welche Untersuchungen zur Ermittlung der nach 2015 für eine ausreichende Verkehrsbedienug benötigten Regionalisierungsmittel plant die Bundesregierung, und auf welcher empirischen Grundlage sollen diese erfolgen?
19. Wie wird die Bundesregierung zu einer geeigneten Festlegung der zukünftigen Dynamisierung der Regionalisierungsmittel kommen, die Preissteigerungen bei Stations- und Trassengebühren, Energie-, Fahrzeug- und Personalkosten angemessen berücksichtigt, und bis wann ist mit einem Ergebnis rechnen?
20. Welche Schritte plant die Bundesregierung, um die gesetzlich vorgeschriebene Revision umzusetzen, und bis wann ist mit einer entsprechenden Initiative zu rechnen?
21. Welche Initiativen ergreift die Bundesregierung, um entsprechend ihrer Ankündigung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP eine höhere Transparenz in der ÖPNV-Finanzierung zu erreichen?  
Wann werden entsprechende Initiativen dem Deutschen Bundestag vorgelegt?

Berlin, den 13. April 2011

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**

