

SPECTRUM

nachrichten. hintergründe. impulse.

VRR im Wandel der Zeit: Infrastrukturförderung, ÖSPV-Finanzierung und Gremienmanagement // RRX-Verkehrsverträge unterzeichnet // VRR bereitet Testphase für eTarif vor und verbessert VRR-TicketShop // VRR informiert über Maßnahmen zur Verbesserung der Auskunftssysteme // VRR fördert Investitionen in die Nahverkehrsinfrastruktur // VRR weitet SPNV-Angebot aus und verbessert Qualität der Leistungen // Einsteigen & Mitreden: Online-Dialog über die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV // Neue Elektrobusse der STOAG nehmen Fahrt auf // ÖPNV-Finanzierung: VRR begrüßt Einigung von Bund und Ländern // Drittes Netzwerktreffen zur digitalen Mobilität in NRW



ÖPNV-Finanzierung: VRR begrüßt Einigung von Bund und Ländern



Die Regionalisierungs- und Entflechtungsmittel sowie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bilden neben den Fahrgeldeinnahmen die zentrale Grundlage für die Finanzierung des ÖPNV. Ob und in welcher Höhe diese drei Finanzierungsinstrumente in Zukunft fortgeführt werden, war jedoch seit geraumer Zeit unklar. Im Rahmen des dritten Deutschland-Tages des Nahverkehrs, zu dem die Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt.“ und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) am 17. September 2015 aufgerufen hatten, machten die Verkehrsunternehmen und Verbände deshalb mit Plakaten, Schildern und extra beklebten Fahrzeugen auf die zunehmend schwierige finanzielle Situation aufmerksam und informierten über den Handlungsbedarf vor Ort. Inzwischen können die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen jedoch aufatmen: Ende September 2015 einigten sich Bund und Länder sowohl auf die dringend notwendige Erhöhung und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel für den SPNV als auch auf die Fortführung des GVFG über 2019 hinaus.



Der Beschluss von Bund und Ländern sieht vor, dass die Regionalisierungsmittel im kommenden Jahr von heute 7,4 Milliarden auf acht Milliarden Euro aufgestockt werden. Die jährliche Dynamisierung der Mittel wird von 1,5 Prozent auf 1,8 Prozent steigen. VRR-Vorstandssprecher Martin Husmann begrüßte die Einigung: „Mit ihrer Entscheidung haben Bund und Länder die Weichen für einen zukunftsfähigen Schienenpersonennahverkehr gestellt. Die Erhöhung und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel erlauben den SPNV-Aufgabenträgern endlich verlässliche Planungen, um den Verkehr auf der Schiene langfristig zu sichern.“

Abhängigkeit von der Einwohnerzahl und den bestellten Zugkilometern eines Bundeslandes verteilt werden sollen. Davon profitiert insbesondere Nordrhein-Westfalen. Bei Anwendung des Kieler Schlüssels steigt der Anteil des bevölkerungsreichsten Bundeslandes bis 2031 schrittweise auf 18,99 Prozent. Bisher waren es lediglich 15,76 Prozent, obwohl in NRW mehr als ein Fünftel der deutschen Gesamtbevölkerung leben. Kritik kommt allerdings von den ostdeutschen Bundesländern. Sie hatten dem Kieler Schlüssel im Oktober 2014 unter der Bedingung zugestimmt, dass die Regionalisierungsmittel auf insgesamt 8,5 Milliarden Euro aufgestockt und jährlich um zwei Prozent dynamisiert werden. Weil der Bund die Mittel nicht ganz so stark erhöht hat, fürchten sie nun, dass sie aufgrund fehlender finanzieller Mittel Strecken abbestellen müssen. VRR-Vorstandssprecher Martin Husmann wies jedoch darauf hin, dass die Verteilung der Regionalisierungsmittel zugunsten der bevölkerungsreichen Bundesländer nicht infrage gestellt werden dürfe. „Angesichts der stetig steigenden Fahrgastzahlen benötigt NRW dringend die zusätzlichen Gelder aus den Regionalisierungsmitteln, um das Leistungsangebot auf der Schiene aufrechtzuerhalten und – wie beispielsweise mit dem Rhein-Ruhr-Express – bedarfsgerecht weiterzuentwickeln“, erklärte er. Der Bundesrat wird schnellstmöglich über eine Rechtsverordnung entscheiden, die die Verteilung der Mittel auf die Länder regeln soll.

Mehr Geld für den SPNV in Nordrhein-Westfalen

Neben dem Beschluss zu den Regionalisierungsmitteln haben Bund und Länder sich außerdem darauf verständigt, dass die Mittel aus dem GVFG in Höhe von jährlich 330 Millionen Euro auch nach 2019 fortgeführt werden. Damit der Investitionsstau in den Städten und Gemeinden dauerhaft aufgelöst werden kann, ist zusätzlich eine Einigung über die bedarfsgerechte Erhöhung sowie zweckgebundene Weiterführung der Entflechtungsmittel über 2019 hinaus notwendig. Ein Beschluss hierzu steht derzeit noch aus.

Bei der Verteilung der Regionalisierungsmittel soll der Kieler Schlüssel zur Anwendung kommen, auf den sich die Verkehrsminister und -senatoren der Bundesländer bereits im Oktober 2014 geeinigt hatten. Der neue Verteilungsschlüssel sieht vor, dass die Regionalisierungsmittel in

der Verteilung der Regionalisierungsmittel soll der Kieler Schlüssel zur Anwendung kommen, auf den sich die Verkehrsminister und -senatoren der Bundesländer bereits im Oktober 2014 geeinigt hatten. Der neue Verteilungsschlüssel sieht vor, dass die Regionalisierungsmittel in

der Verteilung der Regionalisierungsmittel soll der Kieler Schlüssel zur Anwendung kommen, auf den sich die Verkehrsminister und -senatoren der Bundesländer bereits im Oktober 2014 geeinigt hatten. Der neue Verteilungsschlüssel sieht vor, dass die Regionalisierungsmittel in