

12.02.2019

Antrag

**der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP**

**ÖPNV in Nordrhein-Westfalen: Kommunen bei Erhalt der Stadt- und
Straßenbahnsysteme unterstützen**

I. Ausgangslage

Die NRW-Koalition steht für eine ideologiefreie Mobilitätspolitik. Wir stellen die Mobilitätsinteressen der Menschen in den Mittelpunkt unserer Verkehrspolitik. Wir lehnen eine Verkehrspolitik ab, die aus ideologischen Gründen den Menschen eine bestimmte Form von Mobilität vorschreiben will. Deshalb investieren wir in alle Verkehrsträger, damit Jede und Jeder in unserem Land ein Angebot für seine individuellen Mobilitätsinteressen erhält.

Dazu gehört auch ein leistungsstarker und bedarfsgerecht ausgebauter ÖPNV. Deshalb investieren wir beispielsweise in Elektrifizierung, Bahnhofsmmodernisierung und Reaktivierung von Schienenstrecken. Auch die Einführung eines landesweiten freiwilligen Azubi-Tickets zum Ausbildungsbeginn in diesem Jahr ist ein großer Schritt in diese Richtung, der die Mobilität der Auszubildenden vor allem im ländlichen Raum ausweitet. Damit halten wir erneut eine Zusage an die Menschen in unserem Land ein. Ebenso investieren wir jedoch in die Reparatur und den Erhalt der vorhandenen Infrastruktur.

Eine große Herausforderung stellt einerseits die Erneuerung der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen dar. Pendler und Wirtschaft leiden nicht nur unter maroden Straßen und Brücken, die zu Staus und Umwegen führen. Sie leiden auch unter Verspätungen und Ausfällen auf der Schiene, weil auch hier das Netz längst an seine Belastungsgrenze gestoßen ist. Wir begrüßen daher, dass allein die Deutsche Bahn bis 2031 über neun Mrd. Euro in die Schieneninfrastruktur unseres Landes investieren will. Deshalb ist es wichtig, dass die Verbünde mit Unterstützung von Bund und Land in den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs-Netzes (SPNV) investieren.

Genauso dringend sind andererseits die Investitionen in den Erhalt unserer Stadt- und Straßenbahnnetze. Insbesondere die Netze im Ruhrgebiet sind in die Jahre gekommen. Die notwendigen Mittel, um den Sanierungsrückstand aufzuholen, stellen Kommunen und Verkehrsunternehmen in den nächsten 10-15 Jahren vor gewaltige Herausforderungen. Die

Datum des Originals: 12.02.2019/Ausgegeben: 12.02.2019

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Kommunen waren in den letzten zwei Jahrzehnten jedoch nicht in der Lage, ausreichende Rücklagen für den Erhalt dieser Infrastruktur zu bilden. Hier droht ein erheblicher Sanierungsstau.

Wir werden die Fehler, die in der Vergangenheit bei anderen Verkehrsträgern gemacht wurden, nicht wiederholen und keinen Sanierungsstau bei den Stadt- und Straßenbahnnetzen entstehen lassen. Die NRW-Koalition wird die Kommunen dabei nicht allein lassen.

Gleichzeitig müssen bei der anstehenden Erhaltungssanierung die Chancen der Digitalisierung mitgedacht werden, beispielsweise durch den Einsatz intelligenter Schienen im Sinne einer effizienten Mobilität. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, bei den anstehenden Maßnahmen durch die Beseitigung bestehender Systembrüche (z.B. durch unterschiedliche Spurweiten) zu einer Verbesserung der Stadt- und Straßenbahnverbindungen zu kommen.

Die Enquetekommission IV „Finanzierungsoptionen des Öffentlichen Personen Verkehrs in NRW im Kontext des gesellschaftlichen und technischen Wandels“ der vergangenen Legislaturperiode hat sich ausführlich mit den Fragen der nachholenden Sanierung, des Erhalts und des Ausbaus unserer Infrastruktur beschäftigt. Ein Ergebnis dieser Debatte ist letztlich die Aufnahme eines Fördertatbestandes Erhaltungsinvestitionen im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG). Das Gutachten zur präziseren Abschätzung des Finanzbedarfs der Stadt- und Straßenbahnsysteme ist in Folge der Tätigkeit der Enquetekommission in Auftrag gegeben worden und soll eine belastbare Bestandsaufnahme hierzu liefern. Für eine nachhaltige und zukunftsfeste Finanzierung muss zudem das Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG) grundlegend verändert werden.

Die Attraktivität unserer Städte als Orte des Wohnen, des Arbeitens und der Freizeit ist eng mit einem differenzierten, angebotsorientierten und bedarfsgerecht ausgebauten Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verbunden. Dies ist zugleich ein wichtiger Beitrag für mehr Umweltschutz und die Luftqualität in den Städten. Davon werden alle Menschen in Nordrhein-Westfalen profitieren.

II. Beschlussfassung:

Der Landtag stellt fest:

1. Die Kommunen in unserem Land stehen in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen beim Erhalt ihrer Stadt- und Straßenbahnsysteme. Dabei lässt sie die NRW-Koalition nicht allein.
2. Jede Weiterentwicklung des Systems setzt zunächst seine Ertüchtigung voraus.
3. Weil die Unterfinanzierung struktureller Art ist, muss das GVFG grundlegend neu ausgerichtet werden, um auch Erhaltungsinvestitionen daraus zu fördern. Dafür müssen Bund, Land und Kommunen zusammenarbeiten.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

1. Vorschläge zu erarbeiten, um die Kommunen bei der nachholenden Sanierung der Infrastruktur der leichten Schiene finanziell zu unterstützen. Die Förderung des Erhalts der kommunalen Schieneninfrastruktur durch das Land soll transparent und effizient erfolgen und die technischen Möglichkeiten durch die Digitalisierung nutzen.
2. Vorschläge zu erarbeiten, wie die Behebung bestehender Systembrüche im Stadt- und Straßenbahnnetz behoben werden können.

3. prüfen zu lassen, wie Erhaltungsmaßnahmen in den Tunneln der nordrhein-westfälischen Stadt- und Straßenbahnsysteme technisch umgesetzt werden können.
4. sich beim Bund dafür einzusetzen, dass das GVFG für Erhaltungsinvestitionen geöffnet wird und die bisherige Förderungsquote von 60 Prozent erhalten bleibt.
5. ein Konzept zu erarbeiten, um dem Sanierungsstau auf der leichten Schiene zukünftig vorzubeugen.
6. in dem Konzept folgende Kriterien zu berücksichtigen:
 - a. Steigerung der Effizienz (z.B. durch angemessene Eigenanteile und sonstige Konditionierungen) und Durchsetzung von Transparenz (nachvollziehbare Mittelverwendung)
 - b. Zweckbindung und Überjährigkeit der Fördermittel
 - c. keine Förderung von Fahrzeugen
 - d. und die technischen Möglichkeiten durch die Digitalisierung zu nutzen.

Bodo Löttgen
Matthias Kerkhoff
Rainer Deppe
Klaus Vossemer
Henning Rehbaum

und Fraktion

Christof Rasche
Henning Höne
Bodo Middeldorf
Thomas Nüchel
Ulrich Reuter

und Fraktion