

Bericht

des Arbeitskreises Bahnpolitik

zur Sitzung der GKVS am 16./17. September 2015 in Berlin
und zur Sitzung der VMK am 8./9. Oktober 2015 in Worms

**TOP 5.3/
TOP 5.1**

Verbesserung und Ausbaumaßnahmen im SPNV

Bund und DB AG haben mit Unterzeichnung der LuFV II im Hinblick auf die Anlage 8.7 einige der im Vorfeld artikulierten Forderungen der Länder umgesetzt. Am elementarsten ist die Höherdotierung des Finanzierungstopfs auf 1,1 Mrd. € für die Periode von 2015 bis 2019. Aggregiert auf alle Länder bedeutet dies eine Steigerung um knapp 20 %. Positiv zu sehen ist auch die Einführung einer eigenen Qualitätskennzahl für Brücken ohne Vorfestlegung eines bestimmten Budgets und die Eliminierung der Quoten für die einzelnen EIU des Bundes im Vertragswerk.

Viele wichtige Verbesserungsempfehlungen der Länder sind jedoch nicht umgesetzt worden. Im Rahmen der länderinternen Beratungen zum AK „Verbesserungen und Ausbaumaßnahmen für den SPNV“ ist angeregt worden, diese Punkte zeitnah über die GKVS und ggf. VMK zu artikulieren, damit sie rechtzeitig in die Verhandlungen zur Nachfolgelösung der LuFV II, die ab 2020 wirksam sein muss, eingespeist werden. Folgende Punkte sollten dabei berücksichtigt werden:

- Die Einführung einer Kapazitätskennziffer als zusätzliches Qualitätskriterium wurde vom Bund mit einem Gutachten untersucht, das zum Ergebnis kam, dass weiterer wissenschaftlicher Untersuchungsbedarf herrscht. Die Zeit bis zum Verhandlungsstart der Nachfolgelösung der LuFV II sollte umgehend genutzt werden, um diese Erkenntnisse zu gewinnen.
- Nach wie vor halten es die Länder bei den Bahnsteigmaßnahmen von DB Station & Service für unsinnig, wenn die DB „bestraft“ wird, wenn sie Bahnsteigkanten in Höhen baut, die auf einer Strecke in Gesamtbetrachtung mit den bestellten Zügen zwar eine durchgehende Barrierefreiheit ermöglichen und daher vom SPNV-Aufgabenträger gewünscht sind, jedoch nicht der starren Vorgabe des Bundes entsprechen, der nur für Bahnsteigkanten mit Höhe 76 cm die maximal mögliche Punktzahl gewährt.
- Wünschenswert ist zudem eine generelle Aufhebung des Finanzierungsverbots für S-Bahn-Infrastruktur durch Mittel der Anlage 8.7 – gerade auch im Kontext mit der 2019 auslaufenden GVFG-Förderung, für die es noch keine Nachfolgelösung gibt. Dies brächte vielen Ländern mehr Spielraum. Zudem ist festzustellen, dass es verstärkt Forderungen und

Tendenzen gibt, S-Bahn-Netze zu vergrößern, was wiederum zu einer Reduzierung des Einsatzgebietes von Anlage 8.7-Mitteln führt.

- Wenn Projekte aus Anlage 8.7 in einer Periode mit der jeweiligen Landesquote nicht auskömmlich finanziert und weitere Mittel durch Länderübertragung oder Dritte nicht realisiert werden können, drohen ggf. Stillstände, die mit einer Vorfinanzierung durch das jeweilige Land abgewendet werden könnten. Hierfür wäre es notwendig, dass der Bund sein Verbot zu Vorfinanzierungen von 8.7-Projekten revidiert.
- Um den Fehlanreiz zur Umlenkung von 8.7-Mittel in Ersatzinvestitionen, für die eigentlich die originären LuFV-Mittel gedacht sind, zu vermeiden, sollte den Ländern die Möglichkeit der Mittelübertragung in die Folgeperiode gewährt werden. Es ist nicht zu erwarten, dass dann seitens der Länder weniger Engagement vorherrscht, die Mittel zeitnah einzusetzen.
- Nach wie vor wird seitens der Länder allerdings als „Königsweg“ angesehen, anstelle der in der LuFV integrierten Anlage 8.7 ein separates Budget für Neu- und Ausbaumaßnahmen im SPNV in mindestens derselben Höhe zu schaffen, bei dem die Mittel als Baukostenzuschüsse ausgereicht werden können.