

Sie waren hier: <http://www.vgn.de/664076ec-3b00-a84f-09df-83698713fa1e>



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Finanzielle Basis für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gesichert - VGN sieht noch weiteren Handlungsbedarf

Von Fortschritten beim weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur berichtet VGN-Geschäftsführer Andreas Mäder auf der Jahrespressekonferenz des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg, am Dienstag, 21. März 2017. Nach Jahren der Ungewissheit über den Fortbestand der wichtigsten Fördertöpfe für die großen Bauprojekte im Verbundgebiet ist deren Erhalt nun zumindest grundsätzlich gesichert. Derzeit läuft das Gesetzgebungsverfahren für die im September 2015 von Bund und Ländern vereinbarte Verlängerung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Dieses regelt die Förderung von Projekten mit einem Volumen von über 50 Millionen Euro durch Bundesmittel. Im Oktober 2016 erfolgte die Einigung beim Länderfinanzausgleich, mit der auch die Bereitstellung von Mitteln für kommunale Verkehrsprojekte und die Förderung durch die Länder geregelt wird. Um die Nahverkehrsprojekte im Kern der Metropolregion Nürnberg möglichst vollständig realisieren zu können, sieht der VGN aber noch dringenden Handlungsbedarf auf Seiten der Gesetzgeber Bund und Land. Davon betroffen sind die Stadt-Umland-Bahn Erlangen, die Nürnberger Stadtbahn nach Kornburg und zur Brunecker Straße und der Ausbau der Schienenstrecken Nürnberg – Hersbruck sowie Nürnberg – Neustadt an der Aisch nach S-Bahn-Standard.

Erfreut zeigt sich der VGN über die Berücksichtigung von drei Schienenstrecken im Bundesverkehrswegeplan 2030. Damit ergeben sich auch neue Chancen für das System der S-Bahn Nürnberg. Voran geht es bei der Barrierefreiheit im Regionalbahnnetz. Mit dem Bayern-Paket II fördern der Freistaat und die DB den Umbau von fünf Bahnhöfen im Gebiet des VGN.

Ausreichende Finanzierung sicherstellen

Mit der Fortführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bis 2025 stellt der Bund weiterhin 330 Millionen pro Jahr für den Infrastrukturausbau in Deutschland zur Verfügung. Die Erleichterung wird dadurch gedämpft, dass die GVFG-Mittel sich seit 1997 auf diesem Niveau befinden und der Gesetzesentwurf ein weiteres Einfrieren des Betrags bis mindestens 2025 vorsieht. Angesichts der enorm gestiegenen Baukosten und des aufgelaufenen Investitionsstaus ist eine Anpassung dringend erforderlich. Weiterhin nicht berücksichtigt sind Unterhalt und Sanierung bestehender Anlagen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hält eine Anhebung auf jährlich 500 Millionen jährlich für notwendig. „Dieser Forderung schließen wir uns an, denn sonst werden wir mit unseren regionalen Ausbauprojekten große Schwierigkeiten bekommen“, bekräftigt Mäder. Die Hoffnungen liegen nun auf den Initiativen des Bundesrats und der Verbände im laufenden Gesetzgebungsverfahren.

Politischer Handlungsbedarf besteht auch bei den Mitteln des Freistaats für die Förderung der kommunalen Verkehrsprojekte. Zwar erhalten die Länder nach dem neu ausgehandelten Bund-Länder-Finanzausgleich für die 2019 wegfallenden Entflechtungsmittel weiterhin 1,3 Milliarden aus dem Umsatzsteuertopf. Aber diese Gelder sind nicht mehr zweckgebunden für den Nahverkehr und könnten als Haushaltsmittel in ganz anderen Bereichen eingesetzt werden. „Um die dringenden Investitionen in den kommunalen ÖPNV abzusichern, muss die Zweckbindung im Landesgesetz fixiert werden“, so Mäder weiter. Bayern wird durch den neu

ausgehandelten Länderfinanzausgleich zudem noch zusätzlich um 1,35 Milliarden Euro entlastet. Hier gibt es aber bereits Äußerungen, dass die Entlastungen für den Abbau von Altschulden verwendet werden sollen.

Das Thema ÖPNV-Finanzierung muss man zusätzlich zur regionalen Sicht auch global betrachten. Nach dem im November 2016 ratifizierten Pariser Klimaschutzabkommen hat man sich in Deutschland zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 um 80 bis 95 Prozent im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Als einziger Sektor leistet der Verkehr bislang keinen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Ohne einen leistungsfähigen ÖPNV wird das nicht gelingen.

Unterschiedliche Entwicklung bei Bus und Bahn

Am erfreulichsten ist die Lage bei den Regionalisierungsmitteln für das SPNV-Angebot. Der Anteil Bayerns soll von den 1,1 Milliarden Euro im Jahr 2015 sukzessive bis 2030 auf 1,6 Milliarden angehoben werden. Dazu kommt, dass der stetige Anstieg der Trassenpreise für die Schienenstrecken auf die Höhe der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel (1,8 Prozent) begrenzt ist. „Wir erhoffen uns nun die von Zweckverband (ZVGN) geforderten zusätzlichen Verbindungen im S-Bahn-Verkehr in den Nachtstunden. Die Zusage für den durchgehenden 20-Minuten-Takt auf der S2 nach Altdorf ist am 16. März 2017 im Wirtschaftsausschuss des Landtags zu unserer Freude bereits erfolgt“, berichtet Mäder.

Nach wie vor prekär ist die Situation im allgemeinen ÖPNV. Das betrifft zum einen die wirtschaftliche Lage der Stadtverkehre mit ihren umfangreichen Verkehrs- und Serviceangeboten. Zu einer existenziellen Frage für die Verkehrsunternehmen in den ländlichen Gebieten entwickelt sich der demografische Wandel. Durch rückläufige Schülerzahlen schmilzt die wirtschaftliche Basis zusehends. Immer mehr Buslinien lassen sich ohne Zuschüsse nicht mehr betreiben und müssen im Wettbewerb vergeben werden. Hier sind künftig innovative Verkehrskonzepte erforderlich, mit Linienverkehren auf den starken Achsen, bedarfsorientierter Bedienung in der Fläche, bis hin zu autonom fahrenden Verkehrsmitteln.

Chancen für die S-Bahn

Als großen Erfolg wertet der VGN die Aufnahme der Elektrifizierung der Schienenstrecke Nürnberg – Marktredwitz sowie des Ausbaues mit einem dritten Gleis in den Streckenabschnitten Siegelsdorf – Fürth und Feucht – Neumarkt in den Bundesverkehrswegeplan 2030 mit der hohen Kategorie „vordringlicher Bedarf – mit bzw. ohne Engpassbeseitigung“. Der Plan hat zwar in erster Linie den Fern- und Güterverkehr im Fokus. Auf den drei Schienenstrecken ergeben sich damit aber große Chancen für einen stabileren Betrieb und weiteren Ausbau des Nürnberger S-Bahn-Netzes. Die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale ist die entscheidende Voraussetzung für einen Ausbau nach S-Bahn-Standard auf der rechten Pegnitzstrecke. Nur mit einem schon vorhandenen Fahrdrabt würde sich ein Ausbau der Strecke nach Hersbruck und Neuhaus sowie auf den beiden Nebenstrecken nach Schnaittach und Simmelsdorf realisieren lassen. Größtes Sorgenkind im Netz ist die durch Fern- und Güterverkehr aufs höchste belastete Strecke Nürnberg – Würzburg. Das dritte Gleis zwischen Fürth und Siegelsdorf würde Spielräume auch für den Nahverkehr schaffen. Der VGN wird sich im Gespräch mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft dafür einsetzen, dass der Ausbau der beiden Schienenstrecken im Sektor West und Nordost neu auf der Basis eines 20/40-Minuten-Taktes untersucht wird. Die Strecke Nürnberg – Neumarkt kann durch das dritte Gleis künftig so entlastet werden, dass die S-Bahn dann mit einem durchgehenden Takt gefahren werden kann. Derzeit muss der Takt jede zweite Stunde wegen des durchfahrenden IC unterbrochen werden.

Barrierefreiheit im Regionalbahnnetz

Eine gute Nachricht erreichte den VGN im Dezember 2016. Im gemeinsamen Aktionsprogramm für barrierefreie Stationsinfrastruktur (Bayern-Paket II) berücksichtigen der Freistaat Bayern und

die Deutsche Bahn. fünf VGN-Halte unter den zwölf geförderten Bahnhöfen. Dabei sollen Pleinfeld und Ansbach bis 2021 ausgebaut werden, bei Amberg, Pegnitz und Fürth werden die Planungen bis zur Baureife finanziert. Mit 75 Prozent übernimmt der Freistaat den Löwenanteil der Finanzierung. Das ist ein großer Erfolg für den VGN-Raum, denn alle Regierungsbezirke mussten berücksichtigt werden. Vorangegangen waren die Initiativen der ZVGN-Vorsitzenden und sowie mehrerer Landräte. Gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft hatte die Verbundgesellschaft eine Prioritätenliste abgestimmt, denn die vorhandenen Mittel reichen nicht, um die verbliebenen 123 von 167 Regionalbahnhalten im VGN entsprechend umzubauen. Beispiele für weitere Haltepunkte, die mit hoher Priorität auf der Agenda stehen, sind Siegersdorf und Bad Windsheim. Die Städte und Landkreise im VGN treiben die Barrierefreiheit im Busverkehr voran. Gerade an den Verknüpfungspunkten von Bus und Schiene ist der verstärkte Einsatz von Bund und Bahn weiter gefragt um hier nahtlose Übergänge zu schaffen.

Copyright VGN GmbH 2017