



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE
18/2200**

A11

Oliver Krischer

26.01.2024

Seite 1 von 5

Aktenzeichen
bei Antwort bitte angeben

Uwe Padberg
Telefon 0211 4566-
Telefax 0211 4566-388
Uwe.Padberg@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

**Auskömmliche Finanzierung des SPNV in NRW angesichts der
Herausforderungen der Verkehrswende?**

Berichts-anfrage der SPD zur Sitzung des Verkehrsausschusses am
31.01.2024

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den erbetenen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 31.01.2024 zum Berichtswunsch der SPD zu dem Thema „Auskömmliche Finanzierung des SPNV in NRW angesichts der Herausforderungen der Verkehrswende?“ mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sitzung des Verkehrsausschusses
des Landtags Nordrhein-Westfalen
am 31.01.2024

Schriftlicher Bericht

**Auskömmliche Finanzierung des SPNV in NRW angesichts
der Herausforderungen der Verkehrswende?**

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) des Bundes benennt in § 1 die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Zu diesem Zweck stellt der Bund den Ländern nach § 5 RegG aus dem Steueraufkommen des Bundes für jedes Jahr einen Geldbetrag zur Verfügung, der seit 2023 bis 2031 jährlich um 3 % steigt. Für den Zeitraum nach 2031 hat der Bund bisher noch keine Regelungen getroffen.

Bedingt durch die massiven Preissteigerungen, die wesentlich durch den am 24.02.2022 begonnenen Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine hervorgerufen wurden, hat der Bund am 16.12.2022 im Achten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen, zusätzlich eine Milliarde Euro pro Jahr - beginnend ab 2022 - für die Länder zur Verfügung zu stellen. Zusammen mit der grundsätzlich erhöhten Dynamisierung der Regionalisierungsmittel ab 2023 ergab sich durch dieses Gesetz somit ein zusätzlicher finanzieller Spielraum für die weitere Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Nordrhein-Westfalen für die Jahre 2022 bis 2031.

Dabei wurden die Bundesmittel, die zunächst für das Jahr 2022 vorgesehen waren, erst im Jahr 2023 an die Länder ausgeschüttet, so dass eine Anpassung in 2022 noch nicht erfolgen konnte und zu dem Zeitpunkt auch noch nicht erforderlich war. Die für die Jahre 2022 und 2023 erhaltenen zusätzlichen Regionalisierungsmittel wurden bis zu ihrer jetzigen Verwendung angespart.

Die Mittelерhöhungen der bundesseitigen Regionalisierungsmittel für Nordrhein-Westfalen sind in der nachfolgenden Übersicht für die Jahre 2024 bis 2031 dargestellt:

- Im Jahr 2024: ca. 230 Millionen Euro
- Im Jahr 2025: ca. 260 Millionen Euro
- Im Jahr 2026: ca. 292 Millionen Euro
- Im Jahr 2027: ca. 325 Millionen Euro
- Im Jahr 2028: ca. 360 Millionen Euro
- Im Jahr 2029: ca. 397 Millionen Euro
- Im Jahr 2030: ca. 436 Millionen Euro
- Im Jahr 2031: ca. 473 Millionen Euro

Diese zusätzlichen Geldmittel werden perspektivisch jedoch trotzdem nicht für die Finanzierung des SPNV in den kommenden Jahren ausreichen. Das MUNV hat aus diesem Grunde die Zeit im vergangenen Jahr dazu genutzt, ein tragfähiges Finanzierungskonzept zumindest für die kommenden Jahre zu erarbeiten, was in der 9. Änderungsverordnung zur ÖPNV-Pauschalen-Verordnung im Verkehrsausschuss am 15.12.2023 beschlossen wurde und am 01.01.2024 in Kraft getreten ist.

Diese neue Verordnung wird es den Aufgabenträgern ermöglichen, in den kommenden Jahren nicht nur die Bestandsverkehre zu sichern, sondern auch notwendige neue Verkehrsrelationen im besonderen Landesinteresse zu realisieren.

Die Energie-, Personal- und Materialkosten sind in den vergangenen Jahren sehr stark gestiegen, was sich in massiv gestiegenen Kosten in Verkehrsverträgen niederschlägt. Zuvor haben die Verkehrsverbünde in den vergangenen Jahren oft in ihren Verkehrsverträgen von sehr günstigen Preisen profitiert, die jedoch, wie die Insolvenz von Abellio und der Marktaustritt von Keolis gezeigt haben, in manchen Fällen nicht auskömmlich waren. Verkehrsverträge werden aktuell zu erheblich höheren Kosten abgeschlossen. In den kommenden Jahren stehen viele wichtige Vergabeentscheidungen an. Die aufgrund von Prognosen von den Zweckverbänden errechneten Defizite bei der SPNV-Finanzierung für die kommenden Jahre erscheinen der Landesregierung vor diesem Hintergrund zunächst plausibel.

Sollten die Kosten in den kommenden Jahren weiterhin so stark ansteigen wie prognostiziert, kann das von den Aufgabenträgern errechnete Defizit mit den derzeit vorhandenen Regionalisierungsmitteln ab 2026 nicht mehr auskömmlich finanziert werden. Die Preisentwicklung in den kommenden Jahren ist jedoch derzeit nicht absehbar. Die von den Aufgabenträgern prognostizierten Entwicklungen setzen auf Preisdaten des Jahres 2022 und der Fortschreibung dieser Daten anhand von Indexwerten des Bundesverbandes SchienenNahverkehr (BSN) auf, die jährlich den aktuellen Preisentwicklungen angepasst werden. So sind die Strompreise in 2023 gegenüber dem Vorjahr entgegen den prognostizierten Indexwerten sogar deutlich gesunken, was auch bei der Festlegung der SPNV-Pauschale berücksichtigt worden ist.

Vor diesem Hintergrund wurde die Erhöhung der SPNV-Pauschale für die Jahre 2024 und 2025 als vollständige Ausfinanzierung und für den Zeitraum bis 2032 mit einem erhöhten Sockelbetrag vorgenommen.

Die von den Aufgabenträgern erstellten Prognosen werden in regelmäßigen Abständen überprüft und an die aktuellen Gegebenheiten angepasst. Zudem wurden die Aufgabenträger ebenfalls bereits sensibilisiert, sparsam und wirtschaftlich mit den ihnen zur Verfügung gestellten Mitteln zu haushalten. Das MUNV steht hierzu weiterhin im engen Austausch mit den Aufgabenträgern.

Ergänzende Anpassungen der SPNV-Finanzierung für den Zeitraum bis 2032 werden zu gegebener Zeit erfolgen müssen, auch vor dem Hintergrund anstehender Vergabeentscheidungen der Aufgabenträger und der sich damit zunehmend realisierenden Zielnetzplanungen des Landes.

Die Landesregierung wird die Zeit bis 2026 intensiv nutzen, um eine auskömmliche Finanzierung des SPNV auch für die weiteren Jahre sicherzustellen, auch im Hinblick auf die im Koalitionsvertrag vereinbarte Zielnetzkonzeption 2040 für den SPNV. Eine Grundlage der hierfür erforderlichen Finanzierung ist der in Erarbeitung befindliche Ausbau- und Modernisierungspakt (AMP). Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen wird ihre aktive Beteiligung an den Arbeiten zum Ausbau- und Modernisierungspakt weiter fortsetzen: Da die Steigerungen der Energie-, Personal- und Materialkosten der letzten Jahre nicht auf Nordrhein-Westfalen beschränkt, sondern sich auch in den anderen Bundesländern gleichermaßen darstellt, fordert Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit den anderen Ländern der Verkehrsministerkonferenz gegenüber dem Bund, dass dieser seine Aufgabe aus dem Regionalisierungsgesetz zur Sicherung der Daseinsvorsorge der Menschen auch in Zukunft wahrnimmt und die Regionalisierungsmittel erhöht.