

ÖFFENTLICHER VORSCHLAG ZUR TAGESORDNUNG

Absender:

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Hagen

Betreff:

Vorschlag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
hier: Zukünftige Finanzierung des ÖPNV

Beratungsfolge:

11.09.2019 Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität

Beschlussvorschlag:

Siehe Anlage.

Kurzfassung

Entfällt.

Begründung

Siehe Anlage.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

sind nicht betroffen

sind betroffen (hierzu ist eine kurze Erläuterung abzugeben)

Kurzerläuterung:



An den Vorsitzenden
des Ausschusses für Umwelt und Mobilität
Herrn Hans-Georg Panzer

- Im Hause -

28.08.2019

Sehr geehrter Herr Panzer,

bitte nehmen Sie für die Sitzung des Umweltausschusses am 11.09.2019 gem. § 6 (1) GeschO im folgenden Vorschlag zur Tagesordnung auf:

Zukünftige Finanzierung des ÖPNV

Beschlussvorschlag:

Der UWA überweist den nachfolgenden Antrag mit Begründung zur vorbereitenden Beratung an den Arbeitskreis ÖPNV. Damit verbunden ist die Bitte, dass der AK ÖPNV den Beschlussvorschlag intensiv überprüft und eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen abgibt:

Beschlussvorschlag zur weiteren Beratung

Die Verwaltung wird beauftragt, gutachterlich untersuchen zu lassen, ob und wie die im Entwurf des neuen Nahverkehrsplans (NVP) genannten Zukunftsszenarien für die Stadt Hagen finanziell umsetzbar sind. Basis für alle Planfälle ist die Umstellung des ÖPNV auf weitgehend emissionsfreien Betrieb vor Ort.

Ziel dieses Gutachtens ist es, finanziell tragfähige Wege für ein hochwertiges ÖPNV-System in Hagen zu entwickeln, das die gewünschte Realisierung einer Verkehrswende ermöglicht und im Rahmen des Masterplans Verkehr umgesetzt werden kann.

Das Gutachten hat die gegenwärtig aktuelle Förderkulisse auf EU-, Bundes- und Landesebene darzustellen.

Basis dieser Untersuchung ist ein Investitionsvolumen im Stadtgebiet von Hagen von 300 bzw. 400 Millionen Euro in Infrastruktur ohne Fahrzeuge.

Inhaltlich werden in diesem Gutachten folgende Planfälle untersucht:

1. **Planfall 1 „Hagener Lösung innerhalb des Konzerns Stadt“:** Finanzierung und Umsetzung eines neuen öffentlichen Nahverkehrssystems gem. NVP-Entwurf durch die Stadt Hagen und/oder ein Unternehmen aus dem HVG-Konzern (z.B. Hagener

Straßenbahn AG). Die bauliche Infrastruktur geht in das Eigentum der Stadt Hagen über.

2. **Planfall 2 „Investorenlösung für Finanzierung, Bau und Betrieb von Infrastruktur sowie Betriebsdurchführung“:** Finanzierung und Umsetzung eines neuen öffentlichen Nahverkehrssystems gem. NVP-Entwurf durch ein Öffentlich-Privates-Partnerschaftsmodell (ÖPP) mit einem Gemeinschaftsunternehmen aus einem Investor und der Stadt Hagen und/oder einem Unternehmen aus dem HVG-Konzern. Der städtische Anteil an diesem Gemeinschaftsunternehmen ist so zu wählen, dass das Projekt die bestehende Förderkulisse weitgehend ausnutzen kann. Das Gemeinschaftsunternehmen finanziert, baut und betreibt die erforderliche Infrastruktur und die Fahrzeuge des neuen öffentlichen Nahverkehrssystems für 22,5 bis 35 Jahre selbst und ist auch für die Instandhaltung zuständig. Die finanzielle Beteiligung der Stadt ist auf das Einbringen der Fördergelder beschränkt. Die bauliche Infrastruktur geht in das Eigentum der Stadt Hagen über.
3. **Planfall 3 „Investorenlösung für Finanzierung, Bau sowie Bereitstellung von Infrastruktur und Fahrzeugen“:** Finanzierung und Umsetzung der erforderlichen Infrastruktur eines neuen öffentlichen Nahverkehrssystems gem. NVP-Entwurf durch ein Öffentlich-Privates-Partnerschaftsmodell (ÖPP) mit einem Gemeinschaftsunternehmen aus einem Investor und der Stadt Hagen und/oder einem Unternehmen aus dem HVG-Konzern. Der städtische Anteil an diesem Gemeinschaftsunternehmen ist so zu wählen, dass das Projekt die bestehende Förderkulisse weitgehend ausnutzen kann. Die finanzielle Beteiligung der Stadt ist auf das Einbringen der Fördergelder beschränkt. Das Gemeinschaftsunternehmen finanziert, baut und betreibt das neue öffentliche Nahverkehrssystem für 22,5 bis 35 Jahre und stellt die Infrastruktur sowie die Fahrzeuge einem oder mehreren Verkehrsunternehmen (z.B. Hagener Straßenbahn AG) gegen Nutzungsentgelt zur Verfügung und führt die Instandhaltung durch. Die bauliche Infrastruktur geht in das Eigentum der Stadt Hagen über.
4. Falls der Gutachter einen weiteren Realisierungsweg sieht, kann dieser ebenfalls untersucht werden. Die Beauftragung erfolgt gesondert.
5. Zu untersuchen ist weiterhin, ob in den untersuchten Planfällen auch das Einwerben von Fördergeldern für die Fahrzeugbeschaffung möglich ist. Die jeweils dafür notwendigen Bedingungen sind darzustellen.

Die Stadtverwaltung prüft, ob der Untersuchungsgegenstand förderfähig ist und beantragt ggf. entsprechende finanzielle Unterstützung.

Das Gutachten ist parallel zur Fertigstellung des neuen Nahverkehrsplan zu erarbeiten, damit nach dessen Verabschiedung unverzüglich die notwendigen weiteren Untersuchungen eingeleitet werden können.

Die Untersuchung wird politisch begleitet.

Begründung:

Der Gutachter für den neuen NVP hat bereits Anfang 2018 mögliche Zielszenarien dargestellt, die deutlich über den bisherigen Hagener Ansatz – das gegenwärtige Busnetz wie bisher weiterzuentwickeln – hinausgehen. Dargestellt wurden

- a) ein Metrobussystem,
- b) ein Neuaufbau eines Bus-Rapid-Transit-Systems (BRT),
- c) die Wiedereinführung der Straßenbahn sowie
- d) die Einführung einer (Regional-)Stadtbahn.

Alle Szenarien erfordern einen deutlichen Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur. Auf dieser Grundlage stellt sich die Frage, ob eine Stadt in einer finanziellen Situation wie Hagen sich solche Ausbaumaßnahmen leisten kann. Allerdings stehen zahlreiche Fördertöpfe bereit, aus denen erhebliche Zuschüsse für die genannten Systeme fließen können. Politisch ist bisher noch keine Kritik an diesen Szenarien geäußert worden.

Vor dem Hintergrund der gegenwärtig geführten Diskussionen um Luftreinhaltung, umweltverträglichere Abwicklung des Verkehrs und Klimaschutz ist davon auszugehen, dass zukünftig weitere Fördermittel zur Verfügung gestellt werden.

Ziel dieses Antrags ist es, zunächst Klarheit über die Finanzierungsmöglichkeit der Stadt hinsichtlich der Realisierung solcher Infrastrukturmaßnahmen zu erhalten. Die Szenarien b), c) und d) stellen den höchsten Finanzierungsbedarf dar. Vor diesem Hintergrund soll ein fiktives Straßenbahn- oder BRT-Netz betrachtet werden mit 20 km Streckenlänge. In der Literatur werden bei solchen Neubaustrecken Kosten in Höhe von ca. 15 bis 20 Mio. Euro pro km genannt – in Summe ca. 300 oder 400 Mio. Euro. Dem stehen Fördersätze in Höhe von 80% und mehr gegenüber. Betrachtet werden soll nur die reine Infrastruktur, da Fahrzeuge generell laufend zu erneuern sind und sich somit diese Kostenpositionen gegenseitig aufheben. Auszuloten ist darüber hinaus auch die Möglichkeit einer Fahrzeugförderung durch die Fördermittelgeber.

Im Antrag sind drei zu untersuchende Planfälle genannt, die sich vermutlich hinsichtlich ihrer Auswirkungen deutlich unterscheiden. Planfall 1 stellt den klassischen Weg der Finanzierung dar, der seit Jahrzehnten in Deutschland angewendet wird. Hier erfolgt die gesamte Finanzierung im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung. Damit einhergehend ist eine deutliche Aufstockung des Personals bei der Stadt oder innerhalb des HVG-Konzerns. Die Einwerbung von Förderungsmitteln für die Fahrzeugbeschaffung ist bei diesem Planfall vermutlich schwierig.

Demgegenüber greift der Planfall 2 eine international übliche Vorgehensweise auf, die gewählt wird, wenn in der Kommune kein oder wenig Know how über das neue zukünftige Verkehrssystem vorhanden ist. Dabei wird mittels Wettbewerbsverfahren ein Investor (z.B. ein Fahrzeughersteller als Konsortialführer) gesucht, der in einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft ein gemeinsames Unternehmen zwischen der Kommune bzw. einer kommunalen Gesellschaft und ihm gründet, das für die Finanzierung, den Bau und Betrieb der Infrastruktur sowie der Fahrzeuge zuständig ist. Dabei beruht die Idee darauf, durch den Investor den nicht durch Fördermittel abgedeckten Teil der Investitionen finanzieren zu

lassen, während die Stadt Hagen nur die von EU, Bund und Land ausgereichten Fördermittel beisteuert. Die Kosten des Investors werden über die Vertragslaufzeit beglichen. Darüber hinaus wird durch das ÖPP-Unternehmen zukünftig der Betrieb des neuen Nahverkehrssystems durchgeführt. Der Planfall 2 ermöglicht einen deutlich geringeren Zuwachs an Personal auf Seiten der Stadt bzw. der HVG, weil die personellen Ressourcen auf Seiten des Investors genutzt werden können. Eine Fahrzeugförderung ist bei diesem Planfall vermutlich ebenfalls schwierig.

Der Planfall 3 modifiziert die Vorgehensweise des Planfalles 2, indem die Durchführung des Betriebes nicht mehr vom ÖPP durchgeführt wird, sondern lediglich die Fahrzeugbereitstellung und deren Instandhaltung für Betreiber des ÖPNV wie z.B. die Hagener Straßenbahn AG. Damit werden erfolgreiche Elemente aus dem Wettbewerb im Eisenbahnwesen aufgegriffen – u.a. nach dem Beispiel der Region Mittelsachsen im Großraum Chemnitz. Ziel dieser Konstruktion soll dabei vor allem sein, auch eine Fördermöglichkeit für die Fahrzeuge zu erhalten, die bei den beiden anderen Planfällen ungewiss ist. Der Planfall 3 ermöglicht ebenfalls einen deutlich geringeren Zuwachs an Personal auf Seiten der Stadt bzw. der HVG durch die Nutzung der personellen Ressourcen des Investors.

Mit freundlichen Grüßen

Hildegund Kingreen
Ausschussmitglied

f.d.R.
Hubertus Wolzenburg
Fraktionsgeschäftsführer

