

Datum:  
08.06.2011**An den Bezirksbürgermeister der  
Bezirksvertretung Mitte****Antrag****Aufnahme in die Tagesordnung**

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Mitte</b>	09.06.2011	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Zuverlässiger Stadtbahnbetrieb mit der Linie 4 im Dürkoppquartier  
(Änderungsantrag der CDU-Fraktion vom 08.06.2011)**

Beschlussvorschlag:

**Ergänzend zu dem Antrag der FDP unter TOP 6.3 sind in dem Gutachten die nachfolgenden Anregungen in die Prüfung mit aufzunehmen:**

- 1. Eine Beschlussfassung zum Stumpfgleis im Quartier Dürkopp Tor 6 ist solange zurückzustellen, bis das von der Verwaltung in Auftrag gegebene Gutachten zur Linie 5 und das unter TOP 6.3 eingeforderte Gutachten vorliegen.**
- 2. Unter Bezugnahme auf den Sachstandsbericht „Trassenuntersuchung der Stadtbahn nach Heepen“ (Drucksachen-Nr. 3797/1999-2004) im Frühsommer bzw. Herbst 2001 in den Gremien UStA, BV Mitte und Heepen, sind aufgrund teilweise veränderter Rahmenbedingungen für den Bereich Dürkopp Tor 6 die folgenden Varianten zur Prüfung in das Gutachten mit aufzunehmen:**
  - A 1 / B 3 (HSt. Rathaus / Nikolaus-Dürkopp-Straße/August-Bebel-Straße / Werner-Bock-Straße)**
  - A 1 / B 2 (HSt. August-Bebel-Straße/Bleichstraße)**
- 3. Die Datengrundlagen des Gutachtens sind zu aktualisieren; dies gilt gleichermaßen für die städtebaulichen Rahmendaten.**

Begründung:

Unter Bezugnahme auf einen Beschluss des UStA vom 15.04.1997 wurde in der Sitzung des UStA am 26.06.2001 eine Verwaltungsvorlage zur Trassenuntersuchung der Stadtbahn nach Heepen unter Zugrundelegung eines Gutachtens des Instituts für Bahntechnik (IFB), Niederlassung Köln, eingebracht.

Insgesamt wurden 21 Varianten vorgestellt und gewichtet. Hierbei ist festzustellen, dass die Unterschiede des zu erwartenden Fahrgastaufkommens auf sämtlichen vier untersuchten Streckenabschnitten bis zur Bahnlinie Heeper Straße bzw. Heeper Straße / Brückenstraße marginal ist. Sie liegen sämtlich + / - bei 14.500 Fahrgästen. Der heute beschworene erhebliche Fahrgastzugewinn durch die Anlegung eines Stumpfgleises im Quartier Dürkopp Tor 6 wird durch die damalige Untersuchung nicht belegt.

Die Fortführung der Linie 4 über die August-Bebel-Straße im Zuge der Trasse der Linie 5 bis zum Stadtholz hätte folgende Vorteile:

1. Mit einer Fortführung bis zum Stadtholz würden bei einem Radius von 250 m bis unter 400 m der neue Kesselbrink, das Arbeitsamt, große Teile der neuen Wohnquartiere Frachtstraße, das Freibad, die Ravensberger Spinnerei, Schulen, Seidenstickerhalle und die angrenzenden Gewerbegebiete und Einkaufsflächen zusätzlich durch die Stadtbahn erschlossen. Die Wahrscheinlichkeit, erhebliche Fahrgastzuwächse zu generieren ist deshalb sehr hoch.
2. Die benötigten Flächenansprüche der Stadtbahntrasse in der Werner-Bock-Straße sind regelmäßig bei allen Neubaumaßnahmen berücksichtigt worden oder sind bekannt.
3. Die anwohnerverträgliche Anlage von Weichen und eines Stumpfgleises ist im Bereich Stadtholz wesentlich besser gegeben als im Quartier Dürkopp Tor 6. Dasselbe gilt für den Quartiers- und Denkmalschutz (vgl. Gutachten).
4. Bei der Straßenumgestaltung der August-Bebel-Straße im Zuge des Kesselbrinkumbaus könnten die Gleise gleich mit verlegt werden.
5. Die Umsteigebeziehungen von Stadtbahn zu Stadtbahn würden sich für die Fahrgäste nicht nur bei der Haltestelle Jahnplatz wesentlich komfortabler gestalten, sondern wären gleichzeitig auch bei den Haltestellen Rathaus und Hauptbahnhof möglich. Außerdem wären die Carl-Severing-Schulen und die Seidenstickerhalle direkt an die Haltestelle Hauptbahnhof und den Bahnhof angebunden.
6. Betriebliche Probleme mit dem Tunnel bei einer Verlängerung der Linie 4 um ca. vier weitere Haltestellen bis zum Stadtholz ergeben sich nicht (vgl. Gutachten 2001 und Ausführungen von moBiel bei den Streckenverlängerungen Theesen und Stieghorst), weil sie in den bestehenden Betriebsablauf eingebunden sind. Ausgleiche in Stark- bzw. Schwachlastzeiten, wie sie bei einer zusätzlich im Tunnel geführten Linie aufträten, entfielen. Der möglicherweise notwendigen zusätzlichen Anschaffung von zwei bis drei Vamos-Zügen und des Baus weiterer Hochbahnsteige stehen Einsparungen bei der Umbaumaßnahme Jahnplatz einschließlich Teilen des Grünen Stadtrings, der Trasse Jahnplatz bis August-Bebel-Straße, der Beschaffung von völlig neuen Niederflurbahnen und der Ausweisung und des Neubaus eines Straßenbahndepots an noch zu bestimmender Stelle (Vgl. Drucksachen.Nr. 3797 von 2001) gegenüber.
7. Eine mittel- bis langfristige Realisierung der Führung der Linie 5 nach Heepen erscheint fraglich. Nach gutachterlichen Schätzungen lagen schon in 2001 die Kosten deutlich über 50 Mio. Euro. Aufgrund der zu erwartenden Änderung der Gewährung von Fördermitteln ab 2014 (Anlage) und dem Wissen darum, dass ein betrieblicher und finanzieller Nutzen bei einer Torsolösung einer Führung der Linie 5 Jahnplatz bis Stadtholz nicht gegeben ist, erscheint es dringend geboten, jetzt entsprechende Förderanträge zu stellen, um verhältnismäßig kurzfristig nicht nur in den Genuss von noch zuweisungsfähigen Fördermitteln zu gelangen, sondern zusätzlich eine echte Verkehrswerterhöhung zu erzielen.
8. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 widerspricht nicht der gewünschten, jedoch mit

einer eher als langfristig anzusetzenden Realisierungschance der Linie 5 nach Heepen, sondern dürfte eine hervorragende Ergänzung sein. Dem stünden dann auch nicht die unterschiedlichen Betriebssysteme (Niederflur / Hochbahnsteige) entgegen, wenn im Bereich Stadtholz entsprechend Vorschlag ein Depot und im Zuge dieser Maßnahme ein Umsteigepunkt geschaffen würde. Dies ermöglichte sogar eine Beschleunigung der Fahrzeit nach Heepen, weil die Niederflurbahn zwischen Jahnplatz und Stadtholz als „Schnellbahn“ geführt werden könnte.

Anlage

Auszug aus: WISO Diskurs, April 2011, Reform des Personenbeförderungsgesetzes (Hrsg.: Friedrich-Ebert-Stiftung)

Unterschrift:

**Gez.**

**Hartmut Meichsner**

aus: *Wino Diskurs April 2011*  
*Reform der Personenbeförderungsfachen*  
*Krs. Jb.: Friedrich-Ebert-Stiftung*

Nach Artikel 106a Grundgesetz besteht eine Finanzierungspflicht des Bundes für den ÖPNV. Dieser Pflicht kommt er u. a. in Form von Zuwendungen an die Bundesländer (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Entflechtungsgesetz, Regionalisierungsgesetz) nach. Der fortschreitende Abbau dieser Mittel bedroht jedoch die Zukunft des ÖPNV. So wurde im Rahmen der Föderalismusreform (und durch das Entflechtungsgesetz) vereinbart, dass sich der Bund mit Ablauf des Jahres 2019 aus der über Jahrzehnte bestehenden Förderung für die kommunale Infrastruktur auf Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bzw. des Entflechtungsgesetzes zurückzieht. Das betrifft auch die Finanzierung von Großvorhaben für den schienegebundenen ÖPNV ab 50 Millionen Euro (GVFG-Bundesprogramm). Bereits ab 2014 entfällt die verkehrsspezifische Zweckbindung der Entflechtungsmittel, während das sogenannte GVFG-Bundesprogramm noch bis 2019 Bestand hat. Ähnliches ist für die Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz zu befürchten, deren Festsetzung und Verteilung im Jahr 2014 einer grundlegenden Revision unterzogen werden soll.

Das Angebot des ÖPNV ist damit zunehmend von der finanziellen Leistungsfähigkeit der einzelnen Kommune abhängig. In der Praxis sind daher große Unterschiede in Qualität und Quantität des ÖPNV vorzufinden.

Neben den genannten Investitionszuschüssen des Bundes und der Länder<sup>6</sup> stellen die kommunalen Betriebskostenzuschüsse den Großteil der öffentlichen ÖPNV-Finanzierung dar. Direkte Zuwendungen aus den Kommunalhaushalten zur Finanzierung des ÖPNV sind dabei eher selten; viel verbreiteter ist die indirekte ÖPNV-Finanzierung in Gestalt des Ausgleichs von Betriebskostendefiziten im Rahmen des kommunalen Querverbundes aus Versorgung und Verkehr. In dem

Maße jedoch, in dem aufgrund steuerrechtlicher Entwicklungen<sup>7</sup> sowie genereller Änderungen der wirtschaftlichen Grundlagen des Querverbundes (Stichwort Beschränkung der Erlöse aus dem Energiesektor) dessen finanzielle Basis erodiert, stößt diese Form der ÖPNV-Finanzierung an die gleichen Grenzen, wie sie aus anderen kommunalen Haushaltsbereichen seit vielen Jahren bekannt sind. An erster Stelle sind hier die explodierenden Sozialausgaben zu nennen, bei gleichzeitig konjunkturell bedingtem Auf und Ab des kommunalen Steueraufkommens.

Aufgrund von EU-Vorgaben zum Abbau von Markthemmnissen und Wettbewerbsbeschränkungen sowie der desolaten Haushaltslage zahlreicher Städte und Gemeinden wurden vielerorts ehemals im kommunalen Eigentum stehende ÖPNV-Betriebe organisatorisch und teilweise auch materiell privatisiert. In der Folge ist ein Rückzug der ÖPNV-Unternehmen aus der gesamtgesellschaftlichen Ausrichtung zu beobachten bzw. zu befürchten. Das wiederum verpflichtet die Kommunalpolitik dazu, die Gesamtbelange des ÖPNV noch stärker als bisher in den eigenen Fokus zu nehmen, um das gewünschte Angebotsniveau und dessen Finanzierung gegebenenfalls auch im Widerstreit mit anderen öffentlichen Aufgabenbereichen durch vertragliche oder vertragsähnliche Vereinbarungen zu sichern (vgl. Difu 2006: 13).

## 2.6 Zwischenfazit

Wie deutlich geworden ist, kann unabhängig vom jeweils gewählten Betreiber die „Gesamtaufgabe ÖPNV“ nur in der Verantwortung der Kommunen liegen. Nicht zuletzt wurde ihnen deshalb auch die Funktion des Aufgabenträgers gesetzlich zugewiesen.

<sup>6</sup> Einige Länder wie z. B. Brandenburg haben sich allerdings schon weitgehend aus der ÖPNV-Förderung zurückgezogen.

<sup>7</sup> Nachdem mehrere Finanzgerichte bis hin zum Bundesfinanzhof (BFH-Urteil vom 22.8.2007, BStBl. II 2007: 961) die Zulässigkeit der steueroptimierenden Gewinn- und Verlustverrechnung für kommunale Unternehmen in Zweifel gezogen haben, hat der Bundesgesetzgeber im Jahressteuergesetz 2009 den steuerlichen Querverbund, d. h. die Regelungen zur zulässigen Zusammenfassung von Tätigkeiten der öffentlichen Hand im Rahmen von Betrieben gewerblicher Art (BGA) oder in Kapitalgesellschaften, teilweise neu kodifiziert und damit – im Sinne der öffentlichen Hand – auf die Entwicklung der höchstrichterlichen Rechtsprechung zum Verlustausgleich innerhalb des steuerlichen Querverbundes mit der Intention reagiert, die bisherige auf Gewohnheitsrecht stehende Verwendungspraxis nunmehr gesetzlich festzuschreiben.