



## PRESSEMITTEILUNG

Berlin, 31.03.2014

IHRE ANSPRECHPARTNER:

### **Nahverkehr in NRW braucht eine starke Infrastruktur für Schiene und Straße.**

**Der Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen geht in ein Jahr großer Herausforderungen: Den Stadt-, Straßen- und U-Bahnen im Land fehlen in den kommenden Jahren 1,1 Milliarden Euro für dringende Sanierungsmaßnahmen. Viele ÖPNV-Linien in Großstädten fahren bereits an der Belastungs- und Kapazitätsgrenze. 8.000 Baumaßnahmen auf den Schienen des Landes, davon 770 Großbaustellen, werden den Fahrgästen Geduld und den Verkehrsunternehmen Höchstleistungen zur Sicherstellung der Verkehrsangebote abverlangen. 600 Millionen Euro werden allein 2014 in die Ertüchtigung der Schienen-Infrastruktur investiert – eine dringend erforderliche Investition in die Zukunft. Denn die Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen stößt immer mehr an ihre Grenzen. Kontinuierliches Verkehrswachstum und jahrelange Unterfinanzierung machen sich nicht nur auf der Straße und den Wasserwegen, sondern auch bei der Schieneninfrastruktur bemerkbar – mit spürbaren Folgen für die Fahrgäste. Angesichts dieser Situation setzen das NRW-Verkehrsministerium, die Infrastruktur-Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ und die Nahverkehrsunternehmen ein gemeinsames Zeichen. Sie wollen die anstehenden Herausforderungen in den Fokus einer breiten Öffentlichkeit rücken. Als sichtbares Signal schickt DB Regio NRW in den kommenden Monaten zehn Loks auf die Schiene, die im Design der Initiative beklebt wurden.**

Im Rahmen einer Pressefahrt von Hamm über Duisburg nach Köln am Montag, den 31. März mit einer der gebrandeten Loks informierten die Akteure über ihr Engagement für eine zukunftsfähige Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen und machten deutlich, dass dringend weiter in die Modernisierung der Schieneninfrastruktur investiert werden muss. Denn das kontinuierliche Verkehrswachstum und die intensive Nutzung der Verkehrswege im bevölkerungsreichsten Bundesland sowie eine jahrelange Unterfinanzierung haben ihre Spuren hinterlassen: Insbesondere die Schieneninfrastruktur auf der zentralen Achse von Westfalen über die Ruhrgebietsstädte ins Rheinland stößt an ihre Grenzen und ist stark nachgefragt. Zudem gibt es bei den U- und Stadt-Bahnen in den NRW-Großstädten erheblichen Sanierungsbedarf. Hier müssen bauliche Anlagen erneuert und insbesondere die Leit- und Sicherungstechnik auf den neuesten Stand gebracht werden.

ANGELA GAREIS  
Pressesprecherin  
Ministerium für Bauen, Wohnen,  
Stadtentwicklung und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
Jürgensplatz 1  
40219 Düsseldorf  
Fon: +49 (0)211 3843-1023  
Angela.Gareis@mbwsv.nrw.de

LARS WAGNER  
Pressesprecher  
INRA Dialog Deutschland GmbH  
Leipziger Platz 8  
10117 Berlin  
Fon: +49 (0)30 399932-14  
lars.wagner@infra-dialog.de

DIRK POHLMANN  
Pressesprecher  
Regionalbüro Kommunikation  
Düsseldorf  
DB Mobility Logistics AG  
Willi-Becker-Allee 11  
40227 Düsseldorf  
Fon: +49 (0)211 3680-2080  
presse.d@deutschebahn.com



## **Bewusstsein für den Sanierungsbedarf schaffen**

Handlungsbedarf gibt es also reichlich – getan aber wird nach wie vor zu wenig. Die bundesweite Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt“, ein Zusammenschluss von Verbänden, Institutionen und Unternehmen aus unterschiedlichsten Bereichen, setzt sich schon seit 2013 dafür ein, den vorhandenen Sanierungsbedarf bei den Verkehrswegen in Deutschland in den Blickpunkt zu rücken. Ein erster Erfolg des Engagements ist sichtbar: Die neue Bundesregierung will in den kommenden vier Jahren mindestens fünf Milliarden Euro in die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur investieren. Dieser Betrag aber wird längst nicht ausreichen, um die Versäumnisse der Vergangenheit auszugleichen. Bereits 2012 hat die unabhängige und parteiübergreifende Daehre-Kommission ermittelt, dass für den Erhalt der deutschen Verkehrswege in den nächsten 15 Jahren jährlich 7,2 Milliarden Euro fehlen. Wie schwierig der Erhalt und Ausbau der Infrastruktur angesichts unzureichender Mittel ist, zeigt sich im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) besonders deutlich: Die Fahrgastzahlen in den NRW-Großstädten steigen seit Jahren deutlich an ebenso wie die Anforderungen an die baulichen Anlagen. So hat etwa das novellierte Personenbeförderungsgesetz das Ziel, bis zum Jahr 2022 eine vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV zu erreichen. Mehr Mittel gibt es indes derzeit vom Bund nicht, im Gegenteil: Die gesetzlichen Regelungen zur Gemeindeverkehrsfinanzierung laufen 2019 aus, eine Nachfolgeregelung ist bislang nicht in Sicht. Den kommunalen Verkehrsunternehmen fehlt damit eine verlässliche Planungs- und Finanzierungsgrundlage.

## **Dialog mit den Menschen vor Ort anstoßen**

Um angesichts der vorhandenen Defizite konstruktive Lösungen für eine bessere Infrastruktur zu finden, sucht die Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ in diesem Jahr verstärkt den Dialog vor Ort. Mit Länderkonferenzen geht sie in die Bundesländer und Stadtstaaten, wo die Auswirkungen einer mangelhaften Infrastruktur täglich spürbar sind. Am 10. April macht die Initiative Station in Nordrhein-Westfalen: In Düsseldorf diskutieren NRW-Verkehrsminister Michael Groschek, die Initiative und ihre Partner sowie weitere Vertreter aus Politik und Institutionen gemeinsam mit der



Bevölkerung über ihre Ideen für eine zukunftsfähige Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen. Im Vorfeld der Länderkonferenz sind die Bürgerinnen und Bürger aufgerufen, ihre Vorschläge für die Verkehrswege im Land einzureichen.

**Mehr erfahren:**

Internetseite der Initiative

[www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de](http://www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de)

Internetseite zum Bürgerdialog

[www.infra-dialog.de](http://www.infra-dialog.de)

**Bildmaterial downloaden:**

[www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de/medienservice.aspx](http://www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de/medienservice.aspx)

Angela Gareis  
Pressesprecherin  
Ministerium für Bauen, Wohnen,  
Stadtentwicklung und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen

Lars Wagner  
Pressesprecher  
INRFA Dialog Deutschland GmbH

Dirk Pohlmann  
Pressesprecher  
Regionalbüro Kommunikation  
Düsseldorf  
DB Mobility Logistics AG



## Statements zur Pressefahrt

### Statement

#### **Herr Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW**

„Alle Fachleute wissen, dass uns allein für den Erhalt der Verkehrs-Infrastruktur bundesweit jährlich rund 7,2 Milliarden Euro fehlen. Das haben die Daehre- und die Bodewig-Kommission herausgearbeitet. Niemand bezweifelt diese Zahlen. Jetzt muss es darum gehen, die notwendigen Mittel bereitzustellen, und da ist ganz klar Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble gefordert. Er muss Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt seine Kreditkarte in die Hand drücken. Ansonsten wird Dobrindt zum Stillstandsminister. Und ich als Landesverkehrsminister habe das größte Interesse daran, dass Dobrindt zum Mobilitätsminister wird.“

Der Koalitionsvertrag auf Bundesebene macht bei der Finanzierung einen Anfang: Pro Jahr sollen mindestens 1,25 Milliarden Euro mehr in die Infrastruktur investiert werden, insgesamt 5 Milliarden Euro bis zum Ende der Legislatur. Allerdings sind diese fünf Milliarden vorbelastet. Der ehemalige Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat bereits im Bundestagswahlkampf 1,5 Milliarden Euro für über 100 Baumaßnahmen verplant, fast 50 Prozent davon in seinem Heimatland Bayern. Von den verbliebenen 3,5 Milliarden Euro muss man mindestens weitere 2,1 Milliarden Euro abziehen, die durch sinkende Mauteinnahmen fehlen werden. Bleiben also von den 5 Milliarden Euro gerade mal 1,4 Milliarden Euro übrig. Damit ist klar, dass der neue Bundesverkehrsminister mit seinem Vorschlag zur Lkw-Maut nur Schlaglöcher stopfen oder Kratzer an Zügen lackieren kann. Deshalb muss die Lkw-Maut auf alle Straßen ausgeweitet werden. Der Bundesfinanzminister bleibt in der Pflicht: Am Ende der Legislatur 2017 müssen im Vergleich zum Haushalt 2013 ganz klar 5 Milliarden Euro mehr unter dem Strich stehen. Das ist das Minimum! Neben mehr Geld brauchen wir dringend eine intelligente Finanzierungsperspektive. Das bedeutet unbedingt eine Überjährigkeit der Mittel. Wir können nicht Jahr für Jahr auf den Bundeshaushalt warten, um dann erst die Mittel zu verplanen. Wir haben mit maroden Bahn- und Autobahnbrücken gewaltige Herausforderungen zu stemmen. Da muss man über das Jahr hinaus und auch über den einzelnen Verkehrsträger hinaus wirtschaften können. Wir brauchen also nicht nur eine überjährige, sondern auch eine verlässliche verkehrsträgerübergreifende Finanzierung, wenn wir Deutschland reparieren wollen.“



## Statement

### **Herr Jürgen Fenske, VDV-Präsident und Vorstandsvorsitzender der Kölner Verkehrs-Betriebe AG**

„Deutschlands Infrastrukturen sind in einem bedenklichen Zustand. Vor allem die Verkehrswege müssen landauf landab dringend saniert und modernisiert werden. Die Bundesregierung hat dies sogar explizit schriftlich festgehalten: Erneuerung kommt vor Ausbau, so steht es schwarz auf weiß im Koalitionsvertrag der Großen Koalition. Und auch mehr Geld soll es nach dem Willen der schwarz-roten Regierung für den Verkehrsetat geben, in Zahlen 5 Milliarden zusätzlich über vier Jahre. Inzwischen erreichen uns jedoch deutliche Signale aus Berlin, dass der Bundesfinanzminister diese Summe in Frage stellt. Obwohl schon heute klar ist, dass jährlich 1,25 Milliarden Euro zusätzlich nicht ansatzweise ausreichen, um den tatsächlichen Sanierungsbedarf zu decken. Zur Erinnerung: Zwei unabhängige Expertenkommissionen kamen zum Ergebnis, dass der Zusatzbedarf für die Sanierung der deutschen Verkehrsinfrastruktur mindestens 7,2 Milliarden Euro beträgt. Und zwar jährlich! Mit jedem Jahr, das ohne eine nachhaltige, ausreichende und gesicherte Finanzierung vergeht, verschlechtert sich der Zustand unserer Verkehrswege. Gesperrte Autobahnbrücken oder defekte Schleusentore sind dabei nur der Gipfel eines wachsenden Sanierungsberges. Vor allem die deutschen ÖPNV- und Eisenbahnunternehmen leiden im betrieblichen Alltag zunehmend unter sanierungsbedürftiger Infrastruktur. Immer mehr Langsamfahrstellen im Netz oder veraltetete technische Anlagen gefährden die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems. Und das bei jährlich steigender Kundennachfrage. Angesichts der anstehenden Sanierungsinvestitionen im ÖPNV von mindestens vier Milliarden Euro muss allen verantwortlichen Politikern klar sein, dass es ohne zusätzliche öffentliche Gelder keine Modernisierung oder große Angebotserweiterung des ÖPNV mehr geben wird. Die Bundesregierung muss sich deshalb an ihren Worten aus dem Koalitionsvertrag messen lassen und mit entsprechenden Beschlüssen kurzfristig die notwendigen Finanzmittel bereitstellen. Die Sanierung unserer Infrastrukturen duldet keinen Aufschub!“



### Statement

**Herr Heinrich Brüggemann, Vorsitzender der Geschäftsleitung DB Regio NRW**

„Die Anforderungen an das System Schiene werden perspektivisch weiter steigen. Deshalb gilt es jetzt schon, die Weichen für die Zukunft stellen. Mit der Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ setzen wir gemeinsam ein deutliches Zeichen für eines der wichtigsten Themen der kommenden Jahre. Mobilität ist der Motor, der NRW antreibt. Der Eisenbahnverkehr leistet einen erheblichen Beitrag dazu.“

### Statement

**Herr Oliver Wolff, Geschäftsführer der INFRA Dialog Deutschland GmbH**

„Als wir mit der Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur in Deutschland im Mai letzten Jahres begonnen haben, hat außerhalb der üblichen Expertenrunden so gut wie niemand über den Zustand der deutschen Verkehrswege diskutiert. Das hat sich inzwischen grundlegend geändert. Erstmals erhielt die Sanierung von Infrastruktur im Koalitionsvertrag einer Bundesregierung Vorrang vor dem Neubau. Und der Bund hat 5 Milliarden Euro zusätzlich zugesagt, um die Straßen, Schienen und Wasserstraßen bundesweit zu sanieren. Das sind wichtige Schritte in die richtige Richtung, aber noch lange nicht das Ende des Weges, den wir gehen müssen. Die Initiative und ihre Partner lassen deshalb nicht nach, alle Verantwortlichen, die politischen Entscheider aber auch die Bevölkerung weiterhin an die Relevanz von funktionsfähiger Infrastruktur für eine der bedeutendsten Volkswirtschaften der Welt zu erinnern. Wir suchen deshalb auch mit dieser Pressefahrt gezielt die Öffentlichkeit, um über unsere Anliegen zu informieren. Ich danke vor allem Minister Groschek und Herrn Brüggemann, durch deren Engagement die Initiative hier in NRW heute richtig Fahrt aufnimmt. Die Tatsache, dass wir mit einem Sonderzug im Design der Initiative quer durchs Land fahren und sich dabei viele unterschiedliche Partner beteiligen, zeigt, dass es inzwischen auf allen Ebenen großen Konsens gibt, wenn es um die Zukunftsfähigkeit der deutschen Verkehrsinfrastruktur geht.“



## Statement

### **Herr Burkhard Bastisch, Geschäftsführer des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe**

„Aufgrund langlaufender RE-Linien ins Ruhrgebiet, über die Wupperstrecke, nach Münster und Bielefeld sowie nach Paderborn, ist die Erreichbarkeit in NRW von Hamm ausgezeichnet. Dies führt zu stetig wachsenden Fahrgastzahlen, mittlerweile zählen wir in Hamm allein im Regionalverkehr circa 28.000 Ein-/Aussteiger pro Tag und in ganz Westfalen-Lippe sind inzwischen 70 % mehr Fahrgäste auf der Schiene unterwegs. Im Umkehrschluss führt diese steigende Nachfrage aber auch zu erhöhtem Investitionsbedarf in die Schieneninfrastruktur. Und dabei es geht nicht nur um Erhalt, sondern auch um den Ausbau. Wir betrachten mit großer Sorge Entwicklungen wie bei der Oberen Ruhrtalbahn, wo wir derzeit mit der DB Netz über den Rückbau von 2-gleisigen in 1-gleisige Tunnel diskutieren. Die DB muss vom Bund in die Lage versetzt werden, mit ausreichenden Mitteln dem Erhalt der heutigen Schieneninfrastruktur gerecht werden zu können. Daher halten wir eine Aufstockung der Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für zwingend erforderlich. Es muss aber auch einen Ausbau der Infrastruktur möglich sein, wo dies sinnvoll bzw. notwendig ist. Das zentrale Ausbauprojekt im Regionalverkehr in NRW ist der Rhein Ruhr Express. In diesem Zusammenhang ist für Westfalen natürlich auch der der in der RRX-Konzeption unterstellte Ausbau der Strecke Lünen – Münster ein absolutes „Muss“. Leider ist vor allem die gesicherte Finanzierung des zweigleisigen Ausbaus Lünen – Münster über den Bundesschienenwegeausbauplan bislang überhaupt nicht gesichert. Die verantwortlichen Politiker auf Bundesebene müssen hieran schnellstmöglich etwas ändern. Denn das landesweit herausragende Infrastrukturprojekt RRX macht nur dann Sinn, wenn auch wirklich alle wichtigen Landesteile vernünftig angeschlossen sind.“



## Statement

**Herr Martin Husmann, Vorstandsprecher der VRR AöR**

„Im Verbundraum des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr mit seinen 16 Städten und sieben teils ländlich geprägten Landkreisen bestehen deutschlandweit einzigartige Anforderungen an die Mobilität. Der starke und immer weiter anwachsende Verflechtungsgrad zwischen Wohnen, Arbeiten und Freizeit sowie die Lage und Funktion als Transitraum stellen die Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger auf eine besondere Probe. Im Schienenpersonennahverkehr ist besonders augenfällig, dass die Leistungsgrenzen der Infrastruktur erreicht sind: Regelmäßig überfüllte Züge zur Hauptverkehrszeit und steigende Verspätungsquoten aufgrund überfüllter Trassen und eines schlechten Netzzustands sind nur zwei Symptome des Problems.

Leider ist keine Lösung in Sicht: Neben der Benachteiligung von NRW-Projekten im bundesweiten Vergleich werden derzeit die Finanzierungswege des Bundes grundsätzlich in Frage gestellt. Wir setzen daher große Hoffnung auf die Kraft des Faktischen. Gemeinsam mit dem Land NRW und den beteiligten Aufgabenträgern gehen wir in Vorleistung und beschaffen leistungsfähige Züge, die im RRX-System den SPNV im Land zukunftsfähig machen können. Aber nur dann, wenn der Bund seinem Versprechen nachkommt und die Finanzierung der dringend notwendigen Ergänzung und Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur zeitnah umsetzt.“

## Statement

**Herr Dirk Biesenbach, Vorsitzender der NRW-Landesgruppe des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. und Sprecher des Vorstandes der Rheinbahn AG**

„Der Sanierungsbedarf des Nahverkehrs in NRW ist groß. Das liegt, so paradox es klingen mag, an einer sehr erfreulichen Entwicklung: seit Jahren steigen die Fahrgastzahlen vor allem im kommunalen ÖPNV kontinuierlich an. Aber je mehr Menschen unsere Angebote nutzen, desto stärker wird auch unsere Infrastruktur belastet. Und das wird zu einem zunehmenden Problem für die Kommunen und Unternehmen hierzulande: Die technischen Anlagen, Gleise und Fahrzeuge sind Jahrzehnte alt und müssen dringend erneuert oder ausgebaut werden. Rund 1,1 Milliarden Euro müssten die Kommunen und Verkehrsunternehmen bis 2016 in die Sanierung von Tunneln, Gleisen, Bahnhöfen und Technik investieren. Aus eigener Kraft können die betroffenen Unternehmen nur etwa ein Viertel der Summe aufbringen. Dabei ist Nahverkehr gerade in Ballungsräumen und Großstädten, von denen wir in NRW reichlich haben,



die effizienteste, umweltfreundlichste und damit zukunftsfähigste Form der Mobilität. Den politischen Entscheidern im Bund wie im Land muss bewusst sein, dass wir mit den notwendigen Investitionen in den ÖPNV nicht bis 2019 warten können, wir brauchen jetzt Gewissheit und Planungssicherheit. Die Kommunen und deren Verkehrsunternehmen in NRW können diesen enormen Finanzierungsbedarf nicht alleine schultern. Und was passieren kann, wenn das Geld ausbleibt, sieht man aktuell leider schon in Städten wie Mülheim oder Duisburg: Trotz steigender Nachfrage droht dem ÖPNV hier wegen fehlender Mittel ein deutlicher Qualitätsverlust. Man kann den Eindruck gewinnen, dass bei den politischen Entscheidungsträgern das Infrastrukturproblem noch nicht wirklich angekommen ist.“

**Herr Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer der Nahverkehrs Rheinland GmbH und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH**

„Will die Wirtschaftsregion Rheinland weiter wachsen, so muss auch ihre Infrastruktur mithalten. Da der Bahnknoten Köln längst an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt ist, treibt der NVR den Ausbau des Bahnknotens Köln, hier insbesondere den Ausbau der S 11 sowie die Erweiterungen des Kölner Hbf und des Bahnhofs Köln Messe/Deutz mit jeweils einem Bahnsteig und zwei zusätzlichen S-Bahn-Gleisen, intensiv voran. Denn um Kapazität und Qualität im Bahnknoten Köln zu erhöhen, sind Linien des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu entflechten und von der hoch belasteten Güter- und Fernbahninfrastruktur auf die der S-Bahn zu verlagern. Damit die Verbesserungen im angestrebten Zeithorizont ab dem Jahr 2020 greifen können, ist hierfür zunächst die S-Bahn-Stammstrecke zu rüsten. Unter anderem ist im Kölner Hauptbahnhof und im Bahnhof Köln-Messe/Deutz je ein zusätzlicher Bahnsteig zu bauen. Die Projekte des Bahnknotens Köln haben für den NVR oberste Priorität und sind über das Land für den Bundesverkehrswegeplan sowie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz angemeldet worden. Für dieses wichtige Infrastrukturausbauprojekt sind, und das ist heutzutage durchaus bemerkenswert, alle notwendigen politischen Beschlüsse einstimmig und in enger Abstimmung erfolgt. Und auch die bisherige planerische Abstimmung zwischen Bund, Land, DB Netze und NVR läuft vorbildlich. Das Projekt rund um den Ausbau des Bahnknotens Kölns zeigt, wie moderne Planung und Beschlussfassung bei Infrastrukturprojekten funktionieren muss: transparent, offen und unter Einbeziehung aller Partner.“