

Autor : Michael Houben
Schnitt : Mike Falk
Kamera : Jürgen Meyer
Länge : 5.33

letzte Worte: ...keinen bahnen mehr fahren.

Anmod-Hinweis: Hatten sie beim Wintereinbruch letzte Woche auch Probleme, pünktlich zur Arbeit zu kommen ? Spätestens, wenn Schnee und Eis Verkehrschaos erzeugen, sind viele Menschen ja doch froh, dass es Bahnen und Busse gibt. Zumindest in den Städten ist das System ja auch wirklich gut ausgebaut. Moderne Technik, macht die Nutzung von Bus und Bahn bequemer denn je. Eigentlich unglaublich, was heute so alles geht.

0.03 Öffentlicher Nahverkehr:

An Rhein und Ruhr ein dichter Mix aus
Straßen- und U-Bahnen.

0.09 Millionen Fahrgäste jeden Tag,

Millionen die nicht mit dem Auto die
Straßen verstopfen:

0.17 Und mit moderner Technik ist

Nahverkehr praktischer denn je.

Das Smartphone weiss dank GPS wo man
ist -

und wenn man ein Ziel eingibt, zeigen
Apps, welche Bahn, welcher Bus, einen
schnell dorthin bringt.

0.34 Die Daten dafür stammen aus den

Leitzentralen der Verkehrsunternehmen.

Hinweis für Online-Text.
Die gezeigte App heisst
'Öffi' ist kostenlos, enthält
fast europaweit alle
Verbindungen des ÖPNV,
ist aber leider nur für
Android-phones verfügbar

0.39 Das Smartphone zeigt sogar, wo und in

welche Linie man umsteigen muss.

Moderne Technik für moderne Mobilität.

0.50 Doch hinter den Kulissen ist Schluss

mit "High Tec"

0.56 Gerade U-Bahn-Tunnel benötigen sehr spezielle Sicherheitstechnik.
Die stammt aus den siebziger Jahren.

1.02 Hier clackern Relais!
stellen Weichen und signale...

1.09 Solch 40 Jahre alte Elektromechanik macht Probleme: Die Versorgung mit Ersatzteilen wird demnächst eingestellt.

Deshalb muss moderne Steuertechnik her - und das wird richtig teuer - weiss der Chef der Düsseldorfer Rheinbahn.

O-Ton 1.27 **Dirk Biesenbach, Rheinbahn AG.**

In Düsseldorf inclusive Rheinbahn etwa 50 bis 60 Millionen und in Duisburg nochmal 30-40 Millionen, also insgesamt rund 100 Millionen.

1.39 100 Millionen für neue Sicherungstechnik - eine Riesensumme.
Aber warum muss Duisburg mitmachen ?

Ganz einfach: Die U 79 verbindet Düsseldorf mit Duisburg.

1.52 Eine Strecke von gut 30 Kilometern.

Zwischen den Städten teilweise oberirdisch,

2.00 Teilweise auch hochgeständert auf Beton...

2.06 und dann - in Duisburg - wieder in den Tunnel...

mit der selben antiquierten Technik, wie in Düsseldorf.

2.20 Der U-Bahn Tunnel gehört der Stadt, sie müsste nun 30 bis 40 Millionen investieren um die Bahn weiterbetreiben zu können.

2.29 Und Duisburg ist, wie viele Städte, pleite. Im Rathaus, etwas versteckt, steht ein Modell vom U-Bahn-Bau, wie eine Erinnerung an bessere Zeiten.

O-Ton 2.41 **Carsten Tum, Stadt Duisburg**

Die Stadt hat in Gänze ein finanzielles Problem und wir haben für viele Maßnahmen Rücklagen zu bilden, für Brücken und Straßen, das schafft eine Kommune in der Haushaltslage nicht.

2.55 Ohne Millionenspritze vom Land kann Duisburg seine U-Bahn nicht mehr lange betreiben. Und Duisburg ist nicht die einzige Stadt, der es so ergeht.

3.04 Rund ums Ruhrgebiet existieren dutzende U-Bahn-tunnel, hunderte Kilometer Stadtbahn - Und alle kommen in die Jahre, auch in Essen.

3.14 Die Stadt hat kaum genug Geld, ihre Stationen in Schuss zu halten. Und hier ist die gleiche Uralt-Technik verbaut..

- O-Ton 3.22 **Andreas Knebel, Essener Verkehrsbetriebe / EVAG**
Wenn wir kein Geld bekommen, dann ist hier ein sicherer Betrieb nicht mehr gewährleistet und dann muss hier der Stadtbahnbetrieb eingestellt werden.
- 3.27 Auch in Essen geht es um dutzende Millionen...
Und in Mülheim an der Ruhr
musste die Stadt letztes Jahr sogar schon eine oberirdische Strecke stilllegen. Für die Erneuerung maroder Gleise war kein Geld mehr in der Kasse.
- 3.42 In ganz NRW, von Köln-Bonn bis Bielefeld, müssen rund 3 Milliarden Euro in den nächsten 10 Jahren investiert werden.
- 3.51 Niemand weiß, wie diese Summe aufgebracht werden soll.
Trotzdem werden gleichzeitig neue U-Bahntunnel gebaut.
Allein die Düsseldorfer Wehrhahn-Linie kostet rund 800 Millionen.
- 4.02 Doch das muss den Düsseldorfern die Freude über den neuen Tunnel nicht verderben...
- 4.08 Denn der wird der fast komplett vom Bund bezahlt. Der finanziert neue U-Bahnlinien bis zu 90 Prozent - aber eben nur Neue Linien.

O-Ton 4.19 **Dirk Biesenbach, Rheinbahn AG.**

Neubau wird gefördert, aber an den Ersatz denkt niemand. für die Ersatzinvestitionen ist dann nicht genügend Geld da. Und da müssen entsprechende Fördermaßnahmen entsprechend auch eingeführt werden,.. damit auch der Ersatz gefördert werden kann, zukünftig !

4.36 Der Bund soll statt Neubau künftig die Instandhaltung zahlen - So will auch Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Groschek das Problem lösen.

O-Ton 4.45 **Michael Groschek, Verkehrsminister NRW**

Die Kommunen alleine dürfen nicht alleingelassen werden, auch wenn sie formal zuständig sind. Der Bund muss konsequent umsteuern. Weg von der Investition in den Neubau, hin zum Erhalt unserer Infrastruktur.

5.09 Der Bundesverkehrsminister hat allerdings schon vor Monaten klar gemacht: Zitat:

Die Länder wollten die Zuständigkeit für Regionalverkehr und ÖPNV und hatten Zeit sich auf diese neue Aufgabe - auch finanziell - vorzubereiten

5.24 Doch wenn keiner zahlen will - oder kann - wird in vielen U-Bahn-Tunnel künftig keine Bahn mehr fahren.

Zwischenmoderation:

Drohende Streckenstilllegungen weil keiner zahlen kann oder will - als Kunde kann man das kaum glauben, auch weil die Fahrpreise in den letzten Jahren rasant gestiegen sind. Reicht das denn immer noch nicht ?

Ab hier: Grafik im Hintergrundmonitor:

Die Inflation betrug in den letzten 10 Jahren 16 Prozent. Und die Fahrpreise bei den fünf großen Verkehrsverbänden im Land ? Die stiegen im günstigsten Fall um 30, teilweise sogar um 40 Prozent. Die Fahrpreise haben sich mehr als doppelt so stark erhöht, wie die allgemeine Inflation.

Doch egal ob man Zug fährt, U-und Straßenbahn oder Bus - Das Geld aus dem Fahrkartenverkauf reicht im Zugverkehr nur für rund die Hälfte der Betriebskosten, Bei allen anderen Verkehrsmitteln für immerhin rund 70% -

Das restliche Geld stammt vor allem vom Bund, und fließt über das Land in ein verzweigtes Netz aus verschiedenen Töpfen für verschiedene Zwecke. Die haben nur eines Gemeinsam. Es ist fast immer der Bund, der Geld an das Land gibt....Das Land verteilt die Gelder - und vor allem bei Bussen, Straßen oder Stadtbahnen zahlen die Städte den größten Teil.

Ab hier Grafik Ende, bleibt im Hintergrund stehen.

Also, ganz schön kompliziert. Und nicht nur bei den (eben gezeigten) U-Bahnen gibt es Geldprobleme. Auch bei Bussen und Bahn.

Markt - Scanner ÖPNV - Teil 2

Autor : Michael Houben
Schnitt : Mike Falk
Kamera : Jürgen Meyer

Länge : 5.38 letzte Worte: ...zu einer Großbaustelle

An- bzw Zwischenmoderation siehe vorherige Seite.

0.02 In der guten alten Zeit war die Bahn
noch 'Bundesbahn'

0.08 Sie gehörte dem Staat - also uns
Bürgern.

0.11 Die Züge waren meist pünktlich.

-

0.17 Und egal ob Fern- oder Nahverkehr:
das Defizit zahlte der BUND.

0.25 Das wurde dem Staat zu teuer.
Die Bahn sollte effizienter werden.

0.34 Sie wurde privatisiert, per Bahnreform.

0.38 Seitdem zahlt der Bund das Geld, mit
dem er früher den Nahverkehr der Bahn
subventioniert hat, an die Länder.
Das nennt sich

0.45 "Regionalisierungsmittel".

0.48 Mit diesem Geld vom Bund müssen die
Länder nun jeden einzelnen Zug
bezahlen.

So wie hier: Die S28 zwischen Mettmann
Düsseldorf und Kaarst.

Die Züge betreibt die Regiobahn GmbH.
Seit 1999 und..
mit Erfolg.

VoxPop 1.10 **Die Deutsche Bahn ist unpünktlich, hier ist Pünktlicher. Es ist sehr sauber hier. Also in anderen Zügen habe ich schon festgestellt, dass es dreckiger ist. Es ist ruhiger und wesentlich sauberer.**

1.24 Bevor die Regiobahn die Strecke übernahm fuhren hier 500 Menschen pro Tag. Heute sind es 23.000.

Alle 20 Minuten fährt ein Zug dafür die Regiobahn 14 Millionen pro Jahr.

Rund ein Drittel zahlen die Fahrgäste mit ihren Tickets, den Rest zahlt das Land mit dem vom Bund bereitgestellten Geld.

1.48 Doch Löhne, Strom und Diesel wurden immer teurer.
Die Zahlungen vom Bund haben sich kaum verändert.

Seit zehn Jahren zahlt er insgesamt für den Nah- und Regionalverkehr rund 7 Milliarden Euro.

2.05 Aber nicht nur die allgemeinen Kosten steigen:

2.09 Für jeden Kilometer, den ein Zug fährt kassiert die DB - als Besitzerin der Schienen. Und dazu noch für jeden Halt auf einem Bahnhof.

2.18 Im Jahr 2003 betrug der Preis pro Kilometer auf dieser Strecke genau 2 Euro 23 .

2.26 Für jeden Kilometer: 2 Euro 23.

Und für jeden Halt auf einem Bahnhof kassierte die Bahn durchschnittlich 2 Euro 54“

2.37 Für die selbe Strecke verlangt sie heute, zehn Jahre später, 3 Euro 14 Euro.

2.45 Immer noch: für jeden Kilometer:

Und für jeden Halt am Bahnhof jetzt: 4 Euro 60.

2.54 Und so fressen allein schon die Stations- und Streckengebühren das vom Bund für den Nahverkehr gezahlte Geld immer weiter auf.

3.02 Deshalb will das Land für den Schienenverkehr mehr Geld vom Bund - und weil der nicht mehr zahlen will, verweist NRW auf eine Ungerechtigkeit:

O-Ton 3.12 **Michael Groschek Verkehrsminister NRW**

Weil Nordrhein-Westfalen seit Jahrzehnten krass benachteiligt wird. von dem zu verteilenden Kuchen, 7 Milliarden, bekommt NRW nur 16 Prozent, obwohl unsere Bevölkerung 22 Prozent der Bundesbürger ausmacht.

3.28 Wenn NRW allerdings so viel Geld bekommen soll, wie der Bevölkerung entspräche, müssten andere Bundesländer weniger bekommen - das wird ein harter Kampf.

3.41 Aber bei alledem.....
redet niemand von den Bussen.
Deren Betrieb müssen die Städte ganz allein finanzieren.
Das die sparen müssen ist nicht neu - aber in Wuppertal schmerzlich spürbar.

O-Ton 3.59 **Ulrich Jaeger, Stadtwerke Wuppertal**
Also in Wuppertal haben wir für Ende März einen Fahrplanwechsel vorgesehen und wir werden 10 Prozent der Busleistungen streichen,

4.07 Das trifft vor allem Menschen, die in den Vororten wohnen,
Noch fährt hier in 'DasNöckel' alle 20 Minuten ein Bus,
künftig nur noch alle 30 Minuten.

VoxPop 4.18 Für mich und die Kinder meiner Klasse wär das ein Problem,, weil wenn wir ihn verpassen würden, müssten wir ne halbe Stunde warten.

-2 4.25 Und wer von Wuppertal Eckbusch in die Stadt will hat ein noch größeres Problem. Die Schnellbuslinie 62 wird komplett eingestellt.
Ohne sie dauert es doppelt so lang, bis in die Stadt.

- 4.37 Das Problem sind nicht nur leere Stadtkassen.
Sinkende Schülerzahlen führen zu sinkenden Einnahmen aus dem Schülerverkehr.
In manchen Städten verschärft durch sinkende Einwohnerzahlen.
- 4.49 In Wuppertal versucht man, gestrichene Busse durch umlegen von Verbindungen zu ersetzen -
trotz weniger Busse noch ein praktisches Netz zu knüpfen.
doch wenn Verbindungen zu schlecht werden, wird das ganze System unattraktiv.
- 5.03 **Ulrich Jaeger, Stadtwerke Wuppertal**
Die Kommunen werden da irgendwann überfordert sein, mit der Finanzierung des Busverkehrs. Je na Größe der Stadt und nach finanzieller Ausstattung, wird es schwierig für die Kommunen ein vernünftiges Netz sicherzustellen und die Diskussion über die Finanzierung ist da auch schon in vollem Gange
- 5.19 Bei Bussen sind die Städte finanziell auf sich allein gestellt.

Nur wo es Schienen gibt, auch bei der Wuppertaler Schwebbahn, beteiligen sich Bund und Länder.
Aber wo ist da der Sinn ?

Eigentlich wäre es logisch, Nahverkehr zu fördern, egal ob auf Schiene oder Straße.

Doch Bund und Länder kämpfen um jeden Cent. So wird die Finanzierung des Nahverkehrs - mehr denn je - zu einer Großbaustelle.

Abmod-Hinweis.... und jetzt wissen Sie auch, warum Ihre Fahrtickets von Jahr zu Jahr immer teurer werden.