

MBI-Fraktion im Rat der Stadt Mülheim a.d. Ruhr
- Wählergemeinschaft Mülheimer Bürger Initiativen -
Geschäftsstelle: Kohlenkamp 1, 45468 Mülheim
Tel.: 0208-3899810, Fax: 3899811, e-mail: fraktion@mbi-mh.de

Mülheim a.d. Ruhr, den 3.5. 2023

An den
Verkehrsminister des Landes NRW, Herrn Krischer
und den
Justizminister des Landes NRW, Herrn Dr. Limbach

Fragen zur Rückzahlung von Fördermitteln bei Stilllegung des Straßenbahnteilstücks Kahlenbergast der Linie 104 in Mülheim/Ruhr zu August 2023:

Sehr geehrter Herr Minister Krischer,
sehr geehrter Herr Minister Dr. Limbach

Zur Sachlage:

Der Rat der Stadt Mülheim/Ruhr hatte die Stilllegung des Teilstücks Kahlenbergast der Straßenbahnlinie 104 in Mülheim/Ruhr mit dem Nahverkehrsplan (NVP) 2017 beschlossen, allerdings unter dem Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit, was sich vor allem auf die Frage der Rückzahlung von Fördergeldern bei Stilllegung des Teils der interkommunalen Straßenbahnlinie Essen./Mülheim bezog. Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes durch Ratsbeschluss vom 15.12.2022 wurde die Umstellung der Straßenbahnlinie 104 zwischen Wertgasse und Hauptfriedhof auf Busbetrieb erneut beschlossen, dieses Mal ohne den Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit. Die Stilllegung der Straßenbahnstrecke Kahlenbergast der 104 wurde inzwischen auf den 07. August 2023 terminiert.

Die ehemalige Regierungspräsidentin Frau Birgitta Rademacher hatte im Dez. 2017 in einer Stellungnahme zur Etateinbringung für 2018 eindeutig (und für die Aufsichtsbehörde bereits zum wiederholten Male) klargestellt, dass die Aufgabe des Kahlenbergasts der Linie 104 mindestens 17 Mio. € Rückzahlung von Fördermitteln bedeuten würde. Die Hauptmaßnahme war die sog. Ruhrbania-Verkehrsführung mit der für ca. 18 Mio. € geförderten Umgestaltung des zentralen Verkehrsknotens Leineweber-/ Friedrich-Ebert-/Friedrichstr. durch Verlagerung der sog. Kaufhofumfahrung und Errichtung einer neuen zentralen Haltestelle, also hauptsächlich eine ÖPNV-Maßnahme, gefördert als Beschleunigung der Straßenbahnlinie 110, die auf dem geförderten Teilstück später durch die 104 ersetzt wurde. Jahre später wurde zusätzlich auch die Neugestaltung des Verkehrsknotens Oppspring (u.a. Einbau einer neuen Weichen- und Kreuzungsanlage ab 2018) für die Linie 104 mit rund 2,7 Mio. Euro gefördert. Es besteht also weiterhin die Frage, wieviel die Stadt Mülheim bei Stilllegung der Straßenbahntrasse zurückzahlen werden muss, wenn im August die Stilllegung erfolgt. Die von der Stadt Mülheim bisher vorgelegten Wirtschaftlichkeitsberechnungen unterstellten irgendeine angebliche feste Vereinbarung mit der Bezirksregierung als Aufsichtsbehörde über deutlich geringere Rückforderungsbeträge.

b.w.

Entsprechende verbindliche öffentliche Verlautbarungen der Behörde konnten wir bisher nicht wahrnehmen. In der WAZ vom 12.1.23 wurde der RP auf eine Anfrage der WAZ-Redaktion noch wie folgt zitiert:

„Feste Vereinbarungen mit der Ruhrbahn oder der Stadtverwaltung auf eine geringere Rückforderung habe es keinesfalls gegeben – das stellte die Bezirksregierung ... mit Nachdruck klar.“ Auch deshalb warten die Mülheimer Bürger auf die Klarstellung durch die Aufsichtsbehörden, denn erkennbar hat sich seit der Stellungnahme von Dez. 2017 grundsätzlich wenig verändert, im Gegenteil, denn hinzu kam noch die evtl. Rückzahlung der Fördermittel für den Umbau der Oppspringkreuzung.

Aus all den Gründen heraus hatte die MBI-Fraktion mit Schreiben vom 23.3.23 den RP nochmals um eine verbindliche Auskunft gebeten. Mit Schreiben vom 28.3.23 teilte der RP mit, dass es sich um „ein laufendes Verfahren“ handelt und deshalb keine verbindliche Aussage getroffen werden könne. In der Sitzung des Mobilitätsausschuss am 30.3.23 wurde aber ein Schreiben des RP an die Stadt Mülheim verlesen, in dem angeblich zugesagt wird, dass die Rückzahlung 500 000 € nicht überschreiten werde. Die Mülheimer Verwaltung war auch auf Nachfrage nicht bereit, dieses Schreiben des RP den Fraktionen sofort zur Verfügung zu stellen. Deshalb beantragten die MBI das im folgenden Finanzausschuss am 17.4.23 und am 19.4. verschickte die Verwaltung eine mail des RP vom 13. März (siehe Anlage), welche die Mülheimer Verwaltung im FA richtigerweise als informell bezeichnet hatte.

Fazit bis dahin:

1.) Der Hauptzweck der damaligen Förderung von ca. 18 Mio. €, die Beschleunigung der Straßenbahn auf dem größten Teil des sog. Kahlenbergasts der Linie 110, später 104, ist mit der Stilllegung des Kahlenbergasts ab August 2023 sicher nicht mehr gegeben, wenn es die Straßenbahnlinie nicht mehr gibt!

2.) Inwieweit nur Teilbeträge vom Land zurückzufordern sein müssten, weil der o.g. Hauptzweck über Jahre erfüllt war und ab August ein kleines Teilstück der StaBa-Linie mit neuer Wendeanlage erhalten bleiben soll, wissen wir nicht. Allerdings hatte die Stadt Mülheim bis vor kurzem auch nach Jahren keine Abrechnung der gesamte Maßnahme erstellt und den Förder- sowie Aufsichtsbehörden vorgelegt.

Deshalb die für uns entscheidende Frage:

Kann das Land NRW auf die Rückzahlung von Fördermitteln verzichten, wenn der Hauptzweck der Förderung größtenteils eliminiert wurde, egal mit welcher Begründung?

Obwohl die Klärung der Rückzahlungen bei der vorgesehenen baldigen Stilllegung des Kahlenbergasts der städteübergreifenden Linie 104 noch nicht endgültig geklärt sind, ergeben sich aus der „informellen“ mail der Aufsichts- und Bewilligungsbehörde des RP Düsseldorf folgende Fragen:

- 1.) Auch im Schreiben des Regierungspräsidenten an die MBI vom 28.3. 23 fällt auf, dass sich die Bezirksregierung anscheinend nur für die Rückforderung von Fördermitteln für den Straßenbau in der Verantwortung sieht. Der größte Anteil der Förderung für die 104 betrifft aber die ÖPNV-Förderung z.B. für den Gleis- und Oberleitungsbau als Beschleunigungsmaßnahme der Straßenbahnlinie damals 110 nicht zuletzt durch die Aufhebung der vorherigen sog. Kaufhofumfahrung. Diese Fördergelder sind aber in der Berechnung der aktuell genannten Rückforderungssumme (s.o.) gar nicht enthalten.

Als die gesamte Stadtmitte-Kreuzung umgebaut wurde mit dem Ziel der Beschleunigung der Straßenbahn, war die Bezirksregierung noch für beide Förderbereiche (Straßenbau und ÖPNV) zuständig. b.w.

Es stellt sich daher die Frage, welche Behörde für die Rückforderung von ÖPNV - Fördermitteln zuständig ist, die nach alter Rechtslage noch über die Bezirksregierung ausgegeben wurden und deren Zweckbindungsfrist noch nicht abgelaufen ist, auch deshalb, weil die Stadt Mülheim zumindest bis vor kurzem noch keine für die gesamte Rückzahlung notwendige Abrechnung vorgelegt hatte.

Wenn die Bezirksregierung heute diese Zuständigkeit für den ÖPNV verneint, muss das Verkehrsministerium bestimmen, wer anstelle der Bezirksregierung diese Rückforderung solcher Altfälle abwickeln muss.

Im Ergebnis wird es daher bei der alleinigen Rückforderung der Straßenbau-Mittel, die mit den 500.000 bis 1 Mio Euro beziffert werden, nicht bleiben. Selbst wenn in dem informellen Schreiben des RP eine solche Summe genannt wird, sagt dies über die endgültigen Kosten der Stilllegung nichts aus. Hinzuzuaddieren sind in jedem Fall die Gelder, die für den ÖPNV-Umbau gezahlt wurden und die nach der Stilllegung ziemlich nutzlos aufgewendet wurden.

Wir können uns nicht vorstellen, dass sich Rückzahlungen von Fördermittel dadurch drastisch verringern, dass zwischen Förderung und evtl. Rückzahlung die Zuständigkeiten geändert werden. Deshalb zu dem gesamten Komplex folgende Fragen:

- a) **Wann genau wurde die anscheinend geänderte Zuständigkeit des RP in Verkehrsfragen von wem beschlossen?**
- b) **Welche staatliche Stelle ist dementsprechend nun für die Rückforderung von Fördermitteln im ÖPNV zuständig, wenn der RP diese zwar seinerzeit bewilligt hatte, aber bei Nicht-oder Fehlnutzung nicht zurückfordern kann?**

2.) Entsprechend der Klimaschutzgesetze von Bund und Land hat der schienengebundene ÖPNV auch in NRW absoluten Vorrang. Vor ca. 10 Jahren wollte die Stadt Mülheim durch „Bus statt Bahn“ im ÖPNV-Bereich Geld sparen und sie begann mit den ersten Stilllegungen von Straßenbahnstrecken wie dem Flughafenast der 104 und dem gesamten Nordast der Linie 110 nach Mülheim-Styrum. Weitere Vorhaben wie der Uhlenhorstast der 102 und in 2019 sogar der geplante, große Kahlschlag im Mülheimer ÖPNV mit u.a. Einstellung der Duisburger Linie 901 auf Mülheimer Stadtgebiet, ebenso bei der gesamten Linie 104 in Essen und Mülheim und etlichen weiteren Kürzungen waren zum Glück nicht durchsetzbar und scheiterten u.a. auch an den Nachbarstädten. Dennoch wollte sich die Stadt Mülheim immer noch nicht ganz von „Bus statt Bahn“ verabschieden. Nach jahrelanger Ratlosigkeit und vollständig konträr zu längst geänderten EU-, Bundes- und Landesvorgaben zu Klima- und Verkehrswende versuchte die Mülheimer neue schwarz-grüne Mehrheit „wenigstens“ den Kahlenbergast noch stillzulegen, was seit vielen Jahren immer neu auf der CDU-Wunschliste stand. Deshalb die MBI-Frage:

a) Welchen Sinn machen Vorgaben des Landes zur Priorität des schienengebundenen Verkehrs, wenn eine Stadt wie Mülheim das einfach nicht berücksichtigen will?

b) Da die Stadt die Stilllegung einzig mit der angeblichen Einsparung von ca. 1 Mio.€ p.a. begründet, kommt der Rückzahlungsfrage logischerweise eine sehr hohe Bedeutung zu, weil die Mülheimer Begründung für die Stilllegung aus rein finanzieller Sichtweise wie ein Kartenhaus in sich zusammen fallen würde, wenn nur die bisher „informell“ angedeuteten ca. 0,5 Mio. verlangt würden. Was müsste die Landesebene tun, um eine Mülheimer Entscheidung gegen Klimaschutzgesetze und zudem finanziell hochgradig unvernünftig zu verhindern? Schließlich bürgt das Land auch für eine hoffnungslos überschuldete Stadt wie Mülheim mit der NRW-weit höchsten Pro-Kopf-Verschuldung!

b.w.

Zur Veranschaulichung der Problemlage unabhängig von der Förderproblematik hier noch die Stellungnahmen von VRR und RVR zu dem im Dez. 22 beschlossenen Mülheimer NVP: Der RVR (Regionalverband Ruhr) gab zu bedenken: „**Die Umstellung der Kahlenbergtrasse auf Busbetrieb sollte aufgrund der interkommunalen Verkehrsfunktion der Straßenbahnlinie 104 + der entlang der Trasse gelegenen regional bedeutsamen öffentlichen Einrichtungen überdacht werden**“

(Die Mülheimer Verwaltung schrieb dazu: „*Es wurde die aktuelle Beschlusslage berücksichtigt. Ein Busverkehr ist bedarfsgerecht.*“ Wir empfanden das als unangebracht arrogant!)

Der VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) stellte fest: "Einsparungen i.H. v. 2 Mio. € p.a. stehen **in krassem Widerspruch zu den Erfordernissen aus dem Bundesklimaschutzgesetz.** Wie werden die Vorgaben aus dem Koalitionsvertrag "Zukunftsvertrag für NRW" MH erfüllt?" (Die Mülheimer Verwaltung schrieb dazu: "*Hauptvorgabe bei der Erstellung des NVP war ein Einsparziel von 2 Mio. € pro Jahr im ÖPNV*"

Mit anderen Worten: Mülheim scherte sich beim Beschluss des NVP nicht um übergeordnete Vorgaben und Gesetze, sondern will seine jahrealten eigenen Beschlüsse mit Gewalt noch umsetzen.

- 3.) „Fördermittelrückzahlungen sind nach dem Landeshaushaltsrecht nicht verhandelbar (so RP Rademacher Dez. 2017). Die Bewilligungsbehörden VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) und RP Düsseldorf dürfen auf diese Ansprüche nicht verzichten“, bekräftigt Regierungspräsidentin Radermacher. Kämmerer und Rat können das für Mülheim nicht aushebeln.“ (aus WAZ vom 18.12. 2017 unter [Kappung Linie 104: Land fordert jeden Förder-Cent zurück - waz.de](#))
Wenn dem so ist und sicherlich auch sein muss, wie kann der fast vollständige Verzicht auf Rückzahlung bei Stilllegung des Kahlenberdasts der Straßenbahnlinie 104 anderen Gebietskörperschaften im Regierungsbezirk näher gebracht werden.

Wir hoffen auf möglichst baldige Antworten Ihrerseits und bedanken uns dafür bereits im Voraus.

i.A. der MBI: L. Reinhard, MBI-Fraktionssprecher

G.-W. Scholl, MBI-Mitglied im Mobilitätsausschuss der Stadt Mülheim