



Pressekonferenz am 24.03.2006

Oliver Keymis MdL

Verkehrspolitischer Sprecher

Daniela Schneckenburger

Landesvorsitzende Bündnis 90/Die Grünen NRW

**Bundesfinanzminister Peer Steinbrück und Ministerpräsident Rüttgers
verkaufen den ÖPNV in NRW:**

**GRÜNE: Dem Land droht unter CDU- Regierungsverantwortung
eine Streichorgie bei Bussen und Bahnen**

Es gilt das gesprochene Wort!

Anrede,

Die Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs als ein wesentlicher Teil der Bahnreform hat die Länder seit 1994 in die Lage versetzt, das Nahverkehrsangebot auszubauen und bürgernäher zu gestalten. Mit Hilfe der bislang vom Bund garantierten und jährlich um 1,5 Prozent steigenden sogenannten Regionalisierungsmittel konnte das Verkehrsangebot seit 1996 um 20 Prozent und die Zahl der Fahrgäste um mehr als 30 Prozent gesteigert werden.

In den letzten zehn Jahren ist es dem Land NRW gelungen bei nahezu gleich bleibenden Mitteleinsatz das Verkehrsangebot auf der Schiene auf 100 Millionen Zugkilometer zu steigern. Unter Rot-Grüner Regierungsverantwortung ist NRW im bundesweiten Vergleich zum Bahnland Nummer 1 geworden.

Auf Vorschlag von Bundesfinanzminister Peer Steinbrück hat die Große Koalition in Berlin im Kabinettsbeschluss zum Haushaltbegleitgesetz 2006 eine Kürzung der Regionalisierungsmittel um insgesamt 3,3 Milliarden Euro bis 2010 beschlossen (2006: - 106 Mio. Euro; 2007: - 556 Mio. Euro; 2008: - 765 Mio. Euro; 2009: - 875 Mio. Euro).

Für das Land NRW werden sich die im Bundeshaushalt vorgesehen Kürzungen bis zum Jahr 2010 auf eine Summe von 518,80 Millionen Euro kumulieren. Folgende Kürzungsbeträge werden sich dabei für das Land ergeben:

2006	16,67 Millionen Euro
2007	87,69 Millionen Euro
2008	120,63 Millionen Euro
2009	138,06 Millionen Euro
2010	155,76 Millionen Euro

Die Folge wird sein, dass das Zugangebot insbesondere in weniger frequentierten Randbereichen massiv ausgedünnt wird und damit insbesondere ländliche Regionen von einer ausgebauten Versorgung abgekoppelt werden.

Betroffen sind davon insbesondere S-Bahn-Linien wie Regionalzüge. Für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), den größten Verkehrsverbund unter den neun Verbänden in NRW, bedeutet dies bspw. massive Einschnitte in das Schienenangebot im nördlichen Ruhrgebiet.

Dazu **Daniela Schneckenburger**, Landesvorsitzende der Grünen NRW:

„Mit der Verabschiedung des Bundeshaushaltes plant die SPD - und CDU-geführte Bundesregierung massive Einschnitte in die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur der Länder, die NRW als Flächenland besonders hart treffen. Wer die Regionalisierungsmittel wie angekündigt um 3,2 Milliarden Euro kürzen will, trägt die Verantwortung dafür, dass zentrenferne Regionen wesentliche Verkehrsanbindungen verlieren und gibt den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs als politisches Ziel vollständig auf.

Das ist für NRW eine strukturpolitisch falsche Entscheidung, weil mit Kürzungen und Streckenstilllegungen nicht mehr rückholbare Entscheidungen über den Stellenwert des öffentlichen Personenverkehrs insgesamt getroffen werden. Deshalb hilft es auch nicht, wenn Verkehrsminister Wittke in Richtung Bund Klage führt, dass der NRW- Anteil an den Regionalisierungsmitteln zu gering sei: Die Kürzung an und für sich ist ein verkehrs- und zugleich klimapolitisches Desaster, das die CDU im Verbund mit der SPD auf den Weg bringen will.

Gefragt ist deshalb ein entschiedener Protest des Verkehrsministers gegen Kürzungen des SPNV überhaupt, nicht lauwarme Verlautbarungen zum Anteil NRWs an den Mitteln. So richtig sie auch sein mögen – das allein reicht aber nicht. Denn die vor wenigen Tagen veröffentlichten Daten zur Entwicklung der Erderwärmung machen deutlich, dass wir ein sofortiges Umsteuern unserer Klima- und damit Verkehrspolitik nötiger denn je brauchen.

Deshalb werden wir als Partei die drohenden Kürzungen durch den Bund und durch das Land entsprechend hoch aufhängen und durch Aktionen begleiten. Wir werden den Bürgerinnen und Bürgern in NRW erklären, wem sie es zu verdanken haben, wenn ihre Bahn vor der Haustür nicht mehr

fährt: Einem halbherzigen Gegenkurs des Verkehrsminister Wittke in NRW und einem Finanzminister Steinbrück in Berlin, der seinen Haushalt auf dem Rücken der nordrhein-westfälischen Pendlerinnen sanieren will.

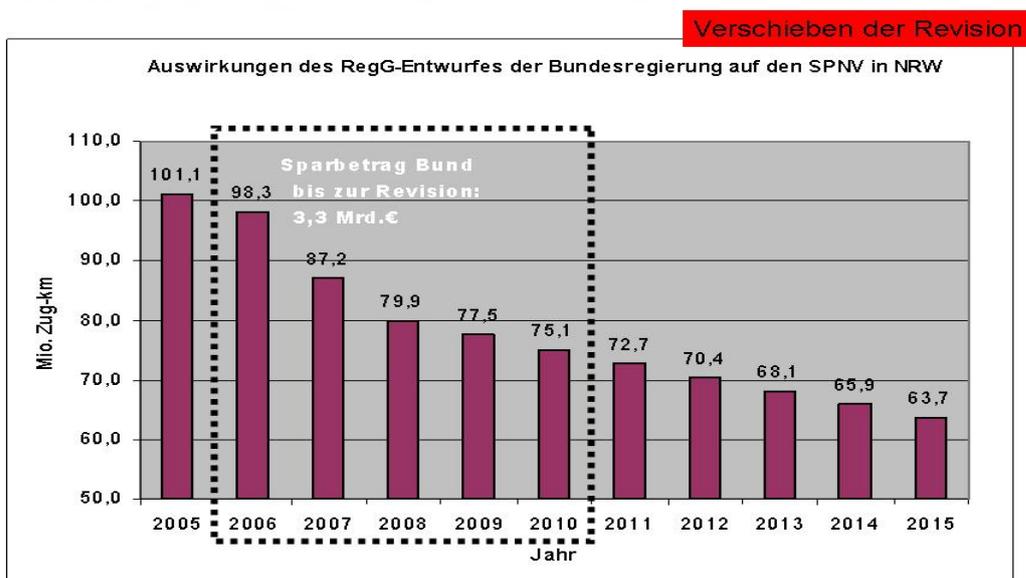
Aus der Perspektive der neun Zweckverbände des Landes ist es natürlich nachvollziehbar, dass man sich dort intensiv mit den Kürzungsplänen auseinandersetzt. Die Nachfrage nach den Verkehrsleistungen wird dabei zur Bestimmungsgröße über den Fortbestand von Verkehrsangeboten. Macht man dies zur Grundlage, kommt man schnell auch zu einer konkreten Liste der Verkehrsangebote die in den nächsten Jahren zur Disposition gestellt werden.

Hierzu legen wir eine Liste für den Bereich des VRR, als dem größten Besteller von Verkehrsleistungen im Land NRW vor. Deutlich wird, dass insbesondere die Randgebiete des Ballungsraumes und der ländliche Raum von den Streckenstreichungen betroffen sein werden.

Nach Angaben der Grünen werden selbst massive Preiserhöhungen - wie sie im Bereich des VRR um 4,9 Prozent zum 1. August 2006 bereits beschlossen worden sind - nicht verhindern, dass eine Vielzahl von Strecken stillgelegt oder in der der Taktfolge ausgedünnt werden müssen. "

Dazu **Oliver Keymis MdL**, Verkehrspolitischer Sprecher der Landtagsfraktion:

"Dem Land droht eine Streichorgie bei Bussen und Bahn in NRW.



Wenn sich die Pläne des Bundes durchsetzen, dann wird das Leistungsangebot von derzeit rund 100 Millionen Zugkilometer auf rund 75 Millionen Zugkilometer zurück gefahren werden müssen. Wir sind dann in etwa bei dem Stand den wir vor rund 10 Jahren hatten. Dem Land droht also ein riesiger Rückschritt in alte Zeiten.

Landesverkehrsminister Oliver Wittke wird mit Rückendeckung der Landesregierung und mit Rückendeckung der sie tragenden Koalitionsfraktionen die Situation noch einmal drastisch verschärfen. Im Landeshaushalt sollen die Ausgleichsleistungen für den Schülerverkehr um 27 Millionen Euro gekürzt werden.

Damit wird der ÖPNV in der Fläche doppelt in die Zange genommen. Denn die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr stellen die wesentliche Finanzierungssäule des Öffentlichen Personennahverkehrs im ländlich strukturierten Raum dar; für die Sicherstellung eines angemessenen Verkehrsangebots sind sie unverzichtbar. Im Falle einer Realisierung der geplanten Kürzungen würde sich das Defizit der einzelnen kreiseigenen Verkehrsunternehmen in Abhängigkeit von deren Größe bzw. den erbrachten Verkehrsleistungen im Saldo um mehrere 100.000 Euro pro Jahr (teilweise an die Millionengrenze) erhöhen.

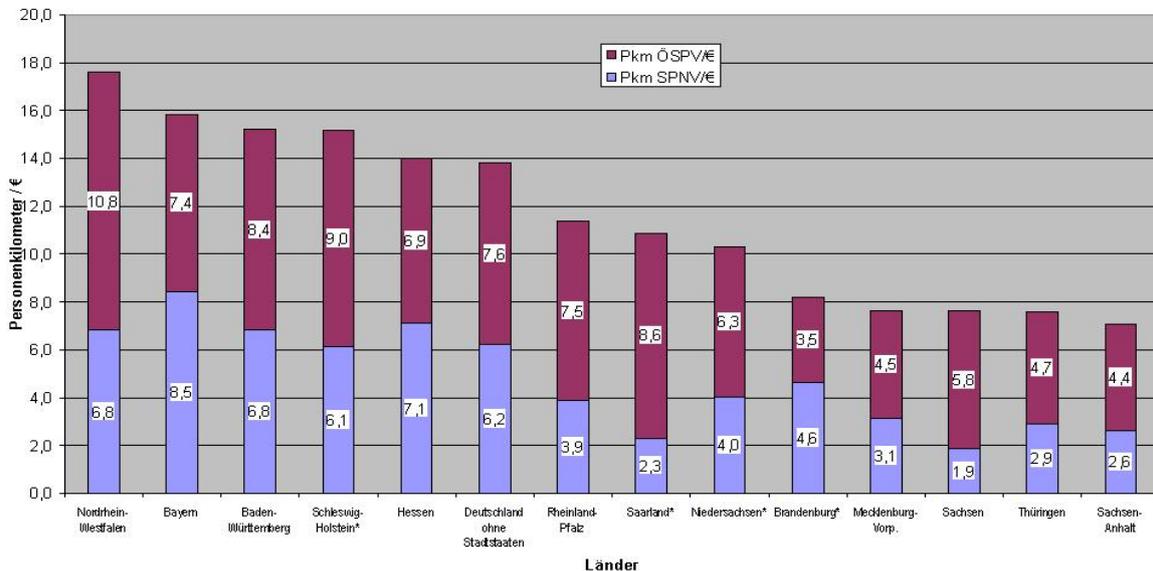
Diese Nachteile für den ländlichen Raum und damit die nordrhein-westfälischen Kreise würden sich dadurch zusätzlich verschärfen, da den Kreisen als Eigentümer von Verkehrsunternehmen, anders als den Kommunen in Ballungsräumen, in aller Regel nicht die Möglichkeit einer Gegenfinanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs aus Mitteln des steuerlichen Querverbundes eröffnet ist.

Die Konsequenz wird ein rasant wachsender Autoverkehr sein. Der Dauerstau auf den Straßen wird also noch größer und die Lärm- und Luftschadstoffbelastung in den Städten und Regionen wird rasant ansteigen. Die Feinstaubbelastungen in den Städten wird steigen - allerdings werden die Städte mit den Problemen durch den Bund und das Land alleine gelassen.

Zum Schluss möchte ich noch mit einer Chimäre aufräumen, die insbesondere in den letzten Tagen durch den Landesverkehrsminister und vor wenigen Tagen noch in einer Pressekonferenz durch den CDU-Vorsitzenden des Bezirksverbandes Ruhrgebiet Norbert Lammert wie eine Monstranz vor sich hergetragen wird. Hierbei handelt es sich um den Vorwurf, dass die Verkehrsunternehmen des Landes nicht Effizient arbeiten. Zum einem richtet sich dieser Vorwurf ja an die eigenen Partei, denn im VRR hat die CDU mit dem Vorsitzenden der VRR-Verbandsversammlung Herrn Bürgermeister Napp das sagen.

Rasenmäher oder differenzierte Kürzung

Beförderungsleistung im ÖPNV pro € Regionalisierungsmittel in den Flächenländern



Zu anderen geht der Vorwurf in weiten Teilen an der Realität vorbei. Aus der vorstehenden Grafik wird deutlich, dass wir im bundesweiten Vergleich für jeden Euro, den wir an Regionalisierungsmitteln einsetzen rund 18 Personenkilometer an Verkehrsleistung auf der Schiene in NRW erreichen. Wir liegen damit in NRW um rund 4 Personenkilometer über dem Bundesdurchschnitt.

Selbstverständlich ist die Forderung nach mehr Effizienz bei den Verkehrsunternehmen immer richtig. Um dies auch deutlich heraus zu stellen. Wir als Grüne fordern auch nicht mehr öffentliche Mittel für Busse und Bahnen. Wir wollen mit dem gleichen Geld mehr Verkehr auf die Schiene bringen. Dass dies geht, haben wir in den letzten zehn Jahren bewiesen.

Eine effiziente Mittelverwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder kann aus unserer Sicht gefördert werden durch:

- Nachweise über die Mittelverwendung (Transparenz)
- Einführung einer erfolgsorientierten Komponente nach Zahl der Fahrgäste bei der Mittelaufteilung
- Ausschreibung aller Zugleistungen im Wettbewerb
- Ermöglichung regionaler Betreibermodelle der Schieneninfrastruktur."

Mögliche Streckenstilllegungen ab 2007 - 4 Szenarien im VRR

5 % Szenario

VRR-Strecken mit einer Verkehrsnachfrage von 400 – 1500 Fahrgästen/Tag werden zur Disposition gestellt:

Linie	Streckenabschnitt	Bedienungstakt	Jahres-Zugkilometer	Bemerkung
RB 45	Dorsten-Reken - Coesfeld	60 min	100.000	
RB 39	Mönchengladbach Hbf - Dahlheim	60 min	200.000	
RB 91	Hagen-Lethmathe - Siegen	60 min	200.000	
RB 27	Mönchengladbach - Grevenbroich	60 min	200.000	
S2	Recklinghausen Hbf - Herne	60 min	100.000	
RB 37	Duisburg Hbf - Duisburg-Entenfang	30 min	200.000	
RB 56	Hagen - Lethmathe	60 min	200.000	
RE 11	Dortmund - Hamm - Kamen			
RB 43	Dorsten - Wanne-Eickel Hbf	60 min	200.000	
RB 32	Dortmund Hbf - Lüdenscheid	60 min	500.000	an DB neu vergeben
RE 14	Borken - Dorsten	60 min	200.000	
		SUMME	2.200.000	

Derzeitiges Leistungsangebot: 43.200.000 Zugkilometer

Künftiges Leistungsangebot: 41.000.000 Zugkilometer

10 % Szenario

VRR-Strecken mit einer Verkehrsnachfrage von 400 – 2300 Fahrgästen/Tag werden zur Disposition gestellt:

Linie	Streckenabschnitt	Bedienungstakt	Jahres-Zugkilometer	Bemerkung
RB 45	Dorsten-Reken - Coesfeld	60 min	100.000	
RB 39	Mönchengladbach Hbf - Dahlheim	60 min	200.000	
RB 91	Hagen-Lethmathe - Siegen	60 min	200.000	
RB 27	Mönchengladbach - Grevenbroich	60 min	200.000	

S2	Recklinghausen Hbhf - Herne	60 min	100.000	
RB 37	Duisburg Hbhf - Duisburg-Entenfang	30 min	200.000	
RB 56	Hagen - Lethmathe	60 min	200.000	
RE 11	Dortmund - Kamen - Hamm			
RB 43	Dorsten - Wanne-Eickel Hbhf	60 min	200.000	
RB 32	Dortmund Hbhf - Lüdenscheid	60 min	500.000	an DB neu vergeben
RE 14	Borken - Dorsten	60 min	200.000	
RE 11	Dortmund Hbhf - Düsseldorf Hbhf	120 min	400.000	
RB 43	Wanne-Eickel Hbhf - Dortmund Hbhf	60 min	300.000	Ausbaustrecke S4
RE 57	Dortmund Hbhf - Fröndenberg - Arnsberg	60 min	200.000	Dortmund-Sauerland-Express an DB kürzlich vergeben
RB 44	Dorsten - Bottrop Hbhf	60 min	200.000	
RB 16	Hagen - Lethmathe - Siegen	60 min	200.000	
RB 36	Oberhausen - Duisburg Ruhrort	20 min	200.000	
S9	Haltern - Bottrop Hbhf	60 min	400.000	
RE 3	Dortmund - Kamen - Hamm	60 min	100.000	
RB 13	Hagen - Schwerte - Unna	60 min	100.000	Ausschreibung läuft z.Zt.
		SUMME	4.500.000	

Derzeitiges Leistungsangebot: 43.200.000 Zugkilometer

Künftiges Leistungsangebot: 38.700.000 Zugkilometer

20 % Szenario

VRR-Strecken mit einer Verkehrsnachfrage von 400 - 3300 Fahrgästen/Tag werden zur Disposition gestellt:

Linie	Streckenabschnitt	Bedienungstakt	Jahres-Zugkilometer	Bemerkung
RB 45	Dorsten-Reken - Coesfeld	60 min	100.000	
RB 39	Mönchengladbach Hbhf - Dahlheim	60 min	200.000	
RB 91	Hagen-Lethmathe - Siegen	60 min	200.000	
RB 27	Mönchengladbach - Grevenbroich	60 min	200.000	

S2	Recklinghausen Hbhf - Herne	60 min	100.000	
RB 37	Duisburg Hbhf - Duisburg-Entenfang	30 min	200.000	
RB 56	Hagen - Lethmathe	60 min	200.000	
RE 11	Dortmund - Kamen - Hamm			
RB 43	Dorsten - Wanne-Eickel Hbhf	60 min	200.000	
RB 32	Dortmund Hbhf - Lüdenscheid	60 min	500.000	an DB neu vergeben
RE 14	Borken - Dorsten	60 min	200.000	
RE 11	Dortmund Hbhf - Düsseldorf Hbhf	120 min	400.000	
RB 43	Wanne-Eickel Hbhf - Dortmund Hbhf	60 min	300.000	Ausbaustrecke S4
RE 57	Dortmund Hbhf - Fröndenberg - Arnsberg	60 min	200.000	Dortmund-Sauerland-Express an DB kürzlich vergeben
RB 44	Dorsten - Bottrop Hbhf	60 min	200.000	
RB 16	Hagen - Lethmathe - Siegen	60 min	200.000	
RB 36	Oberhausen - Duisburg Ruhrort	20 min	200.000	
S9	Haltern - Bottrop Hbhf	60 min	400.000	
RE 3	Dortmund - Kamen - Hamm	60 min	100.000	
RB 13	Hagen - Schwerte - Unna	60 min	100.000	Ausschreibung läuft z.Zt.
S2	Duisburg Hbhf - Herne, Essen Hbhf - Herne	60 min	600.000	
RB 33	Dinslaken - Oberhausen - Duisburg	60 min	200.000	
RB 38	Neuss Hbhf - Düsseldorf Hbhf	60 min	200.000	
RE 16 RB 40	Essen Hbhf - Wattenscheid - Bochum Hbhf - Witten	60 min	1.100.000	Abellio- Strecke, erst gerade neu vergeben
RE 4 RB 33	Mönchengladbach Hbhf - Rheydt - Erkelenz - Aachen Hbhf			
RB 27	Grevenbroich Stommeln	60 min	100.000	
RB 46	Gelsenkirchen Hbhf - Wanne-Eickel - Bochum Hbhf	30 min	300.000	Abellio-Strecke „Nokiabahn“, 12.05: Vertrag für 12 Jahre
RB 44	Oberhausen Hbhf - Bottrop Hbhf	30 min	300.000	Prignitzer Eisenbahn
RB 51	Lünen Hbhf - Dortmund Hbhf	60 min	100.000	Westmünsterlandbahn: An Prignitzer Eisenbahn GmbH für den Zeitraum 2004 bis 2011 vergeben.
RE 14	Dortsten - Essen Hbhf	60 min	400.000	gerade erst neu vergeben

RB 59	Dortmund Hbf – Aplerbeck - Unna	30 min	400.000	
		SUMME	8.600.000	

Derzeitiges Leistungsangebot: 43.200.000 Zugkilometer

Künftiges Leistungsangebot: 34.600.000 Zugkilometer

35 % Szenario

VRR- Strecken mit einer Verkehrsnachfrage über 3300 Fahrgästen/Tag werden zur Disposition gestellt:

Linie	Streckenabschnitt	Bedienungstakt	Jahres-Zugkilometer	Bemerkung
RB 45	Dorsten-Reken - Coesfeld	60 min	100.000	
RB 39	Mönchengladbach Hbf - Dahlheim	60 min	200.000	
RB 91	Hagen-Lethmathe - Siegen	60 min	200.000	
RB 27	Mönchengladbach - Grevenbroich	60 min	200.000	
S2	Recklinghausen Hbf - Herne	60 min	100.000	
RB 37	Duisburg Hbf – Duisburg-Entenfang	30 min	200.000	
RB 56	Hagen - Lethmathe	60 min	200.000	
RE 11	Dortmund – Kamen - Hamm			
RB 43	Dorsten – Wanne-Eickel Hbf	60 min	200.000	
RB 32	Dortmund Hbf - Lüdenscheid	60 min	500.000	an DB neu vergeben
RE 14	Borken - Dorsten	60 min	200.000	
RE 11	Dortmund Hbf – Düsseldorf Hbf	120 min	400.000	
RB 43	Wanne-Eickel Hbf – Dortmund Hbf	60 min	300.000	Ausbaustrecke S4
RE 57	Dortmund Hbf – Fröndenberg - Arnsberg	60 min	200.000	Dortmund-Sauerland-Express an DB kürzlich vergeben
RB 44	Dorsten – Bottrop Hbf	60 min	200.000	
RB 16	Hagen – Lethmathe - Siegen	60 min	200.000	
RB 36	Oberhausen – Duisburg Ruhrort	20 min	200.000	
S9	Haltern – Bottrop Hbf	60 min	400.000	
RE 3	Dortmund – Kamen - Hamm	60 min	100.000	
RB 13	Hagen – Schwerte - Unna	60 min	100.000	Ausschreibung läuft z.Zt.
S2	Duisburg Hbf – Herne, Essen Hbf - Herne	60 min	600.000	

RB 33	Dinslaken – Oberhausen - Duisburg	60 min	200.000	
RB 38	Neuss Hbhf – Düsseldorf Hbhf	60 min	200.000	
RE 16 RB 40	Essen Hbhf – Wattenscheid – Bochum Hbhf - Witten	60 min	1.100.000	Abellio- Strecke, erst gerade neu vergeben
RE 4 RB 33	Mönchengladbach Hbhf – Rheydt – Erkelenz – Aachen Hbhf			
RB 27	Grevenbroich Stommeln	60 min	100.000	
RB 46	Gelsenkirchen Hbhf – Wanne-Eickel – Bochum Hbhf	30 min	300.000	Abellio-Strecke „Nokiabahn“, 12.05: Vertrag für 12 Jahre
RB 44	Oberhausen Hbhf – Bottrop Hbhf	30 min	300.000	Prignitzer Eisenbahn
RB 51	Lünen Hbhf – Dortmund Hbhf	60 min	100.000	Westmünsterlandbahn: An Prignitzer Eisenbahn GmbH für den Zeitraum 2004 bis 2011 vergeben.
RE 14	Dortsten – Essen Hbhf	60 min	400.000	gerade erst neu vergeben
RB 59	Dortmund Hbhf – Aplerbeck - Unna	30 min	400.000	
RE 13	Venlo - Neuss – Düsseldorf Hbhf	60 min		
RB 31	Duisburg Hbhf - Moers	30 min		
RB 38	Bedburg - Neuss	60/30 min		
RB 33	Mönchengladbach – Duisburg Hbhf	30 min		
RB 35	Duisburg – Oberhausen - Wesel	60 min		
S3	Essen - Hattingen	20 min		
RB 53	Dortmund Hbhf - Schwerte	30 min		Ardeybahn, an DB kürzlich vergeben
RE 4	Hagen Hbhf – Dortmund Hbhf	60 min		
RE 13	Wuppertal – Hattingen			
RB 50	Dortmund Hbhf – Lünen			
S9	Langenberg - Wuppertal	20 min		
RE 3	Gelsenkirchen Hbhf – Dortmund Hbhf	60 min		
		SUMME	15.700.000	

Derzeitiges Leistungsangebot: 43.200.000 Zugkilometer

Künftiges Leistungsangebot: 25.500.000 Zugkilometer

Momentan sind im VRR-Raum folgende Eisenbahnverkehrsunternehmen als Betreiber von SPNV-Leistungen tätig:

- RegioBahn (S 28)
- Prignitzer Eisenbahn GmbH (RB 36, RB 44, RB 51)
- Abellio (RB 40, RB 46) (ab Fahrplanwechsel Dezember 2005)
- NordWestBahn (RE 14, RB 43, RB 45) (ab Fahrplanwechsel Dezember 2006)
- Deutsche Bahn AG (alle übrigen)

Was das konkret heißt zeigt sich an den beiden Beispielen von Wetter und Witten.

Witten:

- Komplette vom Schienenverkehr abgekoppelt
- Bisheriger Verknüpfungspunkt zwischen DB- Station und Buslinien ist hinfällig
- Diverse Investitionen sind hinfällig: U. a. Bahnsteiganhebung für S5 und RE/RB, Aufzugsanlage und Bahnsteigausstattung, Fertigstellung 1998 bzw. 2004, Gesamtkosten ca. 4,6 Mio. Euro, Finanzierung nach GVFG, Bindefrist der erhaltenen Fördermittel: 25 Jahre
- Schadenersatzforderungen der DB Station & Service

Wetter:

- Komplette vom Schienenverkehr abgekoppelt
- Bisheriger Verknüpfungspunkt zwischen DB- Station und Buslinien ist hinfällig
- Diverse Investitionen sind hinfällig: U. a. Bahnsteiganhebung für S5, PR-Anlage, Rampenzugang und Bahnsteigausstattung, Fertigstellung 1994 bzw. 1998, Gesamtkosten ca. 5,4 Mio. Euro, Finanzierung nach GVFG, Bindefrist der erhaltenen Fördermittel: 25 Jahre
- Schadenersatzforderungen der DB Station & Service

Zwischen 2009 und 2017 werden die nachfolgend genannten Linien ausgeschrieben (Betriebsaufnahme jeweils zum Fahrplanwechsel im Dezember). Von diesen Linien dürfen bis 2013 allerdings maximal Linien im Umfang von sieben Millionen Zug-Kilometern vergeben werden.

- RE1 NRW-Express: *Aachen - Köln - Düsseldorf - Duisburg - Essen - Dortmund - Hamm* (Betriebsaufnahme ab 2016)
- RE4 Wupper-Express: *Aachen - Mönchengladbach - Düsseldorf - Wuppertal - Hagen - Dortmund*
- RE5 Rhein-Express: *Koblenz - Bonn - Köln - Düsseldorf - Duisburg - Wesel - Emmerich* (Betriebsaufnahme ab 2017)
- RE6 Westfalen-Express: *Düsseldorf - Duisburg - Essen - Dortmund - Bielefeld - Minden*
- RE7 Rhein-Münsterland-Express: *Aachen - Köln - Wuppertal - Hagen - Hamm - Münster - Rheine*
- RE8 Rhein-Erft-Express: *Koblenz - Neuwied - Köln - Grevenbroich - Mönchengladbach*
- RE9 Rhein-Sieg-Express: *Krefeld - Neuss - Köln - Siegen - Gießen*
- RE10 Niers-Express: *Düsseldorf - Krefeld - Kleve*
- RE11 Rhein-Hellweg-Express: *Düsseldorf - Duisburg - Essen - Dortmund - Hamm - Paderborn*
- RE17 Sauerland-Express: *Hagen - Schwerte - Bestwig - Warburg/Kassel*
- RB27 Rhein-Erft-Bahn: *Koblenz - Neuwied - Köln - Grevenbroich - Mönchengladbach*
- RB32 Der Bocholter: *Wesel - Bocholt*
- RB33 Rhein-Niers-Bahn: *Aachen - Mönchengladbach - Duisburg - Wesel*
- RB35 Der Weseler: *Duisburg - Wesel - Emmerich*
- RB37 Der Wedauer: *Duisburg - Duisburg-Entenfang*
- RB38 Erft-Bahn: *Köln/Horrem - Bedburg - Neuss - Düsseldorf*
- RB39 Schwalm- Nette- Bahn: *Mönchengladbach - Dalheim*
- RB47 Der Müngstener: *Solingen-Ohligs - Remscheid - Wuppertal*
- RB48 Rhein-Wupper-Bahn: *Remagen - Bonn - Köln - Wuppertal-Oberbarmen*

Hinweis: Vorgenannte Szenarien sollen beispielhaft deutlich machen, in welchem Umfang das Leistungsangebot zurückgefahren werden muss, um die in Rede stehenden Mittelreduzierungen ausgleichen zu können.

Nicht berücksichtigt wurden vertragliche Bindungen, die der VRR eingegangen ist. Weiterhin werden Leistungsreduzierungen nur in Abstimmung mit den benachbarten Verkehrsverbänden umsetzbar sein, insbesondere bei Verbund überschreitenden Verkehren.

Durchschnittlich wird der Zugkilometer im VRR mit 8 Euro/a kalkuliert, wobei Regionalbahnen gegenüber S- Bahnen einen deutlichen Preisvorteil haben. Werden Leistungen zurückgefahren, dann lassen sich max. 50 % der Kosten einsparen (hier: 4 Euro). In der Auswahl der stillzulegenden Strecken ist der VRR vom Durchschnittspreis (8 Euro) ausgegangen.

Eine Kompensation der Mittelausfälle durch Fahrpreiserhöhungen ist nur eingeschränkt möglich. Zurzeit wird der schienengebundene Personennahverkehr mit ca. 70 bis 75 % aus öffentlichen Mitteln bezuschusst. Der Kostendeckungsgrad durch Fahrkarteneinnahmen beträgt nur 25 bis max. 30 %. Demgegenüber beträgt der Kostendeckungsgrad für den klassischen Bereich von Stadtbahnen und Bussen rund 60 bis 65 %.

Für 2006 ist kein Umsteuern möglich. In 2007 können max. 5 % des Leistungsangebotes aufgrund von vertraglichen Verpflichtungen zurückgefahren werden. Die großen Veränderungen werden für 2008 erwartet, insbesondere bei einer Situation, wo die einzusparenden Mittel aus 2006 und 2007 in 2008 und den Folgejahren zu erwirtschaften sind.

07.03.2006

Antrag

der Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Keine Kürzungen bei den Mitteln für Busse und Bahnen

I.

Die große Koalition hat am 22. Februar im Bundeskabinett im Rahmen des Haushaltsbegleitgesetzes massive Einsparungen zu Lasten des Nahverkehrs in den Ländern beschlossen. Dies wird sich unmittelbar auf das Zugangebot auswirken. Wenn ab 2006 bundesweit pro Jahr über eine halbe Milliarde Euro gekürzt wird, muss jeder siebte Zug im Fahrplan gestrichen werden. Dies trifft vor allem den ländlichen Raum. Selbst die durch die Kürzungen erzwungenen erheblichen Fahrpreisanhebungen in der Zukunft werden nicht verhindern können, dass es zu Streichungen in den Fahrplänen kommen wird. Die Kürzungen der großen Koalition passen gut zu den geplanten Streckenstilllegungen der Deutschen Bahn AG. Wo keine Züge mehr fahren können, brauchen sie auch nicht mehr bezuschusst werden.

Für das Land NRW werden sich die im Bundeshaushalt vorgesehenen Kürzungen bis zum Jahr 2010 auf eine Summe von 518,80 Millionen Euro kumulieren. Folgende Kürzungsbeträge sind dabei für das Land geplant:

2006	16,67	Millionen Euro
2007	87,69	Millionen Euro
2008	120,63	Millionen Euro
2009	138,06	Millionen Euro
2010	155,76	Millionen Euro

Die Bundesregierung geht bei ihren Kürzungsplänen davon aus, dass die für das Jahr 2008 vorgesehene Revision der Regionalisierungsmittel auf das Jahr 2010 verschoben wird.

Datum des Originals: 07.03.2006/Ausgegeben: 07.03.2006

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

II.

Der mit Wirkung zum 1. Januar 2006 in Kraft getretene SPNV-Finanzierungsplan NRW ist bei einer Realisierung der Kürzungspläne des Bundes bereits für das Jahr 2006 hinfällig. Der Festlegung des bedarfsgerechten SPNV-Angebotes sowie des hierfür notwendigen finanziellen Bedarfes wird damit die Grundlage entzogen.

Insbesondere die kleinen Aufgabenträger, die Verantwortung für das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum tragen, sind auf eine verlässliche Finanzierungsgrundlage angewiesen. Die auf der Basis des "Koch-Steinbrück-Papiers" beschlossenen Kürzungen bei den Ausgleichsleistungen für den Schülerverkehr haben die Zweckverbände im ländlichen Raum ungleich härter getroffen, als die Aufgabenträger in den Ballungsräumen. Verschärft wird die aktuelle Situation durch Pläne der Landesregierung. Mit einer Änderung des ÖPNV-Gesetzes im Haushaltsgesetz des Landes, beabsichtigt die Landesregierung die Kostenerstattungen für den Ausbildungsverkehr auf die ausbildungsnotwendigen Tage zu reduzieren. Für das Jahr 2007 bedeutet dies eine Kürzung von 49,4 Millionen Euro und in den Folgejahren werden die Aufgabenträger jährlich rund 27 Millionen Euro weniger Erstattungsleistungen für den Schülerverkehr erhalten.

Wenn hierzu jetzt noch die aktuellen Kürzungspläne des Bundes bei den Regionalisierungsmitteln kommen, droht der ÖPNV im ländlichen Raum wegzubrechen. Aus den Regionalisierungsmitteln für das Jahr 2006 erhält der Aachener Verkehrsverbund 34,3 Millionen Euro, der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter 23,9 Millionen Euro, der Zweckverband Westfalen-Süd 24,1 Millionen Euro, der Nahverkehrszweckverband Niederrhein 23,1 Millionen Euro, der Zweckverband Münsterland 68,1 Millionen Euro und der Zweckverband Ruhr-Lippe 84,0 Millionen Euro.

Im ländlichen Raum bilden die Erstattungsleistungen für den Ausbildungsverkehr und die Zuweisungen aus den Regionalisierungsmitteln die Hauptfinanzquellen für den ÖPNV. Bei den Kürzungsplänen des Bundes und des Landes droht die Gefahr, dass im ländlichen Raum bei Bussen und Bahnen die Räder zum Stillstand kommen.

III.

Eine effizientere Mittelverwendung ist auch im ÖPNV möglich. Sie aber sollte dazu führen, dass mehr Verkehr auf die Schiene gebracht werden kann und nicht zu Einsparungen im Haushalt genutzt werden. Das Land NRW hat in den letzten Jahren bewiesen, dass eine solche Steigerung des Schienenverkehrs durch effizientere Bedienung bei gleich bleibenden Mitteleinsatz möglich ist. Mit der Ausweitung der Verkehrsangebote ist eine Steigerung der Fahrgastzahlen von mehr als 30 % erzielt worden. Dieses Niveau ist nur zu halten, wenn die Finanzmittel für den öffentlichen Personennahverkehr auf dem erreichten Niveau von bundesweit rund 7 Milliarden Euro stabilisiert werden. Die Beibehaltung dieses Niveaus ist dringend notwendig und kein Selbstzweck. Wer unsere Abhängigkeit vom Öl reduzieren will, darf nicht am umweltfreundlichen Öffentlichen Nahverkehr sparen. Zur Vermeidung von Luftschadstoffen und Feinstaubbelastungen gilt: Steigender Autoverkehr und weitere Staus müssen vermieden werden! Dazu ist ein funktionstüchtiger Schienenverkehr von grundlegender Bedeutung!

Als Begründung für Kürzungen wird durch die Bundesregierung angebliche Intransparenz der Mittelverwendung durch die Länder ins Feld geführt. Eine effiziente Mittelverwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder kann jedoch gefördert werden durch:

- Nachweise über die Mittelverwendung (Transparenz)
- Einführung einer erfolgsorientierten Komponente nach Zahl der Fahrgäste bei der Mittelverteilung
- Ausschreibung aller Zugleistungen im Wettbewerb
- Ermöglichung regionaler Betreibermodelle der Schieneninfrastruktur

IV.

Der Landtag stellt fest:

Kurzfristige Kürzungen beim Nahverkehr in NRW müssen verhindert werden, weil Effizienzgewinne nicht von heute auf morgen umgesetzt werden können. Die neun Zweckverbände des Landes sind, als die Besteller der Nahverkehrsleistungen, vertraglich an die Deutschen Bahn und andere Verkehrsunternehmen zum Teil langfristig gebunden. Voraussetzung für Reformen mit dem Ziel einer effizienten Verwendung der Regionalisierungsmittel ist eine Einigung der Länder mit dem Bund. Einen Alleingang des Bundes zu Lasten der Länder darf es nicht geben.

V.

Der Landtag beschließt:

1. Die Landesregierung soll der im Haushaltsbegleitgesetz des Bundes vorgesehenen Kürzung der Regionalisierungsmittel die Zustimmung verweigern.
2. Bei der für das Jahr 2008 anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel soll die Landesregierung nur einer Verstärkung der Regionalisierungsmittel auf dem bisherigen Niveau seine Zustimmung geben.
3. Bei dem Verteilungsschlüssel zur Aufteilung der Regionalisierungsmittel ist das Land NRW mit einem Anteil von 15,8 % angesichts seiner Bevölkerungsdichte und seiner Fläche gegenüber anderen Ländern benachteiligt. Die Landesregierung soll nur einem Verteilungsschlüssel zustimmen, der dem quantitativen Bevölkerungs- und Flächenanteil des Landes entspricht.

Sylvia Löhrmann
Johannes Rimmel
Oliver Keymis
Horst Becker
Rüdiger Sagel

und Fraktion