

SPECTRUM

nachrichten. hintergründe. impulse.

Neukonstituierung der VRR-Gremien: Mehrheitskoalition aus CDU und Bündnis 90/Die Grünen // VRR sichert Zukunft des Semestertickets // NRW-RRX-Modell: VRR begrüßt Rechtssicherheit durch Entscheidung der Vergabekammer Münster // Einheitliche Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern als langfristiges Ziel // S 5/S 8: Neufahrzeuge sorgen für verbesserten Reisekomfort // Ticketshop als Basis für zukünftiges digitales Ticketing // VRR fordert klares Bekenntnis des Bundes zur Erhöhung und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel // Neue VRR-Filme stellen Aufgaben und Angebote des Verkehrsverbundes verständlich und unterhaltsam dar





VRR fordert klares Bekenntnis des Bundes zur Erhöhung und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel

Regionalisierungsmittel sind die bedeutendste Finanzquelle der Länder bzw. Aufgabenträger zur Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs und dabei insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs. Auf der Verkehrsministerkonferenz Anfang Oktober in Kiel einigten sich die Verkehrsminister und -senatoren der Länder auf einen neuen Verteilungsschlüssel, der ab dem Jahr 2015 u. a. für das Land Nordrhein-Westfalen deutlich höhere Finanzmittel vorsieht als bisher. Der Bund lehnt bislang die entsprechende Neugestaltung des Regionalisierungsgesetzes ab und gefährdet damit die Leistungen im ÖPNV – und zwar nicht nur zulasten der zahlreichen Nahverkehrskunden, die auf Bus und Bahn angewiesen sind, sondern auch auf Kosten von Arbeit und Beschäftigung in der Branche.

Die Regionalisierungsmittel gehen zurück auf die Bahnreform 1994. Die Länder erhielten auf Basis der damaligen Verkehrsbedienungs-Gelder zur Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Seit dem Jahr 2008 erhalten die Länder Regionalisierungsmittel in Höhe von insgesamt 6,675 Milliarden Euro, die jährlich um 1,5 Prozent steigen. So sind die Mittel inzwischen bundesweit auf insgesamt 7,3 Milliarden Euro ange-

wachsen. Der Verteilungsschlüssel beruht heute immer noch zu einem großen Teil auf dem in den Ländern vorhandenen SPNV-Angebot aus dem Jahr 1994 und ist unabhängig von der Einwohnerzahl. Dies führt bereits seit vielen Jahren dazu, dass einwohnerstarke Länder wie Nordrhein-Westfalen, in denen das SPNV-Angebot seit Einrichtung der Regionalisierungsmittel deutlich ausgeweitet wurde, nicht aus-

reichend Finanzmittel zur Verfügung haben, um den enormen Bedarf an Verkehrsleistungen zu decken. Gleichzeitig schrumpfte die Bevölkerungszahl in vielen Regionen Ostdeutschlands, weshalb sich dort die Nachfrage nach Verkehrsleistungen deutlich verringerte. Daraus resultiert bereits seit vielen Jahren eine Schieflage bei der Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die einzelnen Bundesländer.

Die Höhe der Regionalisierungsmittel ist nach dem geltenden Regionalisierungsgesetz im Jahr 2014 mit Wirkung ab 2015 neu festzulegen. Der Bund muss im Zuge dessen seiner ordnungspolitischen Verpflichtung nachkommen und die Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Länder neu regeln. Die Bundesländer selbst einigten sich inzwischen auf einen gemeinsamen Lösungsansatz: So verständigten sich die Verkehrsminister und -senatoren am 2. Oktober 2014 auf der Verkehrsministerkonferenz in Kiel nach langwierigen und zähen Verhandlungen auf die Höhe

15,76 Prozent bei einem Anteil von über 21 Prozent an der Gesamtbevölkerung in Deutschland. Auch die Länder Hamburg und Bremen sollen stärker von den Regionalisierungsmitteln profitieren. Um dies zu erreichen, geben sich die ostdeutschen und auch einige Westländer mit geringeren Wachstumsraten zufrieden. Basis der von den Ministerpräsidenten angestrebten Neuregelung ist ein Verteilmechanismus, der sich einerseits auf die zu fahrenden Zugkilometer, andererseits auf die Einwohnerzahl stützt. Dieser soll bis zum Jahr 2019 zur Hälfte und bis

kosten abfangen zu können. Eine besondere Bedeutung haben in diesem Zusammenhang die Trassen- und Stationskosten, die für SPNV-Aufgabenträger wie den VRR eine große Belastung darstellen. Die bisherige Dynamisierung der Gelder um 1,5 Prozent reicht bei Weitem nicht aus, um die steigenden Infrastrukturentgelte zu decken. Diese wuchsen beispielsweise allein zwischen 2002 und 2010 um 29 Prozent an. Derzeit werden rund 60 Prozent der für den SPNV zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel für Infrastrukturentgelte verwendet. Und diese steigen weiter, jährliche Mehrbelastungen von 5 bis 7 Prozent könnten auf die SPNV-Aufgabenträger zukommen.

Bund in der Pflicht: Aufgabenträger benötigen finanzielle Planungssicherheit

Dass sich Verkehrsminister und Länderchefs einig sind und einige Bundesländer zugunsten anderer Bundesländer auf Anteile verzichten, zeigt ganz deutlich, dass sich alle Beteiligten darüber im Klaren sind, welch drängender Handlungsbedarf besteht. Diese Erkenntnis scheint sich bei den Verantwortlichen auf Bundesebene noch nicht eingestellt zu haben. Denn der Bundeshaushalt sieht entgegen den Empfehlungen aus den Ländern vor, dass die Regionalisierungsmittel für das Jahr 2015 auf dem Niveau des Jahres 2014 eingefroren werden – eine Dynamisierung der Mittel wird gänzlich abgelehnt. Die Tageszeitung „Welt“ zitiert in ihrer Ausgabe vom 2. Oktober 2014 einen Zwischenbericht aus Verhandlungen von Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble mit dem Hamburger Bürgermeister Olaf Scholz, der sogar noch Schlimmeres befürchten lässt. So heißt es dort, Schäuble wolle die Regionalisierungsmittel mindestens abschmelzen, wenn nicht gar streichen, wenn der Bund im Gegenzug andere Aufgaben der Länder im Sozialbereich übernimmt. Wie der Artikel zu Recht feststellt, hätte dieses Vorgehen einen Haken, weil Bund-Länder-Finanzverhandlungen sich sehr lang hinziehen können.



Die Länder fordern eine deutlich erhöhte jährliche Anhebung der Regionalisierungsmittel, um z. B. die stetig steigenden Infrastrukturkosten abfangen zu können.

der benötigten Gelder und einen neuen Verteilungsschlüssel. Ziel ist es, dem Öffentlichen Personennahverkehr eine solide finanzielle Basis zu geben und die Gelder bedarfsgerecht auf die Länder zu verteilen.

Konsens der Länder zum Verteilungsschlüssel

Von den Ländern vorgesehen ist eine Anhebung der Regionalisierungsmittel um 1,2 Milliarden Euro auf 8,49 Milliarden Euro, was einer Steigerung um 16 Prozent entspricht. Der Anteil für das bevölkerungsstärkste Bundesland NRW soll zukünftig schrittweise auf 18,99 Prozent ansteigen. Bislang waren es nur

2030 vollständig umgesetzt sein. 2015 würden zusätzliche 200 Millionen Euro nach NRW fließen, 2017 knapp 350 Millionen und 2019 eine halbe Milliarde Euro – immer im Vergleich zum Status quo. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr würde somit 2015 rund 92 Millionen Euro mehr erhalten – dringend benötigtes Geld, um das Leistungsangebot im schienengebundenen Personennahverkehr halten und bedarfsgerecht ausbauen zu können.

Zusätzlich fordern die Länder vom Bund eine deutlich erhöhte jährliche Anhebung der Regionalisierungsmittel um 2,8 Prozent, um die stetig steigenden Betriebs-, Energie- und Personal-

Im VRR steht und fällt der Betrieb der Linien mit der Höhe der zur Verfügung stehenden Gelder. SPNV-Besteller und auch die Aufgabenträger in den Kommunen brauchen finanzielle Planungssicherheit, um ihr Angebot nachhaltig konzipieren zu können. Wir appellieren daher an den Bund, das Erfolgsmodell Nahverkehr nicht zu gefährden. Mit der grundsätzlichen Einigung der Länder und ihrer geschlossenen Position zur künftigen Ausgestaltung der Regionalisierungsmittel besteht heute die einmalige Chance, dem Öffentlichen Personennahverkehr die Planungssicherheit zu verschaffen, die er dringend benötigt. Denn laut aktuellem Koalitionsvertrag hat es sich die Bundesregierung vorgenommen, den Schienenverkehr zu stärken. Durch die abwartende und ablehnende Haltung des Bundes zur Anpassung der Regionalisierungsmittel wird diese Zielsetzung jedoch hinfällig.

Bei Kürzung der Regionalisierungsmittel drohen Leistungskürzungen

Die Forderung des Bundes nach mehr Effizienz auf Seiten der Aufgabenträger können wir nicht nachvollziehen. Dank des konsequenten Wettbewerbs im SPNV konnten in den vergangenen Jahren erhebliche Kosten eingespart und die wirtschaftliche Effizienz nachweislich verbessert werden. Vor dem Hintergrund der stetig steigenden Betriebs-, Energie- und Personalkosten ist das Ende der Fahnenstange jedoch erreicht. Weist der Bund auch weiterhin die Forderung der Länder nach einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel und einer jährlichen Dynamisierung zurück, kann das Leistungsangebot über kurz oder lang nicht gehalten bzw. wie geplant weiterentwickelt werden. Dies schadet einerseits den Fahrgästen, die von einem leistungsstarken ÖPNV profitieren. Andererseits stellen Einschränkungen des Angebotes auch eine Gefahr für die Verkehrsbetriebe im Land und damit auch deren Mitarbeiter dar. Sind Aufgabenträger und Unternehmen gezwungen, das Angebot zu reduzieren, hat dies schlimmstenfalls auch Auswirkungen auf den Beschäftigungsstand in der Branche.

Als SPNV-Aufgabenträger sind wir uns dieser Verantwortung für unsere Fahrgäste und die Beschäftigten bewusst. Deshalb engagieren wir uns gemeinsam mit unseren benachbarten Aufgabenträgern nach Kräften für einen leistungsstarken Schienenverkehr und investieren im Rahmen des SPNV-Wettbewerbs in die Verbesserung des Angebots. So beispielsweise auch beim

der vom Bund ausdrücklich gewünscht und auch finanziell unterstützt wird. Ob der Betrieb des RRX tatsächlich in der angedachten Form realisiert werden kann, hängt entscheidend davon ab, dass die Ausstattung der Länder mit Regionalisierungsmitteln sichergestellt wird – und zwar wie im Gutachten der Länder zur Neugestaltung der Regionalisierungsmittel festgehalten.



Um im Zuge des Rhein-Ruhr-Express die vorgesehenen zusätzlichen Verkehre überhaupt realisieren zu können, müssen diese dauerhaft finanziell gesichert sein.

aktuell laufenden Vergabeverfahren um den Vorlaufbetrieb des Rhein-Ruhr-Express. Mit dem RRX soll zukünftig dem stetig steigenden Fahrgastaufkommen Rechnung getragen und die Mobilität von Reisenden und Pendlern in und nach NRW gesichert werden. Hierfür muss die Nahverkehrsinfrastruktur an wichtigen Knotenpunkten und Strecken entlang der Hauptachse Köln – Dortmund ausgebaut werden. Nach Abschluss dieser Arbeiten soll der RRX dann im 15-Minuten-Takt die Metropolen der Rhein-Ruhr-Region verbinden. Hier ist der Bund in der Pflicht, die dafür benötigten Mittel zeitnah zur Verfügung zu stellen. Dafür spricht nicht zuletzt, dass die vertraglichen Grundlagen des Verkehrsprojektes vom Bund mitgetragen werden. Gleiches gilt übrigens auch für den geplanten Ausbau der Betuwe-Strecke zwischen Oberhausen und Emmerich,

Eine stetig steigende Fahrgastnachfrage auf der einen Seite sowie drohende Leistungskürzungen und die Gefährdung von Mobilitätsprojekten wie dem RRX auf der anderen machen deutlich, wie groß die Herausforderungen sind, vor denen der Öffentliche Personennahverkehr steht. Wenn wir den Menschen in der Region eine echte Alternative zum Auto bieten wollen, dann muss der ÖPNV entsprechend finanziell ausgestattet sein. Dies gilt für den Schienenpersonennahverkehr und den straßengebundenen Nahverkehr mit Bussen und Straßenbahnen gleichermaßen. Der Bund muss seinen Verpflichtungen nachkommen, denn nur so können Abbestellungen dauerhaft vermieden, zukunftsfähige Verkehrsprojekte gesichert und erneute Diskussionen über die Höhe und Verteilung von Regionalisierungsmitteln verhindert werden.