



Beschlussvorlage - öffentlich -

Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag
AöR	F/VII/2007/0100

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Ausschuss für Verkehr und Planung	19.03.2007	Kenntnisnahme
Unternehmensbeirat AöR	19.03.2007	Kenntnisnahme
Ausschuss für Wirtschaft und Finanzen	22.03.2007	Kenntnisnahme
Verwaltungsrat	29.03.2007	Entscheidung

Datum: 06.02.2007

Betreff

Kürzung der Regionalisierungsmittel

Beschlussvorschlag

Beschlussvorschlag wird nachgereicht.

Sachstandsbericht

Wie bereits in den Erläuterungen zum SPNV Etat 2007 dargelegt, erwartet den VRR in 2008 eine erhebliche Finanzierungslücke. Nach derzeitigen Erkenntnissen ist mit einer Größenordnung von ca. 30 Mio. € zu rechnen. Wesentlich geprägt wird dieser Betrag durch die weg brechenden Regionalisierungsmittel und das Auslaufen des Rabattes mit der DB Regio. Der Wegfall des Rabattes betrifft alle Zweckverbände in NRW. Der VRR ist aber am stärksten betroffen, da der Anteil der DB Verkehre am Gesamtverkehr am höchsten ist.

Erläuterung:

Die Rabattregelung basiert auf einer Vereinbarung zwischen DB Regio und dem Land NRW. Die Regelung besagt, dass DB Regio den Aufgabenträgern bis Ende 2007 für vom Land geförderte Fahrzeuge Rabatte zu gewähren hat.

Fehlende Regionalisierungsmittel und die entfallende Rabattregelung ergeben einen Fehlbetrag von über 20 Mio. €.

Gleichfalls zum Ende 2007 läuft ein in den Vertrag mit DB Regio hineinverhandelter Vorteil für den VRR aus. Der Großvertrag mit DB Regio (Nettovertrag) sieht vor, dass für die Jahre 2004 bis einschließlich 2007 die gestiegenen Energie- und Infrastrukturkosten (bis auf eine Dynamisierung von 1,5%) zu Lasten von DB Regio gehen. (Die Durchleitung der Energie- und Infrastrukturkosten ist ein übliches Verfahren in den Verkehrsverträgen). Ohne den Verhandlungserfolg hätte der VRR bereits mit Vertragsbeginn deutlich höhere Belastungen zu tragen gehabt.

Ab 2008 sind aus dem Nettovertrag Mehrbelastungen von ca. 10 Mio. € zu erwarten.

Über die Finanzierung der Zweckverbände ab 2008 nach der Entwurfsfassung des neuen ÖPNVG NRW wird auf die entsprechende Passage im Sachstandsbericht verwiesen.

Handlungsoptionen

Um die bestehende Finanzierungslücke im SPNV schließen zu können, strebt der VRR auf drei wesentlichen Handlungsfeldern einen Ausgleich des Defizits an:

- 1. Finanzierungsbeteiligung durch andere Zweckverbände**
- 2. Verhandlung mit der DB Regio NRW GmbH**
- 3. Angebotskürzung im SPNV-Netz**

1. Finanzierungsbeteiligung durch andere Zweckverbände

Der Ballungsraum des VRR, ausgestattet mit zahlreichen Arbeitsplätzen, attraktiven Einkaufsmöglichkeiten und Einrichtungen der Freizeitsektors, ist ein Hauptzielgebiet der Berufs-, Versorgungs- und Freizeitpendler aus den benachbarten Zweckverbänden. Um diese Verkehrsbedürfnisse aus dem Umland abdecken zu können, verkehren zahlreiche SPNV-Linien in den VRR hinein und müssen innerhalb der Zweckverbandsgrenze durch den VRR finanziert werden. Weiterhin ist durch die hohe Haltestellendichte die Produktion von Eisenbahnbetriebsleistung im Ballungsraum teurer als in ländlichen Gebieten. Um hier einen gerechten finanziellen Ausgleich für den VRR zu schaffen, verhandelt der VRR aktuell mit einigen Zweckverbänden, um Finanzmittel für die zweckverbandsübergreifenden SPNV-Linien zu akquirieren.

2. Verhandlung mit der DB-Regio NRW GmbH

Einen weiteren Finanzbaustein zur Schließung der Finanzdeckungslücke bilden die Verhandlungen mit DB-Regio. Hierbei ergeben sich Finanzpotentiale in folgenden Bereichen:

- a. **Modifizierung des S-Bahn-Systems**
- b. **Vertragsmodifikationen/ teilw. Vertragsverlängerung**

a. Modifizierung des S-Bahn-System

Zur Untersuchung und Modifizierung des S-Bahn-Systems wurde eine gemeinsame Projektgruppe bestehend aus VRR, VRS und DB-Regio gebildet. Ziel dieser Projektgruppe ist die Entwicklung eines langfristigen, wirtschaftlich tragfähigen S-Bahn-Konzeptes unter Berücksichtigung der gekürzten finanziellen Rahmenbedingungen und der Fahrgastnachfrage.

Hierbei wird zum einen im **20'-Takt** eine wirtschaftliche Optimierung durch eine Neuordnung der Trassenbelegung und Linienwege sowie einer Ausdünnung der Taktfrequenz auf nachfrageschwachen Linienabschnitten untersucht. Zum anderen wird eine Taktumstellung des S-Bahn-Systems auf einen **15'/30'-Takt** untersucht und dem optimierten 20'-Takt gegenübergestellt. Erste Ergebnisse sind um den 20.März 2007 zu erwarten.

b. Vertragsmodifikationen/ teilw. Vertragsverlängerung

In Verhandlungen zwischen VRR und DB-Regio wird aktuell ermittelt, welches Finanzpotential sich aus den verschiedenen Untersuchungsschritten ergeben würde sowie welche monetären Auswirkungen aus einer Gesamtschau ergeben.

3. Angebotskürzung im SPNV-Netz

In Abhängigkeit der Finanzergebnisfähigkeit der unter Punkt 1 und Punkt 2 beschriebenen Handlungsfelder wird es voraussichtlich unumgänglich sein, zur Deckung der Finanzierungslücke auch Angebotskürzungen im SPNV-Netz vornehmen zu müssen. Wie bereits im letzten Sitzungsblock mitgeteilt wurde, hat der Gutachter SMA+Partner im Auftrag der Agentur Nahverkehr ein landesweites Angebotskonzept mit einem Kürzungsvolumen von rd. 8% der SPNV-Betriebsleistung erarbeitet. Dieses Konzept sieht im VRR auf folgenden Linien Kürzungen vor.

- **RE1:** Kürzung von HVZ-Verstärkern zwischen Hamm und Essen
- **RE3:** Wegfall des Abschnittes Dortmund – Hamm
- **RE4:** Wegfall von HVZ-Verstärkern zwischen Düsseldorf und Aachen; Wegfall des Frühzuges „Flughafenzubringer“ Aachen - Düsseldorf
- **RE5:** Wegfall von 4 Zugpaaren in der Tagesrandlage zwischen Duisburg und Köln
- **RE7:** Wegfall von Fahrten in Tagesrandlage zwischen Neuss und Köln
- **RE10:** Taktausdünnung in der Nebenverkehrszeit (NVZ)
- **RE11:** Wegfall des Linienabschnitts Dortmund – Hamm
- **RE13:** Wegfall von Fahrten in der Tagesrandlage zwischen Hagen und

Hamm

- **RE14:** Taktausdünnung zwischen Dorsten und Borken
- **RE17:** Wegfall von HVZ-Verstärkern
- **RB31:** Taktausdünnung an Samstagen zwischen Moers und Duisburg
- **RB33:** Taktausdünnungen zwischen Mönchengladbach und Duisburg
- **RB38:** Wegfall von HVZ-Verstärkerleistungen und Durchbindungen nach Düsseldorf
- **RB39:** Mögliche Veränderung der Angebotskonzeption
- **RB42:** Reduzierung des Pendels auf den Laufweg Recklinghausen – Essen
Kürzung des Pendels um 3 Zugpaare
- **RB43:** Mögliche Veränderung der Angebotskonzeption
- **RB44:** Reduzierung auf einen 60'-Takt Dorsten – Oberhausen
- **RB45:** Mögliche Veränderung der Angebotskonzeption
- **RB46:** Taktausdünnung an Samstagen auf 60'-Takt
- **RB48:** Wegfall des Linienabschnitts W Hbf – W-Oberbarmen und Takt-
ausdünnung
in der NVZ
- **RB51:** Wegfall des Pendels Dortmund – Lünen in der NVZ
- **RB53:** Taktausdünnung in der NVZ zwischen Dortmund und Schwerte
- **RB59:** Taktausdünnung in der NVZ
- **RB91:** Wegfall der Leistung am Wochenende (Ersatz durch RE16)
- Kürzung von **HVZ-Verstärkern** während der Schulferien
- Kürzungen im **Nachtnetz**
- Die Kürzungsmaßnahmen im **S-Bahn-System** werden von der S-Bahn-Projektgruppe, die unter Punkt 2a bereits erwähnt wurde, aktuell noch erarbeitet.

Bei den o.g. Kürzungsvorschlägen handelt es sich um Vorschläge des Gutachters SMA. Diese Maßnahmen werden zurzeit sowohl VRR-intern noch abgestimmt als auch mit den benachbarten Zweckverbänden und den Eisenbahnverkehrsunternehmen verhandelt. Ob und in welchem Umfang diese Maßnahmen umgesetzt werden müssen ist zum einen abhängig von den Verhandlungsergebnissen sowie von den finanziellen Auswirkungen der unter Punkt 1 und Punkt 2 beschriebenen Maßnahmen.

Es ist beabsichtigt, die Gebietskörperschaften und kommunalen Verkehrsunternehmen in Regionalkonferenzen Ende Februar/Anfang März 2007 sowie die politischen Entscheidungsträger in einer Klausurtagung am 23./24. März 2007 zu informieren. Das endgültige Szenario wird als dann dem Verwaltungsrat als Tischvorlage zur Beschlussfassung vorgelegt.