



Vortrag

Auswirkungen der Absenkung der Regionalisierungsmittel des Bundes auf den VRR

- SPD-Fraktion am 5. März -
- CDU-Fraktion am 7. März -
- Bündnis90/ Die Grünen am 8. März -



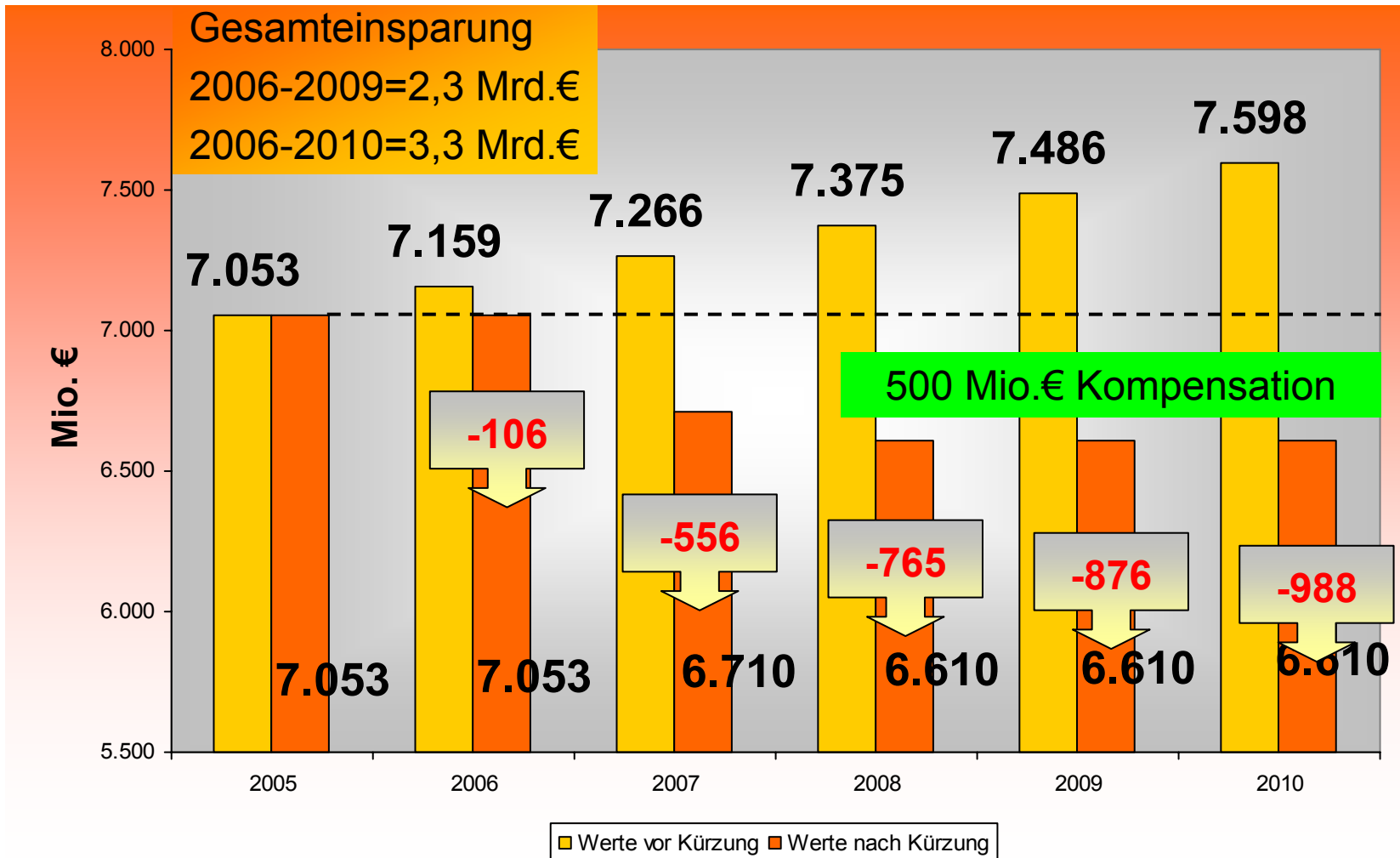
Gliederung

1. Ausgangslage Finanzierung
2. Verhandlungen mit den anderen Zweckverbänden
3. Verhandlungen mit DB
4. Kürzungen 8 % Szenario
5. Schlüsselnetz

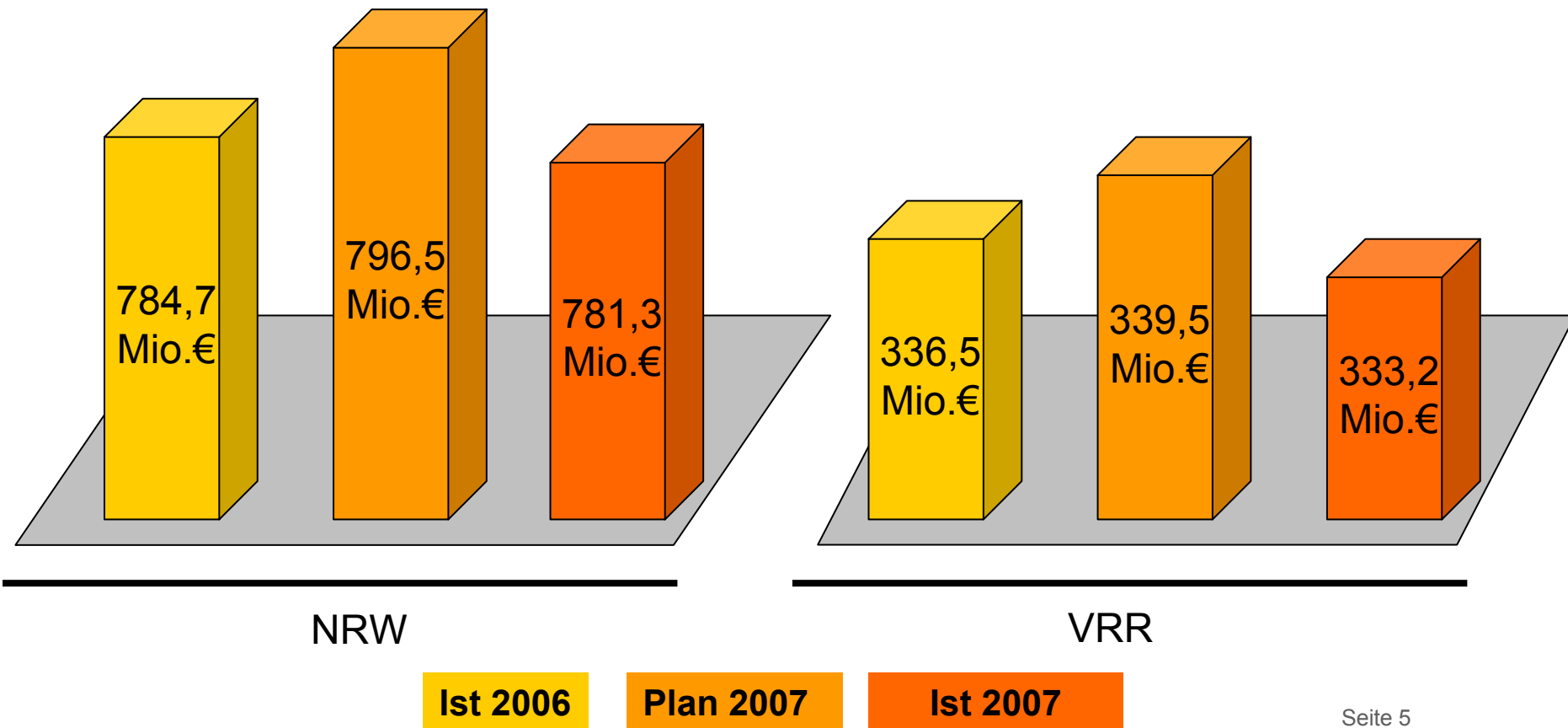


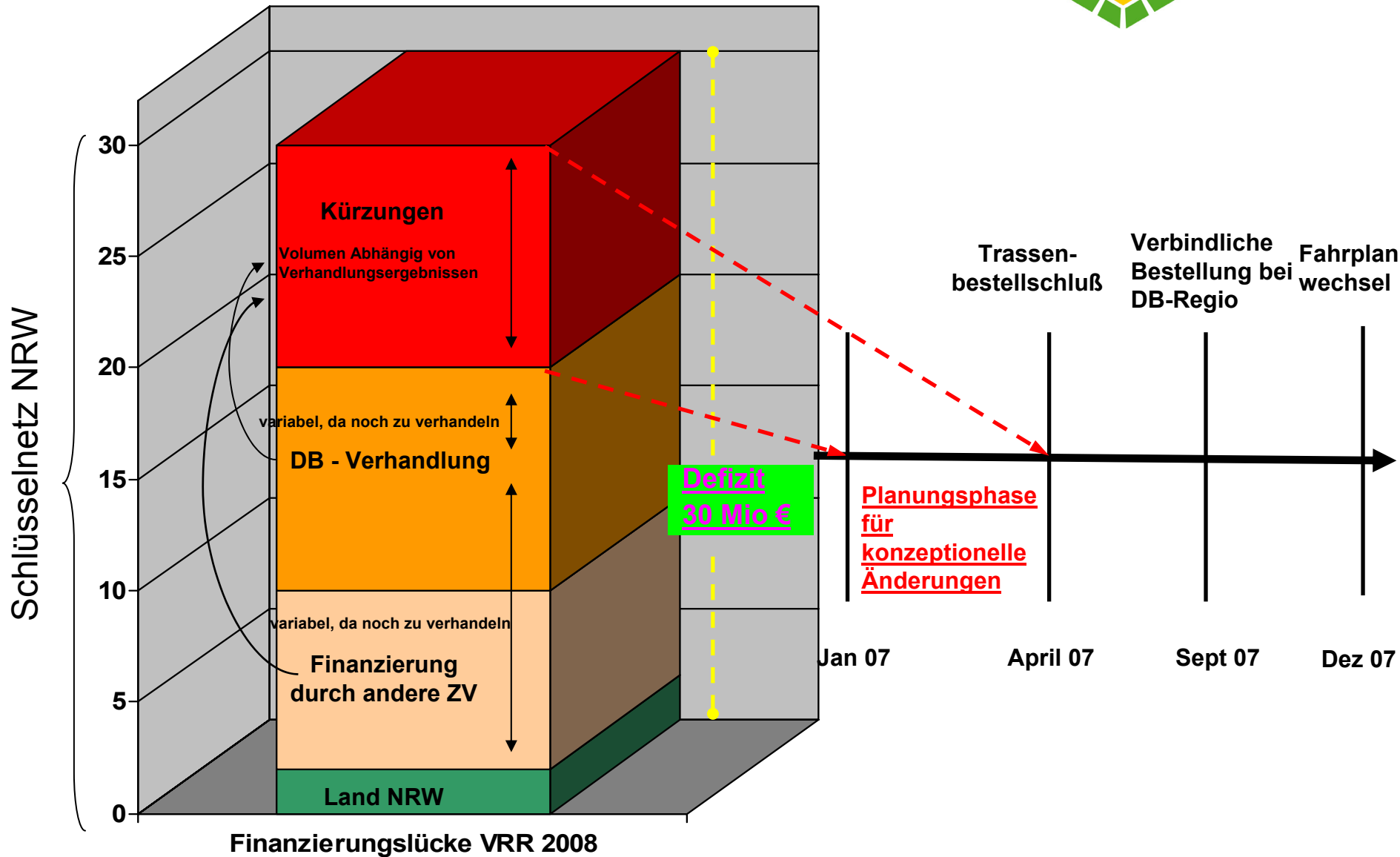
1. Ausgangslage Finanzierung

Regionalisierungsmittel Bund



SPNV-Finanzierungsplan 06/07

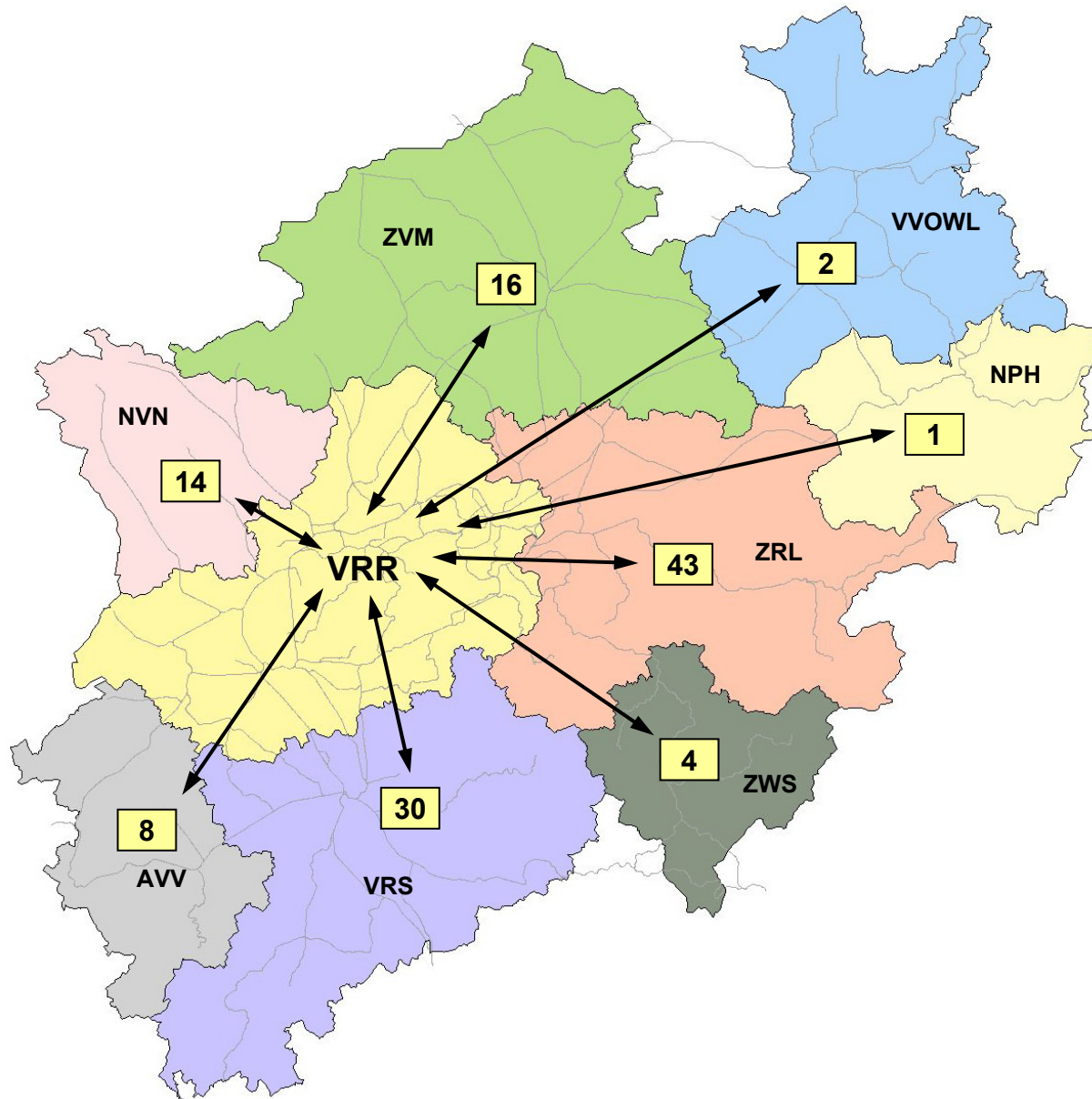






2. Verhandlungen mit den anderen Zweckverbänden

Anzahl der ein- und ausfahrenden Züge/Stunde in den VRR





3. Verhandlungen mit DB



Finanzpotential bei Verhandlung mit DB

- **Modifizierung des S-Bahn Systems durch**
(gemeinsame Projektgruppe VRR/VRS/DB)
 - Neuordnung der Trassenbelegung im 20'-Takt ab 12/2007
 - Ausdünnung von Nachfrageschwachen Streckenabschnitten
oder
 - Umstellung auf einen 15'/30'-Takt (frühestens ab 12/2010)
- **Vertragsverlängerung / Vertragsmodifikation**
 - u.a Modifizierung der Qualitätsstandards, -berichte und Pönale
- **Verhandlungen zum Rabatt**
- **Verhandlungen zum NRW-Tarif**

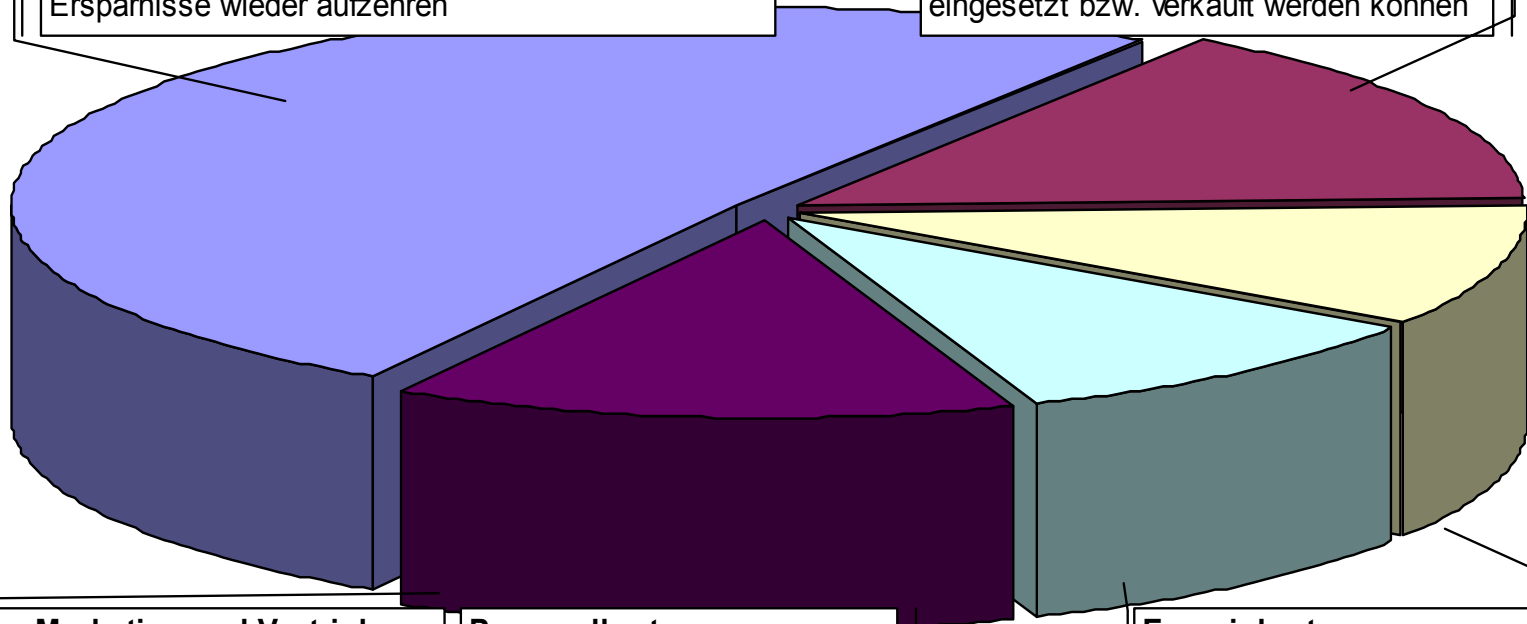
Einsparungspotentiale

Infrastrukturkosten:

Einsparungen bei Trassen und Stationskosten werden kurzfristig wirksam; Preisanpassungen durch Infrastrukturunternehmen würden jedoch diese Ersparnisse wieder aufzehren

Fahrzeugkosten:

keine proportionalen Einsparungspotentiale, verzögerte Wirkung, da Fahrzeuge nicht anders eingesetzt bzw. verkauft werden können



Kosten Marketing und Vertrieb:

geringes Einsparpotential, da stationärer Vertrieb bei DB festgeschrieben. Einsparungen nur bei Schließung von Verkaufsstellen

Personalkosten:

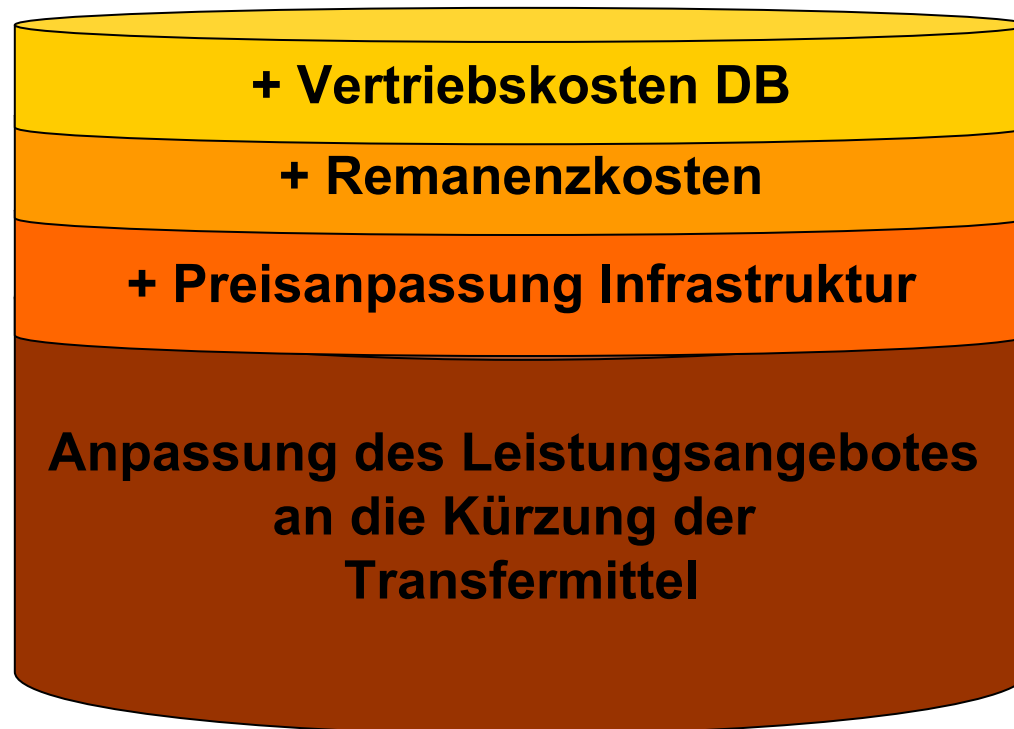
geringe Einsparpotential und verzögerte Wirkung, da Personal nicht unmittelbar anders eingesetzt werden kann

Energiekosten:

Kosten verändern sich unmittelbar zur verringerten Leistung; ggf. Schadenersatz für lngfr. Energielieferverträge

Überproportionale Kürzungen

- Alle Kürzungen der Transfermittel bedingen eine überproportionale Kürzung des Zugkilometerangebotes:





4. Kürzungen 8 % Szenario



Linienplan Schnellverkehr

Netzoptimierung 8 % Szenario



2007 + 2008

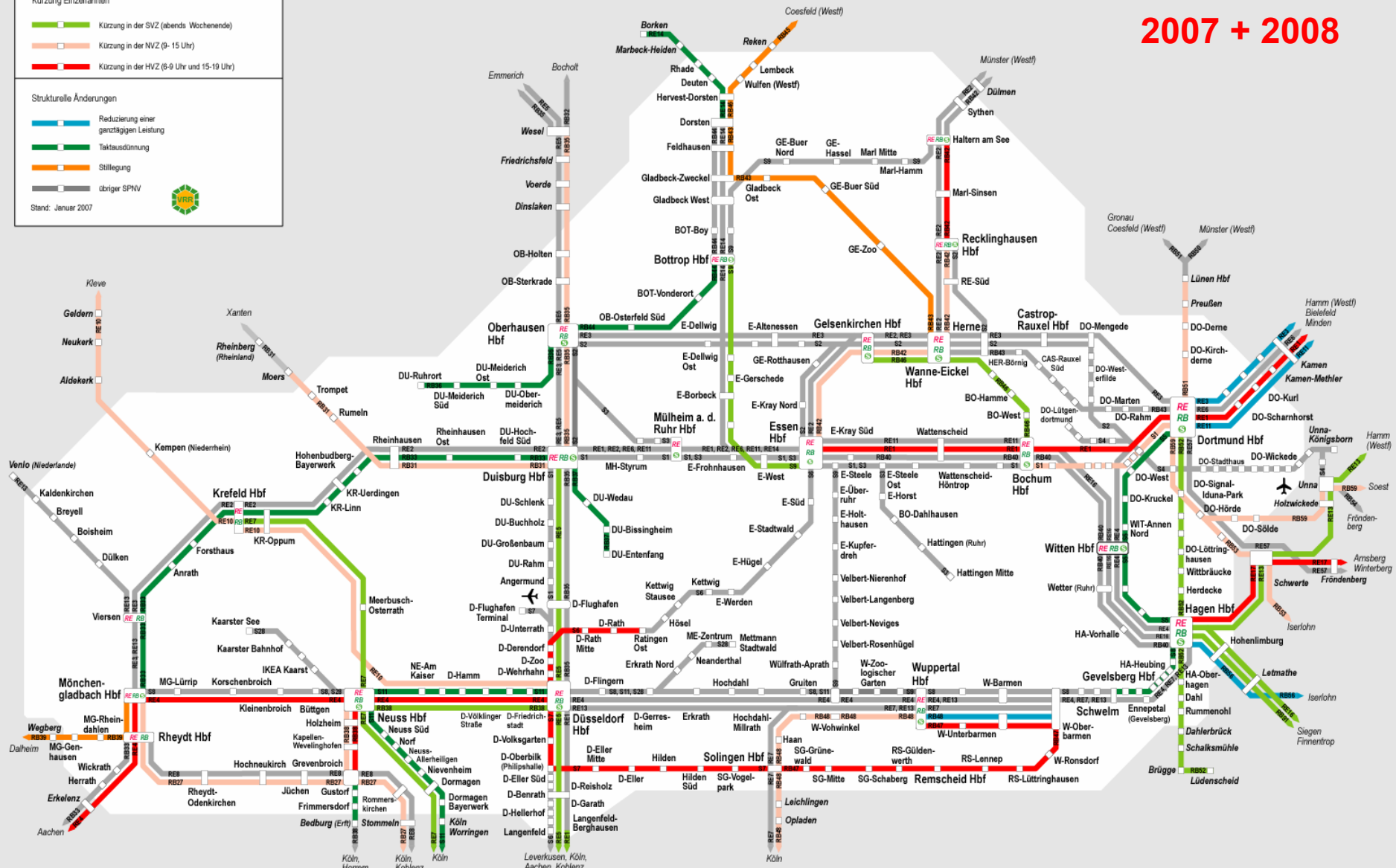
Kürzung Einzelfahrten

- Kürzung in der SVZ (abends Wochenende)
- Kürzung in der NVZ (9 - 15 Uhr)
- Kürzung in der HVZ (6-9 Uhr und 15-19 Uhr)

Strukturelle Änderungen

- Reduzierung einer gerichtigten Leistung
- Taktausdünnung
- Stillegung
- übriger SPNV

Stand: Januar 2007





Kürzung Einzelfahrten

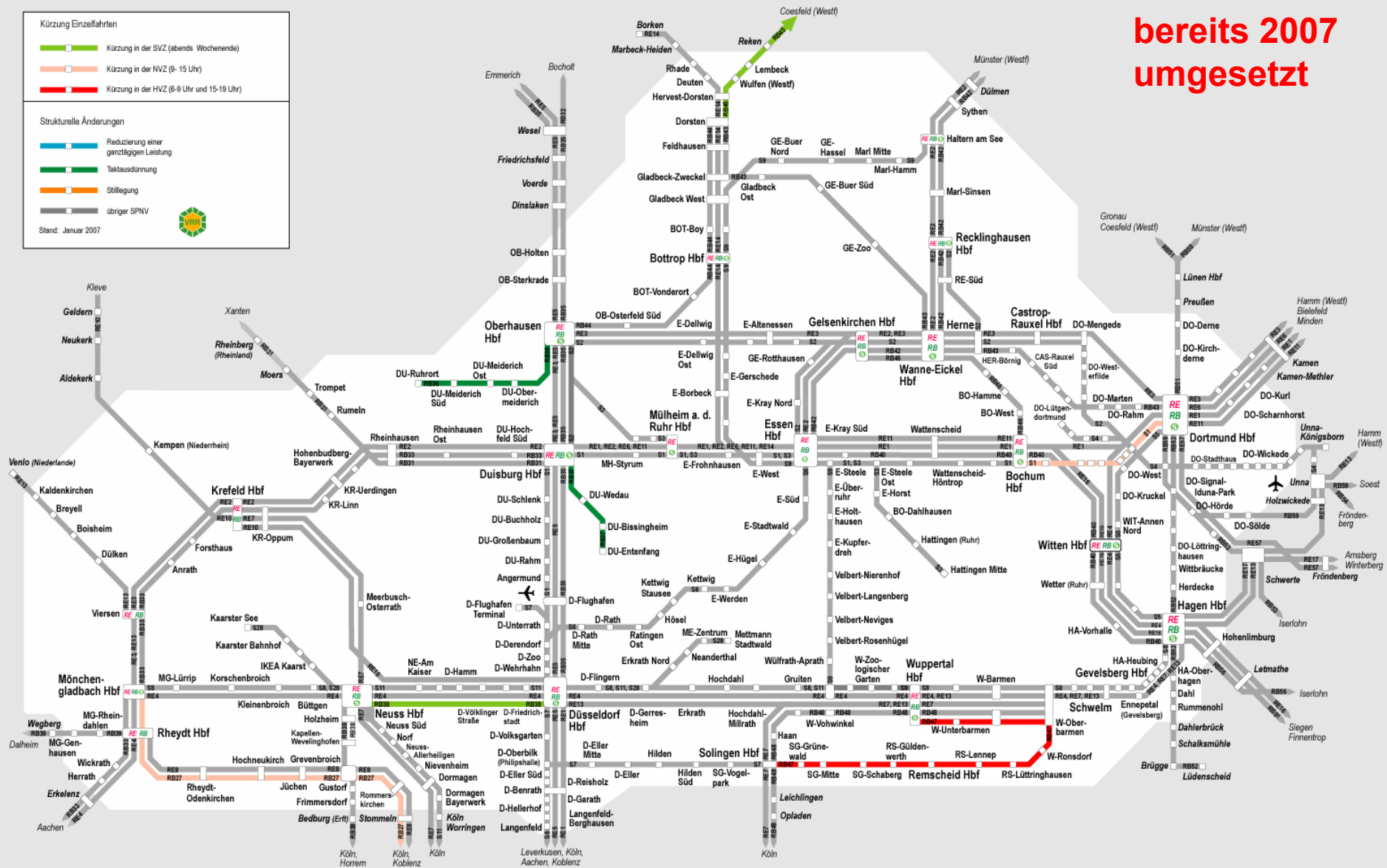
- Kürzung in der SVZ (abends Wochenende)
- Kürzung in der NVZ (8-15 Uhr)
- Kürzung in der HVZ (6-9 Uhr und 15-19 Uhr)

Strukturelle Änderungen

- Reduzierung einer ganztägigen Leistung
- Taktausdünnung
- Stilllegung
- übriger SPNV

Stand: Januar 2007

**bereits 2007
umgesetzt**





Kürzung Einzelfahrten

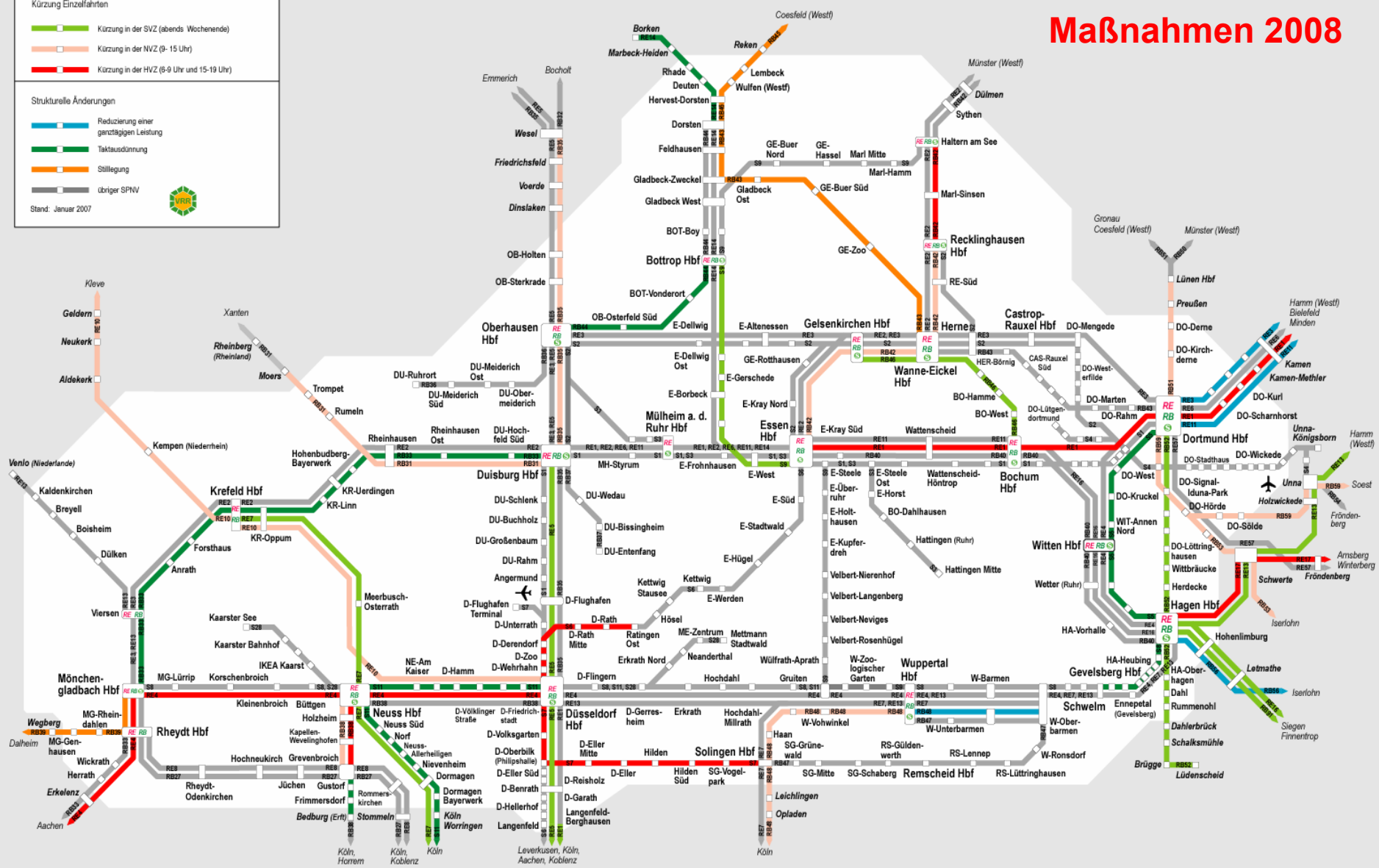
- Kürzung in der SVZ (abends Wochenende)
- Kürzung in der NVZ (9-15 Uhr)
- Kürzung in der HVZ (8-9 Uhr und 15-19 Uhr)

Strukturelle Änderungen

- Reduzierung einer ganztägigen Leistung
- Takttausdünnung
- Stilllegung
- übriger SPNV

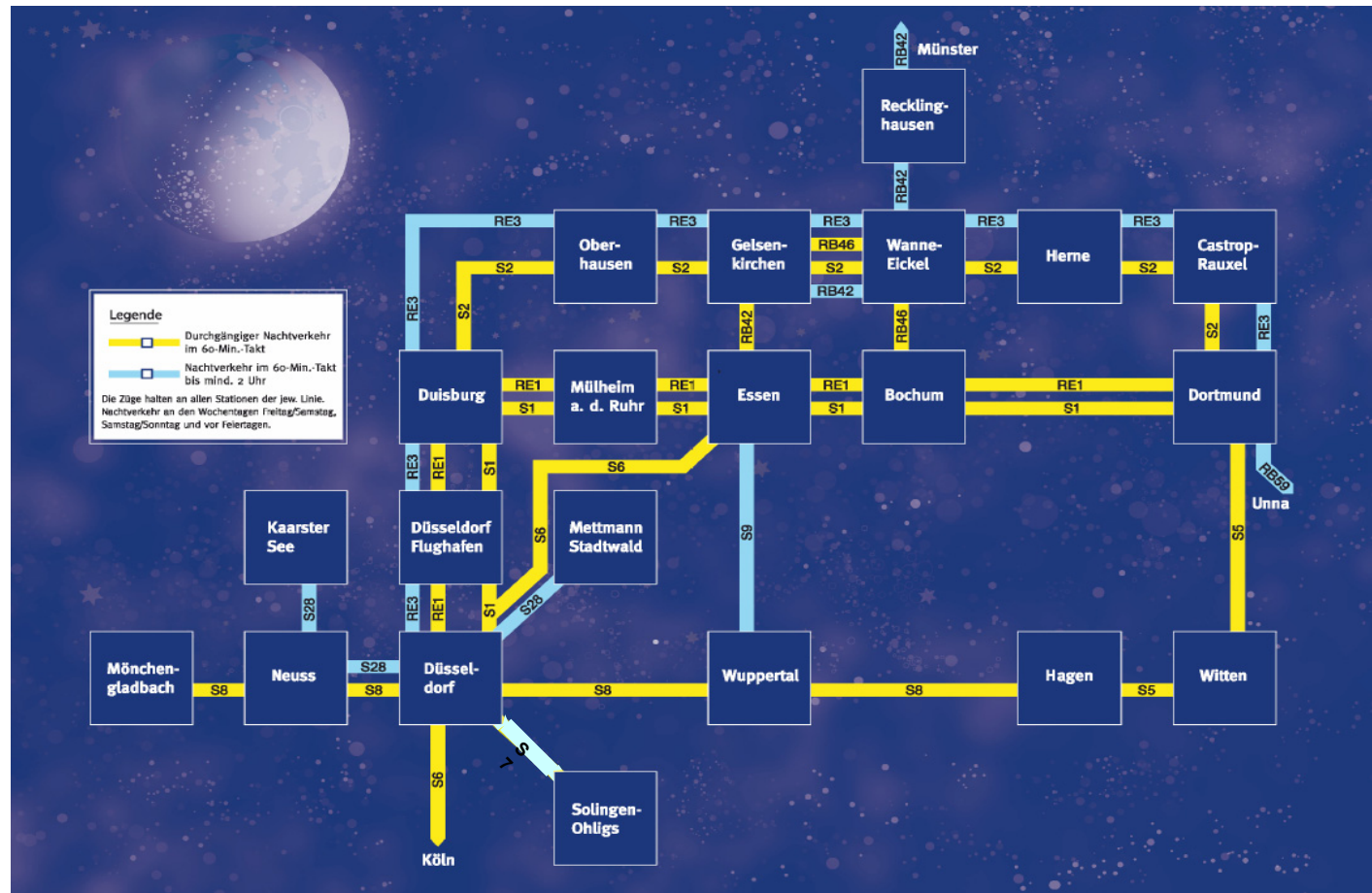
Stand: Januar 2007

Maßnahmen 2008



Kürzungen im Nachtnetz

ca. 15 % des Nachtnetzes sind auf Grund der Nachfrage entbehrlich
(ca. 50.000 ZKM/pro Jahr)

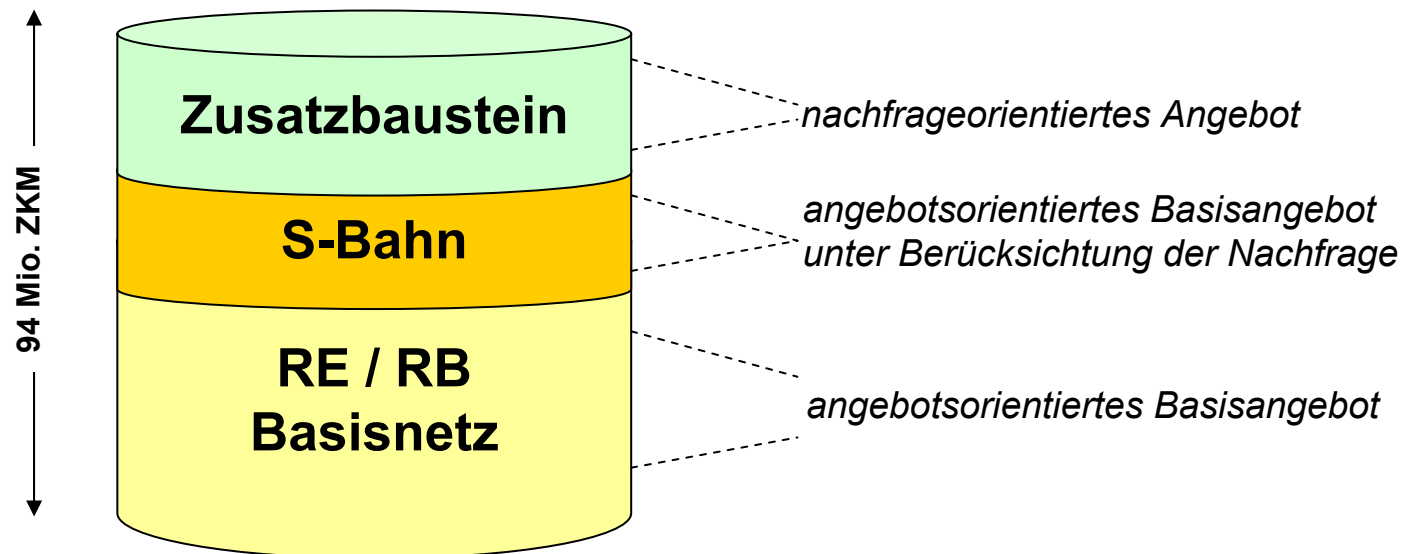




5. Schlüsselnetz

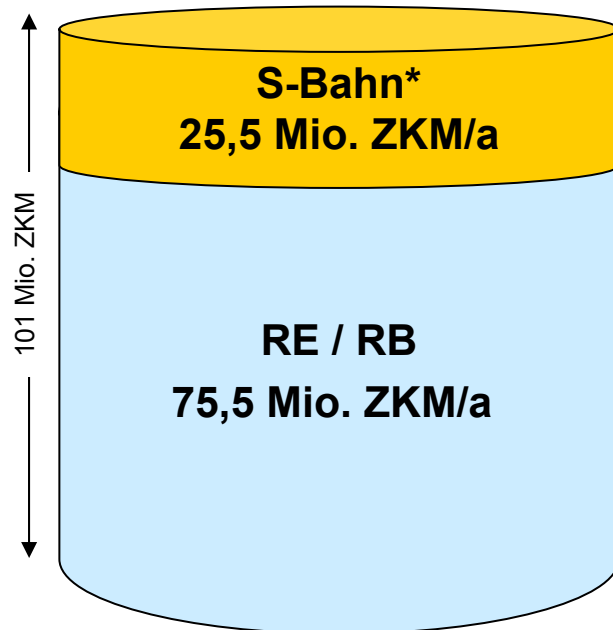
Definition eines neuen „Schlüsselnetzes“ für den SPNV in NRW

Konzeption „Schlüsselnetz“

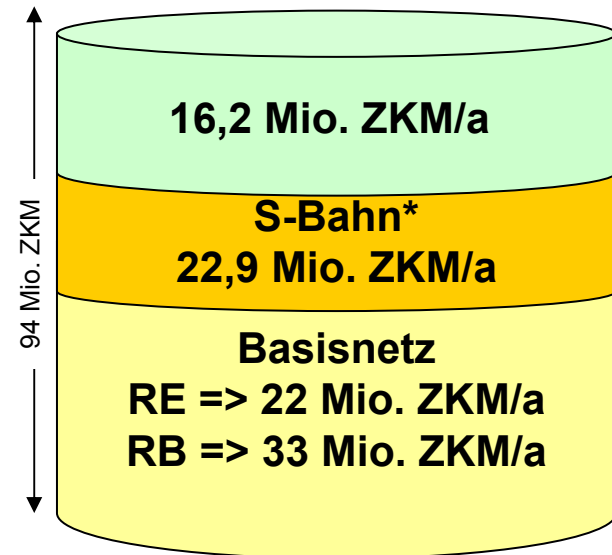


Definition eines neuen „Schlüsselnetz“ für den SPNV in NRW Volumen

Leistungsvolumen 2006



Konzeption
„Schlüsselnetz“



* incl. Euregiobahn im AVV