

Pressemitteilung mit der Bitte um Veröffentlichung



Verkehrsverbund
Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)
Otto-Lilienthal-Str. 23
28199 Bremen

Presse:
Hermann Priklenk, Katrin Gerstmann
Telefon: (0421) 5960-0
Telefax: (0421) 5960-199

Fahrpreise rauf, Leistungen runter?

VBN unterstützt Resolution gegen Kürzungen im Nahverkehr

(Bremen, 18.04.2006) Laut Koalitionsplan der Bundesregierung sollen die Regionalisierungsmittel für den ÖPNV bundesweit bis zum Jahre 2010 um mehr als 3 Mrd. Euro gekürzt werden. „Wenn die Bundesregierung dies so umsetze, dann bedeute das eine konkrete Bedrohung der heutigen ÖPNV-Angebote.“, so Wolfgang Müller, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) und fügt hinzu „Unsere Bemühungen der letzten Jahre, die Attraktivität des ÖPNV im Nordwesten zu erhöhen werden damit konterkariert. Für Bremen und Niedersachsen könnten o.g. Mittelkürzungen eine Finanzierungslücke von insgesamt bis zu 210 Millionen Euro bedeuten. Leistungskürzungen insbesondere im Bahnangebot und eine außerordentliche Erhöhung der Fahrpreise sind dann nicht mehr ausgeschlossen“.

Der Verwaltungsrat der deutschen Verkehrsverbände und der Aufgabenträger-Organisationen hat unter Beteiligung des VBN eine Resolution verabschiedet, in der er sich vehement gegen die pauschale Kürzung der Finanzierungsmittel für den ÖPNV ausspricht. Stattdessen schlägt er vor, in Zeiten hoher und noch steigender Benzinpreise, den ÖPNV zielgerichtet als attraktive Alternative zum PKW zu fördern. Die Verkehrsverbände appellieren an alle Beteiligten, von einer pauschalen Mittelkürzung auf eine langfristig angelegte Konsolidierungsstrategie überzugehen, die sich mit langfristig angelegten verkehrs-, sozial- und umweltpolitischen Zielsetzungen vereinbaren lässt.

Den Original-Text der Resolution finden Sie auf den folgenden drei Seiten:

Verwaltungsrat der Verkehrsverbände und der Aufgabenträger-Organisationen verabschiedete Resolution:

„ Mit Bussen und Bahnen die Zukunft gestalten“

Gegen pauschale Kürzung von Finanzierungsmitteln Für ein nachhaltiges Konzept

Als Ergebnis der Koalitionsverhandlungen zur Bildung einer Großen Koalition im Bundestag in Berlin wurde ein Koalitionsplan zur Kürzung der Regionalisierungsmittel als Beitrag zur Haushaltskonsolidierung verabschiedet. Dieser Koalitionsplan ist Grundlage eines Kabinettsbeschlusses, der bis zum Jahre 2010 eine Kürzung der Regionalisierungsmittel von mehr als 3 Mrd. Euro vorsieht.

Die großen deutschen Verkehrsverbände im Verwaltungsrat des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen wenden sich mit Nachdruck gegen eine pauschale und unkonzepionelle Kürzung der Regionalisierungsmittel und sprechen sich vielmehr für ein nachhaltiges Gesamtkonzept für die zukünftige ÖPNV-Finanzierung aus.

Die Regionalisierung des ÖPNV ist eine Erfolgsgeschichte

Mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wurde dieser wie auch der gesamte Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) insgesamt auf neue Strukturen umgestellt, die sich bisher als tragfähig erwiesen haben. Dies kann an den Ergebnissen und den Erfolgen der Regionalisierung abgelesen werden.

- Die Zahl der Fahrgäste ist seit 1995 um 30 % auf inzwischen 9,37 Mrd. Fahrgäste gestiegen.
- Der Öffentliche Personennahverkehr hat den allgemeinen Verkehrszuwachs aufgenommen und leistet damit einen Beitrag für ein leistungsfähiges Verkehrssystem als Standortfaktor. Mit dem Verkehrszuwachs leistet der ÖPNV einen Beitrag für ein leistungsfähiges Verkehrssystem und ist damit ein wesentlicher Standorteffekt.
- Durch die Integration in Verkehrsverbände konnte die Effizienz der Leistungserstellung deutlich verbessert werden.
- Seit der Regionalisierung 1996 fanden im ÖPNV-Netz zahlreiche Netzergänzungen statt. Eine bedarfsgerechte Ausweitung des Leistungsangebotes hat immer mehr Fahrgäste zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel bewogen.
- Die Modernisierung von Fahrzeugen und Bahninfrastruktur hat den Komfort der öffentlichen Verkehrsmittel erhöht.
- Der Öffentliche Personennahverkehr wird mehr und mehr barrierefrei und damit für mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger nutzbar.
- Eine moderne Flotte von U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen erhöht die Qualität des städtischen ÖPNV und trägt zu einer sauberen Innenstadt bei.
- In die qualitative und quantitative Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs wurden umfangreiche Mittel investiert, die zum Teil auch aus dem Regionalisierungsgesetz des Bundes stammen.

Ohne die Regionalisierungsmittel wären die genannten Ergebnisse und Erfolge und damit auch die Erfolge der Verkehrspolitik nicht zustande gekommen.

Das Ausmaß der Mittelkürzung

Bereits im Jahr 2004 wurden die Regionalisierungsmittel im Rahmen eines Haushaltsbegleitgesetzes um 139 Mio. Euro ad hoc gekürzt. Der nun vorgelegte Kabinettsbeschluss sieht im laufenden Jahr 2006 eine Kürzung der Regionalisierungsmittel um 106 Mio. Euro durch eine Aussetzung der kosteninduzierten Fortschreibung der Regionalisierungsmittel (Dynamisierung) vor. Bis zum Jahre 2010 soll sich die Summe zusätzlicher Kürzungen auf 3,3 Mrd. Euro erhöhen.

Dies stellt eine kahlschlagartige Sparpolitik dar und verschlechtert das Verkehrsangebot am Standort Deutschland. Ein leistungsfähiger ÖPNV hat nicht nur verkehrspolitische, sozialpolitische und umweltpolitische Bedeutung. Er ist auch eine Job-Maschine für Deutschland. Eine Untersuchung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln zeigt, dass Investitionen in Höhe von 1 Mrd. Euro in die ÖPNV-Infrastruktur nicht nur eine Verbesserung des Systems bedeuten, sondern auch eine unmittelbare Beschäftigungswirkung von ca. 20.000 Personenjahren schafft.

Auswirkungen einer pauschalen Kürzung der Regionalisierungsmittel ohne nachhaltige Konzeption

1. Im Falle von Mittelkürzungen müssen aufgrund des hohen Fixkosten-Anteils der Nahverkehrsleistungen überproportional Leistungen abbestellt werden. In der Folge kann der ÖPNV in der Fläche seine strukturpolitische Bedeutung und die Aufgabe der Daseinsvorsorge nur noch eingeschränkt erfüllen und zum anderen kann die zwingend gebotene Mobilität in den Ballungsräumen nicht wie bisher aufrecht erhalten werden.
2. Fahrzeuge und Verkehrsinfrastruktur sind mittelfristig nicht disponibel. Auf Leistungskürzungen würde mit dem kurzfristig möglichen Abbau von Servicepersonal, was einer Qualitätsverschlechterung entspricht, begegnet werden.
3. Regionalisierungsmittel tragen wesentlich zur Finanzierung des Leistungsangebotes bei. Bei einer Kürzung durch den Bund ist der ÖPNV unterfinanziert. Die Fahrgäste sind dann durch außerordentliche Fahrpreiserhöhungen stärker an der Finanzierung zu beteiligen. Dies trifft zum großen Teil einkommensschwächere Gruppen, die einen relativ hohen Teil ihres verfügbaren Budgets für Mobilität ausgeben müssen.
4. Im Zuge der Regionalisierung konnten neue Fahrgäste gewonnen werden. Dieser Teil der Fahrgäste wird auf Angebotsverschlechterungen und Preiserhöhungen durch Abwanderung vom ÖPNV reagieren. Weniger Fahrgäste bedeuten weniger Einnahmen für die Verkehrsunternehmen. Dies führt wiederum zwangsläufig zu Leistungskürzungen. Eine Abwärtsspirale wird in Gang gesetzt, mit immer schnelleren Drehungen. Die Erfolge der Regionalisierung werden zunichte gemacht.
5. Bereits jetzt steigen die Bestellerpreise im ÖPNV überdurchschnittlich aufgrund der allgemeinen Preisentwicklung und vor allem durch den Anstieg der Energiekosten. Um diese Preisentwicklung aufzufangen, wurde die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel im Gesetz verankert. Ein Wegfall der Dynamisierung stellt die Beteiligten im ÖPNV vor große Herausforderungen und auch vor die Notwendigkeit zu Anpassungsmaßnahmen. Eine Kürzung der Regionalisierungsmittel bedeutet "die Rolle rückwärts" im ÖPNV und macht die letzten zehn Jahre zu einem verlorenen Jahrzehnt.
6. Wenn Kürzungen in diesem Maße greifen, sind Großereignisse wie Kirchentage und Weltmeisterschaften in attraktiven Sportarten in Deutschland nicht mehr möglich.
7. Mit der Kürzung der Regionalisierungsmittel und anderer Finanzierungsinstrumente ist eine Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur nicht möglich. Da die geplan-

ten Investitionen in Straße, Wasserstraße und Luft diesen Wegfall an Infrastruktur nicht kompensieren können, ist die Mobilität am Standort Deutschland insgesamt gefährdet.

Effizienzsteigerung statt Kahlschlag im ÖPNV

In den vergangenen zehn Jahren wurden die Fahrgastzahlen und die Einnahmen deutlich gesteigert sowie die Kostenstrukturen optimiert. Damit wurden die öffentlichen Kassen entlastet. Gerade jetzt, wo Benzinpreise zum Umdenken und Umsteigen auf den ÖPNV anregen, muss der ÖPNV mit attraktiven Angeboten reagieren und eine Alternative zum Pkw anbieten.

- Die Verbände teilen die Notwendigkeit einer langfristig angelegten Konsolidierungsstrategie für den öffentlichen Gesamthaushalt von Bund, Ländern und Gemeinden. Eine einseitige konzeptionslose Kürzung der Bundesmittel, die eventuell zu Lasten der Länder oder gar der Kommunen gehen könnte, sehen sie nicht als zielführend an.
- Die Verbände unterstützen den Willen aller Beteiligten im ÖPNV zu einer Entlastung der öffentlichen Kassen beizutragen. Die Verbände beteiligen sich an der Ermittlung des Umfangs und des Finanzbedarfs für ein Grundangebot im ÖPNV.
- Die Verbände stellen sich hinter das Angebot des VDV an den Bund und die Länder, die gesetzliche vorgesehene Revision der Regionalisierungsmittel 2007/2008 für eine umfassende Diskussion über ein angemessenes und ökologisch erforderliches Grundangebot von Bussen und Bahnen zu nutzen, dessen Finanzierung sicherzustellen und gleichzeitig Spielräume für eine Weiterentwicklung des ÖPNV zu eröffnen.
- Die Verbände bieten einen Beitrag an zur langfristigen Konsolidierung des öffentlichen Gesamthaushaltes. Dieser Beitrag besteht zum einen in der Nutzung der Effizienzpotenziale durch Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr und er besteht zum anderen in einer Erlössteigerung dank eines verbesserten Leistungsangebotes.
- Durch eine marktgerechte Gestaltung der Fahrpreise soll der ÖPNV mehr nutzungsfinanziert werden und eine qualitativ ausgerichtete Offensivstrategie beim Leistungsangebot soll zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste führen.
- Die Verkehrsverbände appellieren an alle Beteiligten von einer pauschalen Mittelkürzung auf eine zielorientierte, langfristig angelegte Konsolidierungsstrategie überzugehen, die sich mit langfristig angelegten verkehrs-, sozial- und umweltpolitischen Zielsetzungen vereinbaren lässt.