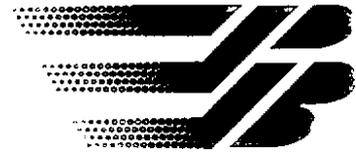


# PRO BAHN Nordrhein-Westfalen

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN e.V., Von-Galen-Straße 112, 41236 Mönchengladbach

An den Präsidenten  
des Landtags NRW  
Referat I.1.G.1 - Herrn Holler  
Postfach 10 11 43  
40002 Düsseldorf

PRO BAHN  
Landesverband  
Nordrhein-Westfalen e.V.  
Von-Galen-Straße 112  
41236 Mönchengladbach  
☎ 02166 / 612460

31. März 1996

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses am 18.4.96, 10.00 Uhr

Sehr geehrter Herr Holler,

als Nachtrag zu unserer Teilnahmeerklärung sende ich Ihnen beiliegend unsere schriftliche Stellungnahme zu.

Ich bitte Sie, diese entsprechend Ihrem Bedarf zu vervielfältigen und danke Ihnen hierfür im voraus.

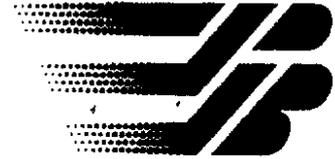
Mit freundlichen Grüßen

Hirschfeld



# PRO BAHN Nordrhein-Westfalen

Gemeinnütziger Fahrgastverband



---

Landesverband NRW e.V. - Von-Galen-Str. 112 - 41236 Mönchengladbach - Tel. (0 21 66) 61 24 60

## Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung

des Verkehrsausschusses des Landtags am 18.04.1996

zum

### ***Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)***

Der gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt ausdrücklich die nun vorge-sehene Änderung des Regionalisierungsgesetzes NW. Mit der Vorlage dieses Ände-rungsentwurfs entspricht die Landesregierung der Forderung, die PRO BAHN bereits bei Vorlage des Gesetzentwurfs erhoben hat. Aus Sicht von PRO BAHN sollten dane-ben weitere Schritte unternommen werden, um die Zukunft eines attraktiven ÖPNV langfristig zu sichern.

#### Hintergrund

Vor allem die volle Anlastung der Fahrwegkosten, die auf Bundesseite politisch gewollt ist, führt zu einer strukturellen Benachteiligung des Systems Schiene. Einen Ausgleich hierfür stellen die Regionalisierungsmittel aus dem hier diskutierten „Topf 1“ (gem. §8 (1) Bundes-RegG) dar. Dies vollzieht auch das Regionalisierungsgesetz NW nach, indem Betriebsko-stenzuschüsse lediglich für Schienenverkehre, nicht jedoch für teilweise bisher ebenfalls vom Bund getragene Busdienste gewährt werden. Lediglich mit der jetzt zu ändernden Schienenersatzverkehrsklausel sollten Gelder für Busdienste gewährt werden, ohne daß eine Wettbewerbsgleichheit zwischen diesen Verkehrsträgern auch nur im Ansatz herge-stellt würde.

### Zielsetzung

Ziel der Verkehrspolitik des Landes ist es, die Bedeutung des ÖPNV zu steigern, seine Konkurrenzfähigkeit zu verbessern und seine Effizienz zu optimieren. Diese Ziele lassen sich nur durch ein geschlossenes, in sich verzahntes Gesamtangebot aller öffentlichen Verkehrsmittel gewährleisten. Nur als Komplettangebot kann der ÖPNV in Wettbewerb treten zum privaten Pkw und so helfen, den drohenden Verkehrsinfarkt zu beseitigen.

Dem Schienenverkehr kommt wegen seiner Rückgratfunktion sowie durch seine örtliche Präsenz besondere Bedeutung zu, um den ÖPNV im Bewußtsein der Öffentlichkeit zu prägen. Ein gutes Schienenverkehrsangebot bildet daher einen Meilenstein, der Voraussetzung für die Akzeptanz des Gesamtsystems ÖPNV als Alternative zum Pkw ist. Dieser Tatsache muß die Verkehrspolitik Rechnung tragen. In Anbetracht der oben genannten Wettbewerbsverzerrungen heißt dies, daß eine besondere Förderung des Schienennetzes - auch als Initialzündung für besseren ÖPNV vor Ort - gerechtfertigt und notwendig ist.

### Probleme der jetzigen Regelung

- Die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zwischen Schiene und Straße setzen die Bahn einem Druck aus, der zu Schließungen von Bahnstrecken aus kurzfristigen finanziellen Erwägungen führen würde, ohne daß dies verkehrspolitisch sinnvoll wäre.
- Die Bezuschussung eines Schienenersatzverkehrs wäre eine Ungleichbehandlung dieser Busverkehre gegenüber anderen Busangeboten, für die eine solche Förderung nicht möglich ist. Dies ist inhaltlich zumal auf längere Sicht nicht zu begründen.
- Nach den umfangreichen Streckenstilllegungen der letzten Jahrzehnte sehen wir in Nordrhein-Westfalen keine Notwendigkeit, die weitere Schließung von Bahnstrecken zu fördern. Aus verkehrlicher Sicht ist - gerade mit Blick auf stetig wachsende Verkehrsströme sowohl auf der Schiene wie auf der Straße - keine der noch betriebenen Strecken entbehrlich.

Durch die geplante Gesetzesänderung wird ein erster Schritt getan, um das Schattendasein des Schienenverkehrs zu beenden. Mit geeigneten Angeboten ist nach Beseitigung der Investitionsrückstände auf allen derzeit betriebenen Strecken eine ausreichende Nachfrage zu erwarten, die eine Weiterführung des Schienenverkehrs rechtfertigt. Es wäre geradezu grotesk, wenn das Land, das sich lange für den Erhalt der Bahnstrecken eingesetzt hat, deren Stilllegung nun mit „Prämien“ versüßt. Ganz im Gegenteil ist es unverzichtbar, den Ausbau und die Erweiterung des Schienenverkehrs deutlich zu fördern.

Andere Länder gehen bereits daran, wesentliche Teile der Regionalisierungsmittel aus dem sog. „Topf 2“ für zusätzliche Betriebskostenzuschüsse im Schienenverkehr einzusetzen. Wir halten es in Übereinstimmung mit der Position der Landesregierung für richtig, diese

Mittel vorrangig für investive Maßnahmen vorzusehen. Es ist aber unverzichtbar, diese Investitionsmittel stärker als bisher vorgesehen für Investitionen im Schienennetz einzusetzen.

PRO BAHN bittet die Mitglieder des Verkehrsausschusses, sich für eine deutliche Unterstützung des Landes bei der Schaffung eines zeitgemäßen ÖPNV-Angebots gerade auf der Schiene einzusetzen.

Dazu ist es unerlässlich, die veralteten technischen und betrieblichen Anlagen (zum Teil noch aus der Zeit der Jahrhundertwende) endlich durch zeitgemäße (und kostengünstigere) zu ersetzen. PRO BAHN tritt daher dafür ein, Investitionen in den Schienenverkehr aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes zeitlich begrenzt vorrangig zu fördern.

PRO BAHN schlägt zu diesem Zweck ein spezielles **Schienenverkehrsausbauprogramm für Nordrhein-Westfalen** (vgl. Anlage) vor.

#### Angebotskoordinierung: Der notwendige nächste Schritt

Die Koordinierung der Verkehrsangebote zwischen den Aufgabenträgern bildet einen der zentralen Problempunkte der Zukunft. Nur ein zusammenhängendes, abgestimmtes Netz kann die Attraktivität bieten, die auch ein Umsteigen vom eigenen Auto möglich macht. Die Entwicklung des „integralen Takts“, der sowohl die Angebote der Schiene als auch den Busverkehr umfaßt, bringt wesentliche Fortschritte für den Kunden bei gleichzeitig hoher betrieblicher Effizienz. Was in Rheinland-Pfalz und Bayern, in Schleswig-Holstein wie in Sachsen, in Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg usw. bereits Alltag oder zumindest konkrete Planung ist, muß auch in Nordrhein-Westfalen endlich angegangen werden: Die Schaffung eines landesweiten, integralen Taktverkehrs. Die Planung und Realisierung eines solchen Konzept kann jedoch nicht den räumlich eng umgrenzten Zweckverbänden überlassen bleiben, sondern muß landesweit koordiniert werden.

PRO BAHN unterstützt daher die in der Koalitionsvereinbarung vorgesehene Einrichtung einer **landesweiten Koordinierungsstelle**, die ein solches Konzept maßgeblich erarbeitet.

Eine solche Stelle muß schnellstmöglich eingerichtet werden. An vielen Stellen ist heute klar erkennbar, daß die Zweckverbände und die dahinter stehenden Kreise und kreisfreien Städte mit ihrer Aufgabe völlig überfordert sind. Die Koordinierungsstelle könnte durch Veröffentlichung von Zielvorstellungen und Netzstrukturplanungen sowie bei Verhandlungen mit der DB wesentliche Hilfestellung leisten.

# Schienenverkehrsausbauprogramm für Nordrhein-Westfalen

In vielen Regionen muß jetzt über neue Angebotskonzepte nachgedacht werden. Es fehlt bisher an fast allem: Weder stehen geeignete, moderne und kostengünstige Fahrzeuge zur Verfügung, noch sind die Strecken und Bahnhöfe in einem Zustand, wie er für einen modernen Nahverkehr erforderlich ist.

## **PRO BAHN fordert ein umfassendes Sanierungsprogramm für das Bahnnetz**

In den nächsten Jahren muß die Verbesserung des Schienenverkehrs vor allem in den Regionen klare Priorität bekommen. Die erheblichen Investitionsrückstände müssen in den nächsten 5-10 Jahren vorrangig behoben werden.

Die Stilllegungspolitik der Vergangenheit hat viel Schaden angerichtet. Lückenschlüsse sind für ein zukunftsweisendes Angebot unverzichtbar: So wie eine Kette nur so stark ist wie ihr schwächstes Glied, lebt auch der integrale Takt vom guten Ineinandergreifen aller Teile. Vor allem in Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg werden Reaktivierungen von Bahnstrecken nicht mehr nur diskutiert, sondern vom Land aktiv gefördert. Auch in Nordrhein-Westfalen müssen Schienenverbindungen wiederhergestellt werden.

PRO BAHN fordert die umgehende Realisierung von Verbesserungsmaßnahmen durch ein spezielles Sonderprogramm mit den vier Schwerpunkten Streckenmodernisierung, Reaktivierungen, Fahrzeugbeschaffung und Haltestellenausbau.

Zur Finanzierung dieses Programms müssen ggf. auch andere ÖPNV-Maßnahmen zunächst zurückgestellt werden. Vor allem aber sollten die für den Verkehr insgesamt bereitgestellten Finanzmittel sehr viel deutlicher als bisher zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel umgeschichtet werden.

**PRO BAHN fordert:**

### **"Schienenverkehrsausbauprogramm für Nordrhein-Westfalen"**

1. Streckeninfrastrukturausbau
2. Reaktivierung regionaler Bahnstrecken
3. Fahrzeugbeschaffung
4. Aktionsprogramm "Kundengerechte Haltestellen"

- jährlich 150 Mio DM gezielt für Verbesserungsmaßnahmen an den Schienenstrecken, bis 2006 aufgestockt auf 200 Mio DM
  - bis 2006 im Rahmen eines Sonderprogramms jährlich 100 Mio DM für Reaktivierungen von Schienenstrecken (ohne Stadtbahn)  
(weitere Förderung im Rahmen des Streckenmodernisierungsprogramms)
  - Aufstockung der Schienenfahrzeugförderung auf jährlich 200 Mio DM bis 2006 (später 100 Mio DM)
  - Aktionsprogramm zur Verbesserung und Neuanlage von Haltestellen im Schienenverkehr, jährlich 100 Mio DM zunächst für 10 Jahre (Fortschreibung durch GVFG)
- ⇒ jährlich 600 Mio DM gezielt für Investitionen im Schienenverkehr für die nächsten 10 Jahre, danach Sonder-Förderung mit jährlich 250 Mio DM