

Mitteilung:

In der Neufassung des ÖPNV-Gesetzes NRW vom 1. Januar 2008 ist in § 7 Absatz 4 die Festlegung eines „SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse“ verankert (im Folgenden als „Landesnetz“ bezeichnet). Der entsprechende Passus lautet:

„(4) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium legt im Einvernehmen mit den Zweckverbänden und dem Verkehrsausschuss des Landtags ein im besonderen Landesinteresse liegendes SPNV-Netz fest, das bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist. Dieses SPNV-Netz umfasst für die Erschließung aller Landesteile bedeutsame SPNV-Verbindungen mit Taktfolge, Haltestellen und Bedienungsqualität. Dabei sind Bindungen aus den von den Zweckverbänden geschlossenen Vereinbarungen mit den Eisenbahnunternehmen zu berücksichtigen. Das SPNV-Netz darf den Umfang von landesweit 40 Millionen Zug-Kilometern nicht überschreiten.“

In den vergangenen Monaten wurde vom Land und den Zweckverbänden ein Konzept für das Landesnetz erarbeitet. Dieses Konzept stellte der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) am 25. September 2008 im Hauptausschuss sowie am 16. Oktober 2008 in der Verbandsversammlung zur Abstimmung. Sofern alle drei Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen das Konzept billigen, soll am 31. Oktober 2008 die vom Land gewünschte Einvernehmenserklärung abgegeben werden. Kommt kein Einvernehmen zustande, entscheidet gemäß § 6 Absatz 1 das Land.

Das vorgeschlagene Landesnetz umfasst im Wesentlichen die heutigen Regionalexpresslinien. Dazu kommen noch einige Regionalbahnlinien mit großräumiger Verbindungsfunktion. Folgende für den Rhein-Sieg-Kreis relevante Linien sind enthalten:

- RE 5 Koblenz – Bonn – Köln – Emmerich (Diese Linie hat zwar keinen Halt im Rhein-Sieg-Kreis, aber erhebliche Bedeutung für Reisende über den Knoten Bonn)
- RE 8 Mönchengladbach – Köln – Troisdorf – Königswinter – Bad Honnef – Koblenz
- RE 9 Aachen – Köln – Troisdorf – Siegburg – Hennef – Eitorf – Au – Siegen – Gießen

Zu betonen ist, dass das Landesnetz aus dem bestehenden SPNV-Budget finanziert werden soll. Es werden keine zusätzlichen finanziellen Mittel für den Betrieb des Landesnetzes zur Verfügung gestellt. Dies bedingt automatisch eine Bevorrechtigung der SPNV-Linien im Landesnetz und ggfs. eingeschränkte Mittel für die in der Verantwortung der Zweckverbände liegenden Regional- und S-Bahnen. Ebenfalls ist zu betonen, dass es beim Landesnetz um SPNV-Linien und nicht um Schienenstrecken, also um Betrieb und nicht um Infrastruktur geht. Die Einbeziehung einer Linie ins Landesnetz ist daher unabhängig von der eventuellen Verfolgung von Infrastrukturprojekten auf der betreffenden Strecke.

Im **Anhang** ist der vorliegende Entwurf des RdErl. des Ministeriums für Bauen und Verkehr und das vorgeschlagene SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse beigelegt.

Zum besseren Verständnis sind im Folgenden einige Anmerkungen bezüglich der Vor- und Nachteile angeführt:

Argumente für das Landesnetz

1) Die Zweckverbände legen naturgemäß ein besonderes Augenmerk auf die Optimierung des SPNV in ihrem Wirkungsgebiet. Dies kann zu Widersprüchen gegen den im Landesinteresse liegenden Wunsch nach schnellen überregionalen Verbindungen führen. Das Landesnetz ermöglicht es, überregionale Linien im Sinne einer NRW-weiten Verkehrsplanung zu sichern

bzw. weiterzuentwickeln. Es verhindert, dass die Zweckverbände zugunsten lokaler Maßnahmen Einschnitte in das überregionale Netz durchführen können.

2) Das Landesnetz sichert perspektivisch die Mitwirkung des Landes NRW am Projekt Rhein-Ruhr-Express (RRX) als Kernstück des zukünftigen RE-Netzes.

3) Das Landesnetz kommt einer Bestandsgarantie für die betroffenen Linien gleich.

4) Das Landesnetz ermöglicht es, die netzstrukturell bedeutsamen „langen“ RE-Linien weiterhin gemäß dem Integralen Taktfahrplan (ITF) zu betreiben bzw. weiterzuentwickeln, d.h. landesweit möglichst gute Anschlüsse zwischen den Hauptstrecken vorzusehen. Die Fahrplangestaltung der nicht im Landesnetz befindlichen Strecken kann sich an diesem Grundgerüst orientieren.

Argumente gegen das Landesnetz

1) Nach dem alten ÖPNV-Gesetz war faktisch der gesamte SPNV in NRW mit 98 Millionen Zugkilometern pro Jahr finanziell gesichert. Nach der Änderung sind nun nur noch maximal 40 Millionen Zugkilometer für das Landesnetz verbindlich vorgesehen. Die bisher für die Betriebsabwicklung des darüber hinausgehenden SPNV zweckgebundenen Mittel werden dagegen gekürzt und pauschalisiert an die Zweckverbände weitergereicht. Folge: Die Zweckverbände können eventuell notwendige Angebotskürzungen nur im regionalen Verkehrsangebot durchführen. Gleichzeitig ist die Aufrechterhaltung dieses regionalen Verkehrsangebotes in weitaus größerem Maße eine Ermessenssache der Zweckverbände. Kritiker befürchten, dass dies zur Stilllegung von ländlichen Schienenstrecken führen kann.

2) Im gleichen Zusammenhang wird kritisiert, dass das Land die Sicherung der überregionalen RE-Linien als Erfolg für sich verbuchen kann, dies jedoch de facto nur dadurch erreicht hat, indem es finanzielle Kürzungen an die Zweckverbände durchgereicht hat.

3) Die Festlegung von Taktfolge, Haltestellen und Bedienungsqualität für das Landesnetz stellt einen erheblichen Eingriff in die Gestaltungshoheit der Zweckverbände dar. Dieser Punkt steht zwar im Widerspruch zu Punkt 4) der Pro-Argumente, der jedoch aus der Sicht der Fahrgäste wichtiger sein dürfte als die Gestaltungsfreiheit der Zweckverbände.

Zur Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 28.10.2008

Im Auftrag

(Jaeger)