



Landkreis
Breisgau Hochschwarzwald



Stadt
Freiburg



Landkreis
Emmendingen

PRESSEERKLÄRUNG

ZRF-Vorsitzende appellieren eindringlich an Landesregierung:

Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund darf nicht zu Kahlschlag erfolgreicher ÖPNV-Strukturen in der Wachstumsregion Südbaden führen - Stilllegung von Strecken wäre desaströser Schlag für die boomende ÖPNV-Region

ZRF erwartet von der Landesregierung offenes Verfahren und Klarheit über anstehende Kürzungen

Erfolg der Tourismusregion Freiburg-Hochschwarzwald steht und fällt mit der Drei-Seen-Bahn: Wichtiger Verkehrsträger und Erschließungsachse in den Naturpark Südschwarzwald und in das Naturschutzgebiet Feldberg

Konzept des ZRF „Zug und Bus aus einem Guss“ in Zusammenarbeit mit Land entstanden und in den vergangenen Jahren außerordentlich erfolgreich

REGIO-VERBUND
Gesellschaft mbH / Im Auftrag des ZRF

Fehrenbachallee 12
79106 Freiburg i. Br.
Tel. 0761/201-4655// Fax: 0761/201-4689 //
e-mail: info@regio-verbund.de
www.regio-verbund.de

Freiburg, 7. September 2006

Die Vorsitzenden des Zweckverbandes Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF), Landrat Hanno Hurth, Landrat Jochen Glaeser und Oberbürgermeister Dieter Salomon, appellieren eindringlich an die Landesregierung, schnell und transparent über die anstehenden Kürzungen der Regionalisierungsmittel und die zu erwartenden Auswirkungen im Öffentlichen Nahverkehr zu informieren. Nachdem im Mai der Bund beschlossen hatte, die Regionalisierungsmittel an die Länder bis 2009 um rund 2,3 Milliarden Euro zu kürzen, muss das Land Baden-Württemberg jetzt entscheiden, wie mit diesen einschneidenden Kürzungen – auf das Land entfallen davon bis 2009 ca. 240 Millionen Euro – umzugehen ist.

In den vergangenen Tagen sind vermehrt Signale an die Öffentlichkeit gelangt, wonach nicht ausgeschlossen werden kann, dass das Land die Kürzung des Bundes weitestgehend durch Einschnitte im ÖPNV-Angebot kompensieren wird. Die Vorsitzenden des ZRF sind aufgrund dieser Entwicklungen in großer Sorge und appellieren an die Landesregierung, die Umsetzung der Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln offen zu diskutieren und in transparenter Weise unter Abschätzung der Folgewirkungen zu erörtern: „Wir warnen eindringlich vor einem Kahlschlag im Öffentlichen Nahverkehr, der insbesondere die Wachstums- und Tourismusregion Freiburg und Südschwarzwald in desaströser Weise treffen würde.“

Die Vorsitzenden wiesen heute vor der Presse auf das in jeder Hinsicht erfolgreiche Konzept des „Integrierten regionalen Nahverkehrskonzeptes Breisgau-S-Bahn 2005“ hin, das mit

Unterstützung des Landes in der Region Freiburg etabliert werden konnte. Seit der Umsetzung dieses Nahverkehrskonzeptes ist es im Gebiet der Landkreise und der Stadt Freiburg in den vergangenen Jahrzehnten zu einem Nachfrageboom beim ÖPNV gekommen. In der Wachstumsregion Freiburg hat der Öffentliche Nahverkehr auch in der Wirtschaft – nicht zuletzt für den Bereich Tourismus - und für das Thema Siedlungsentwicklung einen sehr hohen Stellenwert. Es wäre fatal, wenn es jetzt zu Einschränkungen im ÖPNV-Angebot im Verbandsgebiet des ZRF käme, einer Region mit seit Jahren steigenden Fahrgastzahlen und dem Potenzial für eine weitere Zunahme der Nachfrage.

Zu dem Nahverkehrskonzept „Breisgau-S-Bahn 2005“ gehört in elementarer Weise die sinnvolle Verbindung von Schiene und Bus gemäß dem Motto „Zug und Bus aus einem Guss“. Auch das gesamte Tarifsystem mit RegioKarte und dem für Touristen eingeführten KONUS-System, also die Nutzbarkeit der Kurkarte als Fahrkarte, ist auf das Nahverkehrskonzept in vorbildlicher Weise abgestimmt. Für die beiden Landräte Hanno Hurth und Jochen Glaeser sowie Oberbürgermeister Dieter Salomon steht deshalb fest: „Wir können nicht akzeptieren, dass diesem Erfolgsrezept und dem jahrelangen Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs, der für unsere Region so existentiell wichtig ist, das Rückgrat gebrochen werden soll. Deswegen fordern wir die Landesregierung auf, Wege zu finden, die Kürzungen des Bundes in anderer Form zu kompensieren.“ Als Vorschlag nannten die Vorsitzenden die Nutzung weiterer Rationalisierungspotentiale, zum Beispiel über die Ausschreibung von bestehenden Leistungen. Zudem warnten sie davor, notwendige Kürzungen - sollten sich diese letztlich als unvermeidlich erweisen - kurzfristig ohne die erforderlichen

Übergangsfristen umzusetzen. Dies könnte zu Verwerfungen im ÖPNV-Angebot führen und die bisher sehr erfolgreiche Entwicklung völlig entwerten.

Im Zusammenhang mit den Mittelkürzungen und drohenden Streckenstilllegungen wurde in den vergangenen Tagen die Drei-Seen-Bahn zwischen Titisee und Seebrugg genannt. Außerdem soll es Überlegungen geben, den Stundentakt auf der Strecke Neustadt – Donaueschingen auf einen Zwei-Stundentakt zu kürzen. Die Vorsitzenden des ZRF weisen darauf hin, dass die beiden Strecken seit vielen Jahren überaus erfolgreich betrieben werden. Für die ZRF-Vorsitzenden ist insbesondere die Stilllegung der Drei-Seen-Bahn nicht denkbar: Der wachsende Tourismus in der Feldbergregion steht und fällt mit dieser Erschließungsachse, die Ausflügler umweltfreundlich in den Naturpark bringt. Undenkbar sei ein solches Szenario auch deshalb, weil es sich bei der Feldbergregion um eine der attraktivsten Ausflugsgebiete in eine Naturschutzgebiet von großer Wertigkeit handele, so die Vorsitzenden: „Die Konsequenz wäre, dass Ausflügler und Touristen dieses sensible Gebiet wieder mit dem Auto anfahren und so die Einzigartigkeit dieser Naturregion gefährden würden. Dies wäre aus umweltpolitischer Sicht kontraproduktiv. Der Südschwarzwald mit seiner touristischen Ausrichtung würde so schließlich auch wirtschaftlich ins Abseits rutschen.“

Die Drei-Seen-Bahn mit ihrem Ein-Stunden-Takt kommt aufgrund der hohen Nachfrage insbesondere in den Winter- und Sommermonaten regelmäßig an den Wochenenden an ihre Kapazitätsgrenze. Außerdem spielt die Drei-Seen-Bahn im Nahverkehrsplan Waldshut eine wichtige Rolle als Verkehrsträger und Bindeglied zum Oberzentrum Freiburg. Ein

Ausgleich des Zugbetriebs über ein völlig neues Buskonzept wäre von der Region ohne finanziellen Ausgleich durch das Land nicht zu bewältigen. Den Kosteneinsparungen stünden dann also neue, sehr hohe Ausgaben für ein Buskonzept gegenüber, wobei ohnehin fraglich wäre, wie die an Wochenenden mit bis zu 1.000 Fahrgästen besetzten Züge der Drei-Seen-Bahn durch Busse ersetzt könnten. Schließlich weisen die Vorsitzenden darauf hin, dass bei einer etwaigen Stilllegung der Strecke eine Wiedereröffnung zu einem späteren Zeitpunkt nur mit viel Aufwand betrieben werden könnte und somit mehr Schaden als kurzfristigen Nutzen bringen würde.

Trotz allem erkennen die Vorsitzenden nicht zuletzt als verantwortliche Landräte und Bürgermeister die Notwendigkeit an, bei den Ausgaben der öffentlichen Hand zu sparen. Dieser Anforderung müssen das Land, die Kreise und Kommunen gleichermaßen gerecht werden. Deshalb signalisierten die ZRF-Vorsitzenden der Landesregierung, für konstruktive Gespräche über einen effektiven und zukunftsfähigen Öffentlichen Nahverkehr jederzeit zur Verfügung zu stehen. Bei Entscheidungen zu aktuell anstehenden Kürzungen im ÖPNV müssten jedoch die Rahmenbedingungen der einzelnen Regionen ins Kalkül gezogen werden, um hier zu gerechten und verträglichen Lösungen zu kommen. Keinesfalls könne akzeptiert werden, dass regionale, nachweisbar wichtige Strecken offenbar nur aufgrund der ungünstigen Gestaltung der Landesbestellung bei der DB AG, die Neuausschreibungen nicht zulasse, geopfert werden sollen.

STICHWORT REGIONALISIERUNGSMITTEL

Im Zuge der Neuordnung des Eisenbahnwesens wurde 1996 die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr vom Bund auf die Länder übertragen. Zur Erledigung dieser Aufgabe (Planung, Organisation und Finanzierung der Leistungen) erhalten die Länder die sogenannten Regionalisierungsmittel aus dem Mineralölsteueraufkommen. Zwischen 1998 und 2005 hat das Land Baden-Württemberg im Durchschnitt jährlich 704,2 Millionen Euro erhalten. In dem durch das Haushaltsbegleitgesetz im Bundesrat am 19. Juni 2006 geänderten Regionalisierungsgesetz wurden die Ansätze für 2006 bis 2009 gegenüber den bisherigen Ansätzen um 2,3 Milliarden Euro gekürzt. Übertragen auf das Land Baden-Württemberg bedeutet dies, dass das Land bereits bis Ende 2007 mit rund 70 Millionen Euro weniger Regionalisierungsmitteln auskommen muss. In den nächsten Wochen hat das Land zu entscheiden, wie die Kürzungen des Bundes umgesetzt werden sollen und wie sich dies gegebenenfalls auf das Fahrplanangebot im Schienenverkehr auswirken wird.