

marego · Franckestraße 1 · 39104 Magdeburg

Per Fax  
Landtag Nordrhein-Westfalen  
Postfach 10 11 43  
40002 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME  
16/3399**

A25

Magdeburg, 9. Februar 2016

**„Weiterentwicklung von Organisation, Struktur und Vertrieb“ Anhörung der  
Enquetekommission IV zur Finanzierung, Innovation und Nutzung des  
Öffentlichen Personenverkehrs am 26. Februar 2016**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst einmal vielen Dank für die Möglichkeit, zum o. g. Sachverhalt schriftlich Stellung beziehen zu können. Um unsere Antworten inhaltlich besser nachvollziehen zu können, stellen wir nachfolgend kurz unser Unternehmen vor:

Der Magdeburger Regionalverkehrsverbund wurde Ende 2010 von den in der Landeshauptstadt Magdeburg und den umliegenden Landkreisen tätigen Verkehrsunternehmen gegründet. Wir sind zuständig für den Verbundtarif marego, die Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen, die Tarifkommunikation und die Angebotskoordination. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV bzw. den ÖSPV liegt nicht bei uns. Aus diesem Grund und der Tatsache, dass wir die Situation in Nordrhein-Westfalen nicht im Detail kennen, war uns die Beantwortung einiger Fragen aus dem Themenblock A leider nicht möglich.

Zu Frage 1: Grundsätzlich sehen wir eine Landesgesellschaft für die SPNV-Trägerschaft für kleine Bundesländer als sinnvoll an. Mit dieser Organisationsform wird sichergestellt, dass das Verkehrsangebot landesweit aufeinander abgestimmt ist und mit den SPNV-Aufgabenträgern in den benachbarten Bundesländern auch bei länderübergreifenden SPNV-Relationen ein für die Fahrgäste optimales Nahverkehrsangebot geschaffen wird. In den Bereichen, in denen der SPNV aufgrund einer zu geringen Nachfrage wirtschaftlich nicht mehr darstellbar ist, wurde im Land Sachsen-Anhalt durch die sogenannten landesbedeutsamen Buslinien ein qualitativ

Geschäftsführer  
Bernd Adelmeyer, M. A.

Vorsitzende der  
Gesellschafterversammlung  
Dorita Erdmann

Sitz  
Magdeburg

Handelsregister  
Amtsgericht Stendal  
HRB 14170  
Steuernummer 102/105/14584

Deutsche Kreditbank AG  
BLZ 120 300 00  
Konto 10 09 81 15 79  
IBAN DE47 1203 0000 1009 8115 79  
SWIFT BIC BYLADEM1001

hochwertiges Ersatzprodukt eingeführt. So erfüllen die in diesem Liniennetz eingesetzten Fahrzeuge ähnliche Qualitätsstandards wie sie im SPNV geboten werden (z. B. Niederflur und Abstellmöglichkeiten für die kostenlose Fahrradmitnahme). Das Fahrtenangebot ist vertaktet und bietet an vielen Schnittstellen günstige Umsteigebeziehungen in den SPNV. Eine einheitliche Kennzeichnung ermöglicht es dem Fahrgast, sich schnell im System zurechtzufinden.

Zu Frage 2: Zu den Chancen und Risiken in einer Angleichung der Organisationsstrukturen auf Landesebene Nordrhein-Westfalen können wir keine Aussagen treffen, da wir die Situation vor Ort nur unzureichend kennen. Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt schon alleine aufgrund der Besiedlungsdichte deutlich voneinander unterscheiden. So leben in Nordrhein-Westfalen ca. 518 Einwohner/km<sup>2</sup>. Sachsen-Anhalt weist hingegen eine Einwohnerdichte von nur ca. 109 Einwohner/km<sup>2</sup> auf. Die Bevölkerung konzentriert sich zudem stark auf die südlichen Landesteile. Damit sind große Bereiche des Bundeslandes dem ländlichen Raum zuzuordnen. In dünn besiedelten Gebieten eine gute ÖPNV-Erschließung sicherzustellen, ist eine besondere Herausforderung. Insofern war es folgerichtig, dass in Sachsen-Anhalt schon früh landesbedeutsame Buslinien als Ersatz bzw. Ergänzung des bestehenden SPNV-Netzes eingeführt worden sind.

Frage 3: Organisationseinheiten dürfen unserer Ansicht nach nicht zu groß werden. Insbesondere im ÖPNV muss der Tarif der räumlichen Situation Rechnung tragen, da sonst das Risiko besteht, dass das Fahrausweisangebot bzw. die Höhe der Fahrpreise nicht mehr in ausreichendem Maße der Marktsituation gerecht werden. Dies wiederum führt dann zu Fahrgastverlusten und einer Schwächung des Gesamtsystems ÖPNV. In wirtschaftsstarke und gut erschlossenen Ballungsräumen (zu denen neben der Rheinland und dem Ruhrgebiet sicher auch der Bereich Ostwestfalen gehört) wird ein anderes Tarifniveau angemessen sein, als in den etwas ländlicheren Gebieten im Bereich des Sauerlandes, der Eifel oder auch des östlichen Hochstiftes. Eine von der Fläche her zu kleinteilige Aufteilung der Zuständigkeiten ist aber ebenfalls zu vermeiden. Diese würde unter Umständen für eine nicht zu vernachlässigende Zahl von ÖPNV-Nutzern zu der Situation führen, dass verschiedene Tarifräume befahren werden müssen und dadurch ggf. Brüche im Verkehrsangebot bestehen. Um dies zu vermeiden, steigt der Abstimmungsbedarf zwischen den verschiedenen Akteuren. Eine Organisationsstruktur mit drei Zweckverbänden für das Bundesland Nordrhein-Westfalen erscheint vor diesem Hintergrund als guter Kompromiss.

Frage 4: Da es in Nordrhein-Westfalen einen Landestarif für verbundraum-übergreifende Fahrten gibt und zwischen den einzelnen Regionen vermutlich enge verkehrliche Verflechtungen bestehen, ist die Bildung gemeinsamer Koordinierungskreise zu übergreifenden Themen im SPNV sinnvoll.

Zu Fragen 5-6: Da wir die genaue Situation in Nordrhein-Westfalen nicht kennen, ist uns eine Bewertung der Fragestellung leider nicht möglich.

Zu Frage 7: Die Frage unterstellt, dass eine Bündelung von Verantwortungen notwendig sei. Durch eine enge Zusammenarbeit der drei Kooperationsräume müsste sichergestellt sein, dass der SPNV und ÖSPV im Land Nordrhein-Westfalen optimal aufeinander abgestimmt sind.

Zu Fragen 8-10: Als Unternehmensverkehrsverbund ohne Aufgabenträgerfunktion sind wir von den Fragestellungen nicht betroffen, so dass wir hierzu leider keine fundierte Aussage treffen können.

Mit freundlichen Grüßen



Bernd Adelmeyer  
Geschäftsführer