

Antworten der DB AG auf den Fragenkatalog des
Verkehrsausschusses des Landtages Nordrhein-Westfalen
zum Regionalisierungs- und ÖPNV-Gesetz

Frage 1:

Wer ist Aufgabenträger, inwieweit sind kreisangehörige Gemeinden an den Verkehrsverbänden zu beteiligen?

Antwort:

1. ÖPNV allgemein

An der in § 3 des Gesetzentwurfes der Landesregierung vorgesehenen Regelung sollte festgehalten werden. Für den Orts- und Nachbarortsverkehr gibt § 4 den kreisangehörigen Gemeinden ausreichend Gestaltungsspielraum. Eine unmittelbare Beteiligung dieser Gemeinden an bestehenden oder sich bildenden Verkehrsverbänden wird nicht als sinnvoll angesehen, da in diesem Fall die Entscheidungsgremien zu groß und schwerfällig würden.

2. SPNV

In diesem Zusammenhang ist jedoch darauf hinzuweisen, daß die zur Verbesserung des ÖPNV wünschenswerte Bildung von Verkehrsverbänden im Gesetzentwurf der Landesregierung explizit nicht vorgesehen ist. § 5 Abs. 3 sieht lediglich vor, daß die für den SPNV zu bildenden Zweckverbände "auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifs und einheitlicher Beförderungsbedingungen sowie auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV hinzuwirken haben.

Eine Förderung von Verkehrsverbänden erfolgt lediglich indirekt über die in § 13 geregelten Zuschüsse zu den "Vorhaltekosten für Fahrzeuge". Sie dürfen nur "an solche Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden, die den Gemeinschaftstarif im Sinne des § 5 Abs. 3 anwenden". Ob dies ausreicht, die verbundbedingten Mehraufwendungen und Mindererlöse zu decken, muß jedoch bezweifelt werden.



Frage 2:

Soll der ÖPNV pflichtige oder freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe sein?

Antwort:

Der ÖPNV sollte, wie im Gesetzentwurf der Landesregierung vorgesehen, eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe sein. Dies ist insbesondere deshalb gerechtfertigt, weil in § 5 Abs. 3 die "Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV" den hierfür gesondert mit Finanzmitteln ausgestatteten Zweckverbänden als Pflichtaufgabe übertragen wird.

Frage 3:

Welche pflichtigen Aufgabenbestandteile gibt es auch bei einer freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe?

Antwort:

Über die den Kreisen und kreisfreien Städten zwingend auferlegte Pflicht zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen (§ 8) ist deren Einbindung in die Ausgestaltung des ÖPNV sichergestellt.

Frage 4:

Wie soll die Organisationsform der Verkehrsverbände sein: GmbH oder Zweckverband?

Antwort:

Die Wahl der zweckmäßigsten Organisationsform der Verkehrsverbände sollte den jeweiligen Regionen überlassen bleiben. Im Bundesgebiet finden sich inzwischen unterschiedlichste Organisationsformen. Im Verkehrsverbund Rhein/Ruhr wurde die Zweckverbandslösung gewählt; der Zweckverband bedient sich allerdings zur Aufgabenerledigung einer sich in seinem Besitz befindenden GmbH. Im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) fiel dagegen die Wahl auf die GmbH-Lösung mit den Aufgabenträgern als Gesellschaftern. Im Raum Stuttgart wird eine von den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen gemeinsam getragene GmbH angestrebt.

...

Wird eine Organisationsform gewählt, die auch die Verkehrsunternehmen der jeweiligen Region miteinbezieht, muß gewährleistet sein, daß alle Unternehmen gleich behandelt werden.

Frage 5:

Wie kann eine Sicherung der Regionalisierungsmittel für die Zwecke des Schienenverkehrs sichergestellt werden?

Antwort:

§ 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes legt fest, daß die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel "insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr" zu verwenden sind. Eine Verwendung dieser Mittel für die Besteller von Busverkehr sollte deshalb im Regionalisierungsgesetz Nordrhein-Westfalen durch die Streichung von § 11 Abs. 2 (b) Nr. 2 ausgeschlossen werden. Eine Ausnahme könnte sich im Falle des Schienenersatzverkehrs anbieten.

Außerdem ist sicherzustellen, daß die nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes zur Verfügung gestellten Mittel in angemessener Weise auch für Investitionen und Betriebsleistungen des SPNV verwendet werden.

Frage 6:

Wie kann die Zusammenarbeit über die Grenzen der Verbände und über Landesgrenzen hinweg sichergestellt werden?

Antwort:

Durch die in § 6 Abs. 1 vorgesehene Möglichkeit, seitens des Ministeriums einen der beteiligten Zweckverbände zu ermächtigen, zweckverbandsübergreifende SPNV-Angebote aus den zur Verfügung gestellten Mitteln zu fördern, ist der notwendige Zwang zur Zusammenarbeit innerhalb des Landes sichergestellt. Für die Zusammenarbeit über die Landesgrenzen hinweg gilt dies allerdings nicht.

Um die über die Grenzen hinweg bestehenden Angebote aufrechtzuerhalten und auszubauen, würde eine Aufnahme dieser Verkehre in § 14 eine Lösung bieten.

...

Frage 7:

Welche Rolle muß das Land spielen, um eine einheitliche Qualität des Schienenpersonennahverkehrs sicherzustellen?

Antwort:

Angesichts der unterschiedlichen Siedlungsdichte in den einzelnen Landesteilen ist es schwierig, eine einheitliche Qualität herzustellen. Denkbar wäre jedoch, wie dies im Land Baden-Württemberg geplant ist, eine einheitliche Mindestbedienung in der Form eines landesweiten integralen Taktverkehrs im Einstunden-Rhythmus seitens des Landes im Grundsatz sicherzustellen. Hierzu müßte der vorliegende Gesetzentwurf entsprechend ergänzt werden.

Frage 8:

Sollen der ÖPNV-Bedarfsplan und der ÖPNV-Ausbauplan durch das Ministerium für Verkehr aufgestellt werden oder sollen sie eine gesetzliche Grundlage erhalten?

Antwort:

Angesichts der Tatsache, daß bei Aufstellung durch das Ministerium die Pläne leichter an aktuelle Entwicklungen angepaßt werden können, sollte diesem Verfahren der Vorzug gegeben werden. Zu berücksichtigen wäre jedoch, daß die rechtliche "Qualität" der Bedarfs- und Ausbaupläne von Straßeninfrastruktur und ÖPNV gleich sein sollte.

Frage 9:

Wer soll zukünftig über die Fahrzeugbeschaffung im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs entscheiden?

Antwort:

So, wie dies bisher beim Bus-, Straßen- und Stadtbahnverkehr praktiziert wurde, sollte auch im Schienenverkehr die Entscheidung über die Fahrzeugbeschaffung den jeweiligen Unternehmen überlassen bleiben. Sie können am besten die Folgekosten (Unterhaltung, Reinigung, Reparatur, Werkstätten) alternativer Fahrzeugkonzepte beurteilen und am wirkungsvollsten mit den Herstellern über günstige Konditionen verhandeln.

...

Frage 10:

Wie wird die Finanzausstattung im Rahmen der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs beurteilt?

Antwort:

Die den Ländern im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes zur Verfügung gestellten Mittel wurden vom Bundesgesetzgeber so bemessen, daß eine Weiterführung des Zugangebotes aus dem Fahrplan 1993/94 ohne Abstriche möglich ist. Auch die im Bundesgesetz vorgesehene Überprüfung dieser Beträge geht hinsichtlich des Fahrplanangebotes vom Statusquo 1993/94 aus.

Ein deutlich verbessertes Schienenangebot setzt daher zunächst die Bereitstellung von weiteren Finanzmitteln voraus. Die DB AG ist allerdings bemüht, durch erhebliche Rationalisierungsanstrengungen die Kosten für ihr Verkehrsangebot im Nahverkehr schrittweise zu senken und damit indirekt Mittel für eine weitere Verbesserung freizusetzen.

Die vom Land Nordrhein-Westfalen in Aussicht gestellte Fahrzeugförderung wird ebenfalls zu einer spürbaren Qualitätsverbesserung beitragen.

Frage 11:

Welche zusätzlichen Notwendigkeiten in bezug auf die Finanzierung des ÖPNV bestehen?

Antwort:

Klärungsbedarf im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs besteht hinsichtlich der einerseits vom Bund im Rahmen des Schienenwegeausbaugesetzes und andererseits vom Land im Rahmen des GVFG bzw. der Regionalisierungsmittel zu fördernden Streckeninvestitionen. Hier muß durch eine klare Abgrenzung Planungssicherheit geschaffen werden.

Frage 12:

Welche Möglichkeiten für die Beteiligung von Fahrgästen und ihrer Organisationen sollten gesetzlich verankert werden?

Antwort:

Die Beteiligung von Fahrgästen und ihrer Organisationen sollte primär auf der Ebene der Aufgabenträger erfolgen. Diese spezielle Form der Qualitätssicherung ist jedoch eine Aufga-

...

be, der sich die Verkehrsunternehmen im wohlverstandenen Eigeninteresse selbst stellen werden. Hierbei auch Externe zu beteiligen, hat sich bei einer Reihe von Verkehrsunternehmen als sinnvoll erwiesen. Eine gesetzliche Verankerung erscheint hierfür nicht notwendig.

Frage 13:

Halten Sie eine Revisionsklausel für das Landesgesetz - analog der Bund/Ländervereinbarung - für erforderlich oder sinnvoll?

Antwort:

Angesichts der großen Flexibilität, die der Entwurf der Landesregierung zum Regionalisierungs- und ÖPNV-Gesetz vorsieht, wird eine Revisionsklausel nicht für erforderlich gehalten.

Frage 14:

Welche Vorkehrungen müssen Bund und Länder in den nächsten Jahren treffen, um im Schienenverkehr die Entwicklung eines "echten" Marktes sicherzustellen?

Antwort:

Der Gesetzentwurf der Landesregierung sieht nach Ablauf der bis zum Jahresende 1997 bemessenen Übergangsperiode grundsätzlich Wettbewerb zwischen einzelnen Verkehrsunternehmen vor. Die Einzelvorschriften folgen damit dem in § 2 Abs. 10 festgelegten Grundsatz, wonach "allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen ist, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden".

Dabei ist jedoch zu beachten, daß der Schienenverkehr angesichts der von ihm zu tragenden Fahrwegkosten und der sich daraus ergebenden Trassenpreise strukturell teurer sein wird als der Bus.

Frage 15:

Welche Mindestanforderungen sollten an den Nahverkehrsplan gestellt werden? Welche im Gesetzentwurf vorgesehene Anforderungen sind nach Ihrer Auffassung überflüssig?

...

Antwort:

Die von den Aufgabenträgern jeweils aufzustellenden Nahverkehrspläne sollten Aussagen beinhalten zu

- erwarteten und angestrebten Verkehrsentwicklungen (Modal-Split-Ziele),
- den sich hieraus ergebenden Investitionsvorhaben im Bereich der Strecken, Fahrzeuge und Anlagen,
- dem für notwendig erachteten Bedienungskonzept und
- den zur Realisierung dieser Pläne notwendigen Finanzmitteln.

Struktur und Fortentwicklung der Beförderungsentgelte und -bedingungen sollten dagegen, da sie zu den Kernelementen unternehmerischer Verantwortung gehören, von den Verkehrsbetrieben selbst festgelegt werden.

Dennoch sollte eine Einheitlichkeit von Fahrpreis, Fahrplan und Fahrschein für möglichst große Räume angestrebt werden.

Frage 16:

Welche Möglichkeiten gibt es, den Aufgabenträgern langfristig Planungs- und Finanzierungssicherheit zuzusichern?

Antwort:

Durch das Regionalisierungsgesetz des Bundes ist - im Gegensatz zur Vergangenheit - ein hohes Maß an Finanzierungs- und damit auch an Planungssicherheit entstanden. Die im Gesetz festgeschriebene Dynamisierung der Beträge erlaubt es, unbeeinflusst von der generellen Preisentwicklung, Leistung und Qualität des Schienenpersonennahverkehrs sowie den überwiegenden Teil der Investitionen im ÖPNV langfristig zu planen.

Frage 17:

Wie kann gewährleistet werden, daß auch die kreisangehörigen Gemeinden Einfluß auf die Entwicklung des SPNV nehmen können?

Antwort:

Der Gesetzentwurf der Landesregierung sieht vor, daß diese Einflußnahme indirekt in den einzelnen Kreistagen erfolgt. Sollte sich im Zuge der Umsetzung des Regionalisierungs- und ÖPNV-Gesetzes zeigen, daß dies nicht ausreicht, so ist die DB AG in Abstimmung mit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen bereit, zur Einbindung der kreisangehörigen Gemeinden entsprechende Beiräte zu bilden.