



**Stellungnahme zum Gesetz
zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur
Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)**

1. Grundsätzliche Vorbemerkung

Der Zweckverband des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg hat bei den parlamentarischen Beratungen zum Regionalisierungsgesetz NW ausdrücklich begrüßt, daß den Aufgabenträgern die Möglichkeit offenstehen soll, ab dem 01.01.1998 die SPNV-Zuschüsse unter bestimmten Rahmenbedingungen auch für die Einrichtung von Schienenersatzverkehren zu verwenden.

Bei der zum Fahrplanwechsel 1995/96 im Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes und des Verkehrsverbund Rhein-Sieg stillgelegten DB-Strecke Düren - Elsdorf - Bedburg wurde z. B. in Absprache und Übereinstimmung mit den heutigen Aufgabenträgern sowohl das eingesparte Leistungsangebot auf andere VRS-Strecken mit höheren Nachfragepotentialen verlagert als auch für die erforderliche Anpassung des Busangebotes verwendet.

Die angestrebte Gesetzesänderung würde derartige Möglichkeiten, flexibel auf sich ändernde Nachfragestrukturen zu reagieren, unnötig behindern. Der dauerhafte Bestand des SPNV-Angebotes der DB auf der Basis des Fahrplanjahres 1993/94 ist für uns kein Gebot ex cathedra. Die Mittel aus § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes NW sollten entsprechend den Vorgaben des Regionalisierungsgesetzes des Bundes für den gesamten öffentlichen Personenverkehr eingesetzt werden, unter vorrangiger Verwendung für den Schienenpersonennahverkehr.

2. Zu den konkreten Änderungsvorschlägen nehmen wir im einzelnen wie folgt Stellung:

Zu § 11b, Abs. 2,
Buchstabe b:

Die beabsichtigte Streichung des Fördertatbestandes „Schienenersatzverkehr“ stellt aus der Sicht der VRS-GmbH einen Rückschritt gegenüber der bestehenden gesetzlichen Regelung dar. Aus unserer Sicht sollte der nach dem DB-Fahrplan 1993/94 definierte Bestand von SPNV-Betriebsleistungen nicht dogmatisch festgeschrieben werden. Wir treten vielmehr weiterhin dafür ein, daß die SPNV-Betriebsleistungen künftig streng nach Kosten-Nutzen-Kriterien überprüft und ggfs. durch Bus-Betriebsleistungen ersetzt werden.

Wir erkennen an, daß es durchaus sinnvoll sein kann, die Kriterien für eine solche Umstellung enger als bisher zu fassen. Dazu sollte man allerdings nicht den Gesetzestext ändern, sondern entsprechende Klarstellungen, was unter dem Begriff „Verbesserung des Verkehrsangebotes“ verstanden werden soll, z. B. als scharfe Kautelen in die Verwaltungsvorschriften zu dem Regionalisierungsgesetz einarbeiten. Über diesen Weg wäre auch das Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtages zwingend herbeizuführen (s. § 10 (4) Regionalisierungsgesetz NW).

Zu § 11c,
neuer Absatz 3:

Dieser neue Absatz 3 sieht vor, daß ab 01.01.1998 die Gesamthöhe der Förderung des SPNV durch Betriebskostenzuschüsse ausschließlich aus den Mitteln des § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz des Bundes gesichert werden soll. Unabhängig von den im Regionalisierungsgesetz des Bundes verankerten Revisionsregelungen und deren noch ausstehenden Ergebnissen, wird damit künftig der Betriebskostenzuschuß für die Dürener Kreisbahn zu einer dauerhaften Schmälerung der Betriebskostenzuschüsse für alle NW-Kooperationsräume führen, mit Ausnahme des Aachener Raumes. Diese Regelung ist aus der Interessenlage des Zweckverbandes VRS heraus abzulehnen.

