



Die Geschäftsführung der Regionalverkehr Köln GmbH



Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Landtags NRW zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NRW) am 11. September 2002

Schriftliche Stellungnahme zum Fragenkatalog des Präsidenten des Landtags Nordrhein-Westfalen vom 21. Juli 2002:

1. *Unterstützen Sie die Aufnahme des geplanten Verkehrsträgers Metrorapid in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen?*

Die Aufnahme des geplanten Verkehrsträgers Metrorapid in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen wird nicht unterstützt.

Hierbei ist maßgeblicher Gesichtspunkt, dass der Metrorapid auf einer Technik beruht, die im wesentlichen zur schnellen Überwindung größerer Strecken entwickelt wurde. Insofern korrespondiert jede Verdichtung des Haltestellennetzes im Sinne einer verdichteten und durchgängigen Anbindung des Verkehrsträgers an das Verkehrsgebiet mit einer Reduzierung der Transportgeschwindigkeit. Der Nutzen dieser Technik kann daher nicht zum Tragen kommen.

Ein dichtes Haltestellennetz – zur Reduzierung der Zubringerverkehre – führt zu erheblicher Reduzierung der Geschwindigkeit bei der Streckenbewältigung. Mithin wird der Metrorapid nicht als ÖPNV-Verkehrsmittel anzusehen sein.

2. *Halten Sie die Schaffung eines eigenen Metrorapidfinanzierungsgesetzes für angezeigt – auch im Sinne einer transparenten Mittelherkunft und –verwendung?*

Ja. Aufgrund der gesonderten Stellung eines Metrorapid, der kein Nahverkehrsmittel ist, wäre dies bereits systematisch angezeigt. Darüber hinaus verbinden wir damit die Hoffnung, dass so eine transparente Mittelherkunft und Mittelverwendung sowie eine klare Abgrenzung zu den ÖPNV- und SPNV- Mitteln erreicht werden kann.

3. Kann die Einordnung des ÖPNV, der mit Magnetschwebebahnen betrieben wird, in den SPNV dazu führen, dass der herkömmliche SPNV an Bedeutung verliert mit negativen Konsequenzen auf Finanzierung und Bedienungsqualität?

Ja. Zum einen kommt es zur direkten Substitutionswirkung des Metrorapid auf der geplanten Strecke, also der Bereitstellung von Transportkapazitäten zwischen Dortmund und Duisburg/Düsseldorf (optional Köln/Bonn). Dabei werden vorhandenen Systemen Nutzerzahlen entzogen, ohne dass alle Haltestellen der „Altsysteme“ angeschlossen sind. Hierdurch ist eine Ausdünnung im dann „untergeordneten“ Netz zu befürchten.

Hinzu kommt, dass der im Vergleich zu den Rad-Schiene-Systemen verhältnismäßig hohe Kostenaufwand des Metrorapid zu einer überproportionalen Reduzierung der für das herkömmliche System vorhandenen Mittel führen könnte.

Außerdem wird eine Verlagerung der Förderschwerpunkte in die Ballungsgebiete, bei Ausdünnung der Förderung in der Fläche und in den Kreisen, befürchtet.

4. Findet die Verwendung von Finanzmitteln aus dem Bundesregionalisierungsgesetz für das Metrorapid-Projekt Ihr Einverständnis?

Nein. Die Finanzmittel aus dem Bundesregionalisierungsgesetz sollten weiterhin den bisher anerkannten ÖPNV-Systemen zugeführt werden. Eine Eingliederung des Metrorapid in das ÖPNV-Finanzierungssystem birgt die Gefahr der Reduzierung der Mittel für die anderen Verkehrsträger, insbesondere in der Fläche und im ländlichen Raum, wodurch die „Grundversorgung“ gefährdet wäre.

5. Während das SPNV-Leistungsangebot laut Minister Schwanhold im Integralen Taktfahrplan – Stufe II – ab dem 15. Dezember 2002 (Fahrplanwechsel) bei 98 Millionen Zugkilometer liegen wird, wird im Gesetzentwurf festgeschrieben, dass das bedarfsgerechte SPNV-Angebot die im Jahr 2000 erbrachten SPNV-Betriebsleistungen (lediglich ca. 87 Millionen Zugkilometer) nicht unterschreiten darf.

Welche Folgen können sich für die Finanzierung des herkömmlichen SPNV ergeben?

Die Lücke zwischen ITF II und den gesetzlich garantierten SPNV- Betriebsleistungen, d.h. der gesetzlich fixierten Förderung von 11 Millionen Zugkilometern indiziert eine dauerhafte Finanzierungslücke, die auf die Aufgabenträger, also die Kreise und Städte, abgewälzt würde.

6. Wie interpretieren Sie die Formulierung des § 11 Abs. 5 S. 1 („Die Zweckverbände können“) bezüglich der Förderfähigkeit des Schienenersatzverkehrs?

Die Notwendigkeit der Zustimmung des zuständigen Ministeriums und die Formulierung „im Einzelfall“ indizieren eine restriktive Förderung dieser Verkehre durch das Land.

**7. Die Landesregierung verfolgt die Gründung einer Managementgesellschaft der Zweckverbände unter Beteiligung des Landes.
Wie bewerten Sie die Einflussnahme des Staates?**

Die Gründung einer Managementgesellschaft der Zweckverbände unter Beteiligung des Landes wird als nicht notwendig erachtet.

Es wird begrüßt, dass eine stärkere Zusammenarbeit der Zweckverbände, insbesondere im Bereich gleichgelagerter und austauschbarer Leistungen (Marketingkonzepte, Tarifierungssysteme, technische Anpassungen) angestrebt wird. Dies ist jedoch im Wege der Zusammenarbeit der Zweckverbände möglich und bedarf keiner Landesbeteiligung.

8. Welche nur von ihm wahrzunehmende Aufgabe kann das Land in einer Managementgesellschaft übernehmen und rechtfertigt seine Einbeziehung?

Nicht bekannt.

9. Kann für Sie die von acht Zweckverbänden bereits gegründete „Agentur Nahverkehr NRW e.V.“ die gewünschte Funktion – Verbesserung der Zusammenarbeit der Zweckverbände in Selbstverwaltung ebenso gut bzw. besser als unter Beteiligung des Landes erfüllen?

Die Agentur Nahverkehr e.V. wird für das geeignete Mittel zur Verbesserung der Zusammenarbeit der Zweckverbände gehalten.

10. Halten Sie den Gedanken eines Fahrzeugpools zur Förderung des Wettbewerbs und der Bedienungsqualität für Zweckverbände sowie beteiligte Unternehmen für umsetzbar? Können die Rahmenbedingungen so festgelegt werden, dass Markteintrittsbarrieren tatsächlich gesenkt werden? Sehen Sie in der Vorhaltung, Wartung etc. von Fahrzeugmaterial einen Zweck und eine Aufgabe der von den Zweckverbänden (und des Landes) zu gründenden Managementgesellschaft?

Die Gründung eines Fahrzeugpools beruht auf dem Gedanken, durch Bereitstellung von SPNV- Fahrzeugen den Markteintritt von Wettbewerbern bei Ausschreibungen im SPNV zu fördern. Diesem richtigen Grundgedanken zu folgen bedeutet jedoch nicht zwangsläufig die Gründung eines staatlichen Fahrzeugpools. Die Hersteller der Fahrzeuge sind nicht daran gehindert und wären daher aufzufordern durch Fahrzeugpools, die im Rahmen einer Vermietung oder eines Leasingverfahrens zur Verfügung gestellt werden können, Wettbewerbern die flexible Gestaltung ihres Fuhrparks zu ermöglichen.

Es bedarf hierzu der entsprechenden gesetzlichen Regelungen (vergleichbar etwa den Netzzugangsregelungen für die Schiene). Markteintrittsbarrieren können also mit den Mitteln der „regulierten“ Privatwirtschaft abgebaut werden. Hierin wird ausdrücklich nicht ein Zweck und eine Aufgabe der Managementgesellschaft gesehen. Auf die in einem solchen Falle schwierigen vergaberechtlichen Abgrenzungsprobleme bei einer von den ausschreibenden Zweckverbänden gegründeten Managementgesellschaft wird hingewiesen.

11. Empfinden Sie das von der Landesregierung formulierte Ziel eines landesweiten Tarifs als erstrebenswert, d.h. sind damit Vorteile für den Kunden verbunden?

Ein landesweit einheitlicher Tarif würde für den Kunden den Vorteil einer größeren Übersichtlichkeit und eines leichteren Zugangs zum ÖPNV, außerhalb des heimatlichen Bereichs, mit sich bringen.

Dem stehen aber die erheblichen Schwierigkeiten einer Vereinheitlichung, insbesondere die verschieden hohe Auskömmlichkeit des Tarifs in den einzelnen Verkehrsgebieten gegenüber.

Bereits jetzt ist es in den größeren Zweckverbänden nicht mehr möglich, einen für alle Verkehrsunternehmen im gleichen Maße auskömmlichen, den Kunden zufrieden stellenden und vom Kunden als gerecht empfundenen Tarif zu bilden. Landesweit dürfte es also zu noch größeren Verwerfungen kommen.

Hierbei sind auch die erheblichen Unterschiede bei der Siedlungsdichte im Osten und Südwesten des Landes gegenüber den Ballungsräumen zu beachten. Dem steht eine relativ geringe Anzahl von durch dieses System profitierenden Kunden gegenüber.

Zielführend ist also eine verbesserte Zusammenarbeit der jeweilig benachbarten Zweckverbände hinsichtlich der Übergangstarife.

Zu § 2 Abs. 3

- ***Besteht bei den Zweckverbänden derzeit ein Interesse, sich in bezug auf das Betreiben regionaler Schienennetze zu engagieren?***
- ***Welche Chancen werden in der Gliederung in Teilnetze gesehen?***

Hierzu kann keine Stellungnahme abgegeben werden, da ausschließlich die Zweckverbände befragt sind.

Zu § 5

- ***Wie realistisch schätzen die Zweckverbände und Verkehrsverbände das Ziel eines landesweiten Tarifs für die kooperationsraumübergreifenden Verkehre ein?***
- ***Wann ist mit einem solchen Tarif zu rechnen?***

Hierzu kann keine Stellungnahme gegeben werden, da ausschließlich Zweckverbände und Verkehrsverbände befragt sind.

Zu § 6

- **Die gemeinsame Managementgesellschaft der Zweckverbände und des Landes wird häufig mit Hinweis auf die "Agentur Nahverkehr NRW" abgelehnt. Welche konkreten Vorbehalte bestehen gegen die nach dem Gesetz vorgesehene Gesellschaft als GmbH?**
- **Welche Vorteile hätte die „Vereinslösung“ gegenüber der GmbH?**

Wir beziehen uns auf unsere Ausführungen zu den Ziffern 7 und 8.

Zu § 11

Diese Vorschrift ist die wichtigste dieser Gesetzesänderung:

- **Wie bewerten die Zweckverbände grundsätzlich die vorgeschlagene Neuregelung?**
- **Wie wird die differenzierte Förderung in Abhängigkeit von Trassenpreisen und Stationsentgelten beurteilt?**
- **Wurden die ursprünglichen Vorbehalte, der SPNV-Finanzierungsplan sei ein zehnter Nahverkehrsplan, durch die „Namensänderung“ aufgelöst?**

Wie kommen diese Vorbehalte trotz der eindeutigen Regelung des Absatzes 4 zustande?

- **Wird die Förderung von Reaktivierungen sowohl nach § 11 als auch im Rahmen der Infrastrukturförderung begrüßt?**
- **Wie ist Ihre Einschätzung, in welchem Umfang die künftige mögliche Förderung von Schienenersatzverkehren beantragt werden wird?**

Welche Verbesserungen für die Fahrgäste erwarten Sie?

Als ÖPNV-Unternehmen ohne SPNV - Aktivitäten können wir hierzu nur eine eingeschränkte Beurteilung vornehmen.

Die Umstellung auf Vorhaltekostenförderung wird jedoch als sinnvoll angesehen.

Es wird auf die Notwendigkeit der Abstimmung zur Vereinbarkeit mit der neuen EG-VO 1107 hingewiesen.

Zu § 12

- ***Der Metrorapid ist von der Infrastrukturförderung ausdrücklich ausgeschlossen. In § 12 Abs. 4 ist ausdrücklich die Verpflichtung aufgenommen, mindestens die Hälfte der Regionalisierungsmittel für die Infrastruktur und die Mittel aus dem GVFG-Landesprogramm für den allgemeinen ÖPNV einzusetzen.***

Dadurch müsste eine ausgewogene Aufteilung der Fördermittel zwischen SPNV und allgemeinen ÖPNV hergestellt sein.

Wie beurteilen Sie diese Regelung?

- ***Wie bewerten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehene Erweiterung der Fördertatbestände sowohl für den ÖPNV als auch für den SPNV?***

Hierzu wird auf die Antworten zu den Ziffern 1 bis 4 verwiesen.

Zu § 13

- ***Wie beurteilen Sie den Wegfall der Möglichkeit, die Vorhaltekosten für die ÖPNV-Fahrzeuge pauschaliert zu fördern?***
- ***Welche Qualitätsverbesserungen im ÖPNV hat die pauschalisierte Abgeltung der Vorhaltekosten gebracht?***

Ist diese Förderung nicht nur zur allgemeinen Defizitsenkung verwendet worden?

Es wird nicht als sinnvoll erachtet, von der Möglichkeit, die Vorhaltekosten für die ÖPNV-Fahrzeuge pauschaliert zu fördern, abzugehen.

Bei der pauschalierten Abgeltung von Vorhaltekosten besteht in größerem Umfang die Möglichkeit individuelle Lösungen und Ansätze in einzelnen Verkehrsgebieten, mit relativ geringem Verwaltungsaufwand, umzusetzen.

Auch die konkrete Förderung von Einzelpositionen kann zur Verwendung als Defizitabdeckung dienen. Andererseits besteht die Gefahr bei konkreter Fahrzeugförderung, dass in verstärktem Maße die Fuhrparkpflege vor der konzeptionellen Weiterentwicklung von Nahverkehrsleistungen steht.

Es wird auch hierbei auf die Notwendigkeit der Abstimmung zur Vereinbarkeit mit der neuen EG-VO 1107 verwiesen.

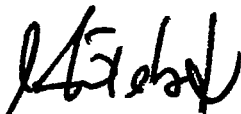
Zu § 14

- ***Die bisher freiwillige Verbundförderung ist in den Gesetzesentwurf aufgenommen und gleichzeitig um 3 Mio. EUR erhöht worden.***

Welche Projekte wollen die Zweckverbände hieraus finanzieren?

Hierzu kann keine Stellungnahme abgegeben werden, da ausschließlich die Zweckverbände befragt sind.

Köln, 12. August 2002

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Eugen Puderbach'.

Eugen Puderbach
-Geschäftsführer-