

MEHRBAHNEN!
Verband der Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen

Vorstandssprecher

Potsdamer Platz 1

D-10785 Berlin

Fon +49 30 290 47 332

Fax +49 30 29047 337

Direkt Fon +49 21 04 28 68 15

info@mehrbahnen.de

www.mehrbahnen.de

Dr. Karl-Heinz Rochlitz, Poststr. 9, D-40822 Mettmann

**An das
Sekretariat des Verkehrs-
ausschusses des Landtages NRW
z.Hd. Herrn Harald Holler
Postfach 10 11 43**

40002 Düsseldorf

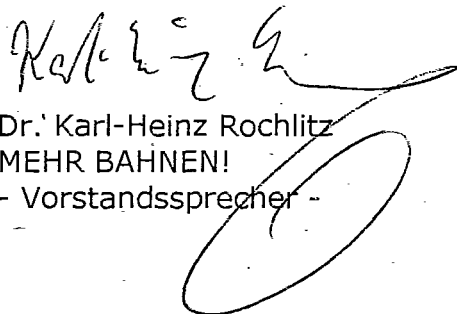
Berlin/Mettmann, 16.08.2002

Anhörung am 11.09.202: Stellungnahme von „MEHR BAHNEN!“

Sehr geehrter Herr Holler,
sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend übersende ich Ihnen beiliegend die Stellungnahme unseres Verbandes zur Anhörung am 11. September. Wie schon telefonisch mitgeteilt, kommen wir leider aus technischen und zeitlichen Gründen derzeit bzw. aus Urlaubsgründen nicht dazu, das Schriftstück 150fach zur Verfügung zu stellen. Sicher verfügt der Landtag aber über sehr leistungsfähige Kopierer. Dafür ganz herzlichen Dank.

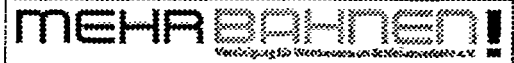
Mit freundlichen Grüßen



Dr. Karl-Heinz Rochlitz
MEHR BAHNEN!
- Vorstandssprecher -

1 Anlage





Vorstandssprecher: Karl-Heinz Rochlitz
Potsdamer Platz 1
D-10785 Berlin.
Fon +49 30 29047-332
Fax +49 30 29047-337
info@mehrbahnen.de
www.mehrbahnen.de
15.08.2002

Stellungnahme

zur

Öffentlichen Anhörung

**zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur
Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des
öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie
zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisie-
rungsgesetz NW)**

Vorbemerkung

Nach einer kurzen allgemeinen Stellungnahme gehen wir der Reihe nach, zum Teil zusammengefasst, auf den Fragenkatalog ein, der von den Fraktionen vorgelegt worden ist. Dabei beschränken wir uns auf allgemein interessierende und die Verkehrsunternehmen betreffende Fragen, verzichten also auf eine Stellungnahme zu Fragen an die Zweckverbände.

Allgemeine Stellungnahme

Seit Verabschiedung des bestehenden Regionalisierungsgesetzes sind rund sieben Jahre vergangen: Die Novellierung sollte deshalb in einer kritischen Bestandsaufnahme die Erfahrungen der bisherigen Praxis der Regionalisierung berücksichtigen und entsprechende Konsequenzen aufzeigen. In dieser grundsätzlichen Hinsicht greift jedoch die Novellierung nach Ansicht von **Mehr Bahnen!** zu kurz.

Wichtigstes Ziel der Regionalisierung ist es, einen kundennäheren SPNV/ÖPNV zu realisieren. Vor allem über eine klare Zuordnung der Aufgabenträgerschaft mit größerer Nähe zum Fahrgast und den Wettbewerb verschiedener Verkehrsunternehmen soll die Qualität des Verkehrs für den Kunden verbessert werden. Die staatlichen Mittel sollen effizienter eingesetzt und aufgrund der jeweiligen Einsparungen Mehrverkehre bestellt werden, so dass der Kunde sowohl über eine bessere Qualität als auch über ein verbessertes Angebot profitiert.

Die Einführung der ersten Stufe des Integralen Taktfahrplans (ITF) war ein sehr wichtiger Fortschritt, dessen Fortsetzung mit der Einführung der zweiten Stufe des ITF vor der Tür steht. Das Erscheinungsbild des SPNV hat sich durch den zunehmenden Einsatz moderner Fahrzeuge sowie Verbesserungen im Bereich vieler Haltepunkte häufig deutlich verbessert. Beispielhaft hervorgehoben sei hier das Programm „100 Fahrradstationen“, mit dem NRW hinsichtlich der Verknüpfung des Bahn- und Fahrradverkehrs eine bundesweite Vorreiterrolle übernommen hat. Sehr positiv sind darüber hinaus Programme wie „Moderne Bahnhöfe in NRW“ oder die städtebauliche Integration von Bahnhöfen in ihr städtisches Umfeld.

Gleichwohl kann man ständigen Berichten in der Presse, Diskussionen mit den Fahrgästen, Marktuntersuchungen oder den Berichten der Arbeit der Schlichtungsstelle Nahverkehr entnehmen, dass sich das Image des SPNV in NRW kaum, zumindest aber nicht nachhaltig verbessert hat. In der besonderen Kritik steht dabei immer wieder die Deutsche Bahn AG. Demgegenüber wird die Angebotsqualität anderer Bahnunternehmen, die an die Stelle der DB AG getreten sind, in aller Regel als sehr viel besser bezeichnet: Offensichtlich agieren Bahnen wie die Dürener Kreisbahn, die Eurobahn im Raum Bielefeld, die Dortmund-Märkische Eisenbahn und die Regio-Bahn/Rheinisch-Bergische Eisenbahn auf der Strecke Kaarst – Düsseldorf – Mettmann sehr viel kundennäher. Die DB AG hat demgegenüber mit ihren Regionalbahnen Rhein-Ruhr, Rheinland und Westfalen sowie mit DB Netz und DB Station & Service keine ähnlich positive Kundennähe erreicht.

Entscheidendes Instrument, um die staatliche Verantwortung für einen besseren SPNV/ÖPNV zu Gunsten von mehr Kundennähe und effizienterem Finanzmitteleinsatz auszuüben, ist der Wettbewerb. In der Novellierung des Regionalisierungsgesetzes fehlen aber aus der Sicht von Mehr Bahnen! Ausführungen - z.B. in einer Präambel - zum Prinzip Wettbewerb,¹ auch wenn die entsprechenden Wettbewerbsgesetze (insbesondere das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen, GWB, vor dem Hintergrund des europäischen Rechtsrahmens) durchaus für sich allein greifen dürften.

Immerhin geht das novellierte Gesetz an einer Stelle² bzw. in der Begründung an zwei Stellen³ auf Wettbewerb ein. Zentraler Punkt ist dabei das Auslaufen der Fahrzeugförderung, welche bislang primär der DB AG aufgrund ihres hohen Marktanteils zugute kam. Insbesondere bei den laufenden Ausschreibungen und in einer Übergangsphase von mehreren Jahren stellt es allerdings ein gravierendes Problem für die Wettbewerber der DB AG dar, dass sie gegen die DB AG mit ihren geförderten Altfahrzeugen antreten müssen, ohne dass bisher eine befriedigende Ausgleichsregelung aufgezeigt worden wäre. Auch das novellierte Regionalisierungsgesetz zeigt hier keinen befriedigenden Ausweg auf.

Gleichwohl ist die Abschaffung der Fahrzeugförderung als eine der gravierendsten Änderungen im neuen Gesetz vom Grundsatz her prinzipiell richtig: Sie ermöglicht es den Unternehmen, in Zukunft vor allem auf Leasingmodelle zurückzugreifen und von der für börsennotierte Unternehmen unerwünschten hohen Kapitalbindung wegzukommen. Die Regelung, dass die neuzuschaffende Management-Gesellschaft der Zweckverbände und des Landes einen Fahrzeugpool einrichtet, der die benötigten Fahrzeuge wettbewerbsneutral zur Verfügung stellt, ist eine Kann-Vorschrift, die bei den laufenden Ausschreibungen nicht umgesetzt worden ist und in Zukunft nicht zwingend angewendet werden dürfte. Wichtiger wäre es, für die jetzt beginnende, mehrjährige Übergangsphase Möglichkeiten aufzuzeigen, wie mit der Bevorzugung der DB AG umzugehen ist, weil ansonsten die Gefahr besteht, dass die Herausbildung eines echten Wettbewerbsmarktes weiterhin über Jahre verhindert wird und die Marktzugangshürden vor allem für die verkehrlich besonders interessanten Strecken dauerhaft hoch bleiben.

In NRW wurden bislang nur relativ wenig Verkehre – rund 10 Prozent - ausgeschrieben; eine Vorreiterrolle haben dabei die Zweckverbände Ostwestfalen-Lippe und Münsterland übernommen. Inzwischen hat sich die Situation aber deutlich verbessert: In einigen Zweckverbänden laufen bereits Ausschreibungen bzw. sie werden vorbereitet. Diese Entwicklung, die **Mehr Bahnen!** ausgesprochen positiv bewertet, belegt die Handlungsfähigkeit entsprechend innovativer Aufgabenträger. Trotzdem sollte das Instrument Wettbewerb für die geplante Management-Gesellschaft und für die überregionalen SPNV-Verkehre, die als Ersatz für die wegbrechenden InterRegio-Verkehre geplant werden, eine stärkere Rolle spielen und entsprechend offensiv im Regionalisierungsgesetz platziert werden (z.B. im Rahmen des § 6).

¹ Dies auch vor dem Hintergrund der sich derzeit durchsetzenden Ausschreibungspflicht im SPNV (OLG Düsseldorf, 27.6.2002)

² § 6 Abs. 1, Bildung wettbewerbsneutraler Fahrzeugpools

³ zu § 11 Abs. 2, Anrechnung der § 6a-AEG-Mittel, und zu § 12 Abs. 3, wiederum Fahrzeugpools

Relativ große Einigkeit besteht im allgemeinen darüber, dass der angestrebte Wettbewerb keinen reinen Kostenwettbewerb darstellen soll, sondern dass es sehr stark um Qualität geht. Das Land NRW ist hierzu bereits über die Förderung der „Schlichtungsstelle Nahverkehr“ der Verbraucherzentralen innovativ geworden: Dieser Weg ist unbedingt forzusetzen. Als Vorbild kann hierbei Großbritannien dienen, wo die Kunden des SPNV erheblich größere Rechte als in Deutschland genießen. Die dortige Kundenvertretung („Rail Passenger Council“, RPC) wird mit staatlichen Mitteln gefördert, und die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden regelmäßig hinsichtlich ihrer Qualität verglichen sowie die Ergebnisse veröffentlicht. Leider fehlt im Regionalisierungsgesetz ein entsprechend innovativer Ansatz: Informationen wie in Großbritannien könnten jedoch bei Ausschreibungen im Qualitätswettbewerb wertvolle Entscheidungshilfen für Vergabeentscheidungen liefern und darüber hinaus unmittelbaren Druck auf die Unternehmen ausüben, mehr Kundennähe zu beweisen. **Mehr Bahnen!** hält diesen Ansatz für dringend erforderlich und ergänzungsbedürftig.

Zu den einzelnen Fragen:

Fragen 1 bis 5: Metrorapid und Auswirkungen auf den übrigen SPNV

Die Bedeutung des Metrorapid ergibt sich vor allem aufgrund seiner industriepolitischen Bedeutung. Die Diskussion, wie er verkehrspolitisch zu bewerten ist, ist sicher nicht an dieser Stelle zu führen. Entscheidend dürften die Fragen der Finanzierbarkeit und der Einbindungsmöglichkeit in den übrigen SPNV und ÖPNV sein. Aus der Sicht von **Mehr Bahnen!** als Vereinigung für mehr Wettbewerb sind folgende Aspekte unabhängig von der Entscheidung für oder gegen die Realisierung des Metrorapid von größter Bedeutung:

- Das Verkehrsangebot auf der Schiene muss in NRW erheblich und noch weit über den Rahmen des ITF II hinaus verbessert werden, um gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähig zu sein. Das gilt nicht nur für den Korridor Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund. Mehr Verkehr auf der Schiene ermöglicht mehr Bahnunternehmen eine Perspektive und ist bei funktionierendem Wettbewerb aktive Mittelstandsförderung.
- Nicht nur das Verkehrsangebot, sondern auch die Infrastruktur ist auszubauen: Vergleicht man die heutigen Reisezeiten in NRW, insbesondere auf den zunehmend wichtigeren Entfernungen zwischen 50 und 150 Kilometer, so fällt vor allem bei häufigeren Umsteigevorgängen (SPNV \Leftrightarrow SPNV, aber auch SPNV \Leftrightarrow ÖPNV) die fehlende Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Pkw auf, insbesondere in den – nach wie vor überwiegenderen – Zeitlagen ohne Staus auf Autobahnen und Straßen. Eine Beschleunigung ist neben dem ITF insbesondere durch mehr Pünktlichkeit und die Verkürzung der Taktzeiten⁴ zu erreichen. Für das Schienennetz heißt das: Die Kapazität ist verstärkt auszubauen.
- Im Fernverkehr stellt die Achse Düsseldorf – Dortmund nach wie vor einen Engpass dar, weil es auf ihr bis heute keinen echten Fernverkehr gibt; ICE, IC/EC, IR und RE sind annähernd gleich schnell. Vor diesem Hintergrund ist

⁴ Vor allem sind die Umsteigemöglichkeiten von der S-Bahn auf schnellere Züge zu verbessern: Wer z.B. von Ratingen nach Köln fährt, findet heute oft in der langsamen (und durch die vielen Halte langsam wirkenden) S-Bahn das schnellste Verkehrsmittel vor; ein Umstieg auf schnellere Züge in Düsseldorf Hbf lohnt sich oft nicht, weil diese dafür nach wie vor zu selten fahren.

die Leistungsfähigkeit speziell für den Fernverkehr beträchtlich zu erhöhen, beispielsweise durch eine Neubaustrecke Düsseldorf – Essen und eine Beschleunigung der Strecke Recklinghausen – Münster auf Tempo 200.

- In den kommenden Jahren und Jahrzehnten muss wieder in erheblichem Umfang Güterverkehr auf die Schiene zurückverlagert werden. Gerade für die Wettbewerber der DB Cargo, die inzwischen erhebliche Marktanteile erringen konnten, sind attraktive Trassen auf möglichst unabhängigen Güterverkehrsstrecken wie der Rheinischen Bahn erforderlich. Wenn der Metrorapid diese heute von DB Cargo nicht benötigte Trasse beansprucht, so sind hierfür entsprechende alternative Lösungen bereitzustellen.
- Beim Metrorapid greift nicht der heute häufig gegenüber dem aktuelleren GWB beanspruchte § 15 AEG,⁵ d.h. es besteht sicher Ausschreibungspflicht. Private Bahnen wie verschiedene **Mehr-Bahnen!**-Mitgliedsunternehmen betreiben heute praktisch jede Art von Verkehrstechnologie. Auch der Ausweg, dass nur die DB das Know-how habe, um den Metrorapid betreiben zu können, funktioniert nicht: Die DB AG hat ebenso wenig technische Erfahrung mit der Magnetbahn wie jedes andere Unternehmen.
- Der in Frage 5 anklingenden Gefahr, dass durch den Metrorapid und mögliche Kostenrisiken der herkömmliche SPNV gefährdet sein könnte, muss durch einen klaren Vertrag mit dem Metrorapid-Betreiberunternehmen begegnet werden; ob die DB AG oder ein anderes Unternehmen dazu bereit ist, wird sich zeigen. Weniger problematisch ist hingegen die in Frage 4 angesprochene Verwendung von Finanzmitteln aus dem Bundesregionalisierungsgesetz für den Betrieb – nicht Investitionen – des Metrorapid, da hierbei nur seine verkehrliche Rolle zu würdigen ist: Wenn er wie ein RegionalExpress fährt, kann er auch Zuschüsse wie ein RegionalExpress bekommen. Allerdings müssen die Zuschüsse je Zugkilometer im Rahmen der sonstigen SPNV-Zuschüsse liegen und im Wettbewerb ermittelt werden.

Mehr-Bahnen! hat, zusammenfassend, keine dezidierte Position pro oder contra Einbeziehung des Metrorapid in das neue Regionalisierungsgesetz; auch die Frage eines eigenen Metrorapidfinanzierungsgesetzes ist originär von der Politik zu beantworten. Wichtig ist nur: Der SPNV in NRW muss flächenhaft verbessert werden, erhebliche Investitionen sind in das Schienennetz erforderlich, um einen Quantensprung zu ermöglichen, und die Einführung von mehr Wettbewerb darf durch den Metrorapid nicht verlangsamt oder auf Teilsegmente des öffentlichen Verkehrs beschränkt werden. Wenig hilfreich sind in diesem Zusammenhang Aussagen, die DB AG müsse den Metrorapid im Sinne von NRW vorantreiben, „oder es werde ausgeschrieben“. Ausgeschrieben werden muss nach geltender Rechtslage ohnehin.

Frage 6: Schienenersatzverkehr

Das Regionalisierungsgesetz des Bundes ist hierzu wenig konkret: Demnach ist „insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren“. Die Klarstellung des ersten Regionalisierungsgesetz in NRW war sicher sehr positiv für die

⁵ Nach AEG kann, nach GWB muss ausgeschrieben werden. Jüngere Vergabeentscheidungen, insbesondere der rechtskräftige Spruch der Vergabekammer Magdeburg vom 6.6.2002 bestätigen, dass das GWB das *lex specialis* ist; ebenso – erstmals gerichtlich – das OLG Düsseldorf am 27.6.2002.

Schiene, erlaubt aber auch relativ wenig Flexibilität, wo dies möglicherweise durchaus sinnvoll ist. Grundsätzlich sind Schienenersatzverkehre in zwei Bereichen möglich:

- a) dort, wo ein Schienenverkehr wegen niedriger Fahrgastzahlen weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll ist, und
- b) dort, wo er sich noch nicht rechnet, weil dafür die Fahrgastzahlen nicht ausreichen, perspektivisch, gegebenenfalls auch langfristig, aber sinnvoll ist (hier müsste man strenggenommen besser von „Schienenvorlaufverkehren“ sprechen).

Der Fall a) dürfte in Teilen Ostdeutschlands gelegentlich vorkommen, ist aber für ein dichtbesiedeltes Land wie NRW kaum vorstellbar. Zwar mag es in Tagesrandlagen oder am Wochenende immer wieder einzelne schlecht ausgelastete Züge geben, aber diese durch Busse zu ersetzen, heißt gleichzeitig die Angebotsqualität massiv zu verschlechtern (andere Abfahrtsorte, andere Fahrtstrecken, andere Fahrzeiten usw.). Stimmt das Angebot und stimmen vor Ort die infrastrukturellen Voraussetzungen (Beleuchtung auf Bahnhöfen im ländlichen Raum, Abkehr von „Angsträumen“, also niveaugleiche Übergänge statt Unterführungen, gegebenenfalls AST-Anschluß usw.), so dürfte jede Bahn in NRW auch in Tagesrandlagen eine ausreichende Fahrgastnachfrage erfahren, zumal bei Betrachtungen der Wirtschaftlichkeit nicht einzelne Züge, sondern immer die Auslastung über den gesamten Tag zugrunde gelegt werden sollte. Bevor also Züge durch Busse ersetzt werden, sollten zunächst die Rahmenbedingungen sehr kritisch überprüft werden.

Der Fall b) dürfte in NRW sehr viel häufiger sein: Besonders typisch ist hier das Münsterland, das einst ein engmaschig geknüpftes Schienennetz besessen hat, heute aber nur noch torsomäßig von der Schiene erschlossen ist. Der Erfolg zahlreicher Schnellbuslinien und die erheblichen Fahrzeugzahlen auf den Bundesstraßen belegen dies sehr eindeutig - wie z.B. auf der B 67 zwischen Bocholt und Borken, mit der Konsequenz der Planung einer B 67 neu, aber ohne Fortschritte bei der Reaktivierung der parallel verlaufenden Bahnstrecke. In einem solchen Raum, der aufgrund einer jahrzehntelangen Fehlentwicklung heute einen sehr niedrigen ÖPNV-Anteil im Modalsplit hat, bieten sich „Schienenvorlaufverkehre“ durchaus an und sollten perspektivisch durch Reaktivierung der vorhandenen Bahnstrecken und gelegentlich sogar neue Strecken ersetzt werden.

Das wird auch deutlich, wenn man folgende Zahlen miteinander vergleicht: Die Angebotsleistung im SPNV ist in Nordrhein-Westfalen als mit 14,1 Prozent im Vergleich zum Bevölkerungsanteil von 21,7 Prozent ausgesprochen unterdurchschnittlich und korrekturbedürftig (ITF I; Verbesserung durch ITF II, aber noch nicht ausreichend). Problematisch ist in diesem Zusammenhang allerdings die Starrheit der Verteilung der Bundesregionalisierungsmittel: Bundesländer, die ihren SPNV erheblich ausweiten, werden beim Aufteilungsschlüssel dieses Gesetzes nicht mit zusätzlichen Mitteln bedacht, so dass hier für die Zukunft bzw. für die nächste Novellierung des Regionalisierungsgesetzes des Bundes erheblicher Handlungsbedarf besteht. NRW muss auf Bundesebene sein Gewicht verstärken.

Abschließend ist auf einen wichtigen Grundsatz hinzuweisen, wenn Busverkehre die Rolle der Schiene - im Einzelfall oder als „Vorlaufbetrieb“ - übernehmen: Sie sollten dann umgekehrt wie die Schiene in einem transparenten Vergabeverfahren ausgeschrieben werden. Die jeweilige Ausschreibung sollte sehr stark fahr-

gast- und qualitätsorientiert sein, um einen mittel- bis langfristigen Übergang zum Schienenverkehr ermöglichen.

Fragen 7 bis 9 und 11: Management-Gesellschaft, Zweckverbände und landesweiter Tarif

Nach dem Prinzip der Subsidiarität sollte die Verantwortung möglichst nah am "Endkunden" angesiedelt sein, ebenso wie es für übergreifende Verkehre eine Koordinierung geben sollte. NRW ist mit der Delegation der Aufgabenträgerschaft auf insgesamt neun Zweckverbände deutschlandweit am weitesten gegangen, doch möglicherweise zu befürchtende Nachteile sind nicht aufgetreten: Die Zusammenarbeit der Zweckverbände bei zweckverbandsübergreifenden Verkehren funktioniert, wie insbesondere auch die laufenden Ausschreibungen beweisen.

Der Subsidiarität auf der einen Seite sollte die Koordination dort gegenüberstehen, wo sie gebraucht wird: Mit dem Integralen Taktfahrplan (ITF) gibt es bereits ein positives Beispiel. Dass sich die Fortschritte beim ITF zu langsam vollziehen, ist kein Problem der Zweckverbände, sondern der Umsetzung von im Schienennetz erforderlichen Maßnahmen. Nach wie vor werden Investitionen in den Kapazitätsausbau und zu Gunsten von Infrastrukturmassnahmen für den SPNV zu langsam umgesetzt – hier fehlt es an Koordination zwischen Bund, Land und DB Netz AG. Während sich Investitionen in (Bundes-) Straßen nur volkswirtschaftlich rechnen müssen und längst als fertige Planungen in den Schubladen der Straßenbauämter liegen, müssen sich Investitionen in das Schienennetz auch betriebswirtschaftlich rechnen. Eine Management-Gesellschaft des Landes müsste also vor allem den Prozess des Ausbaus des Schienennetzes beschleunigen.

Eine sinnvolle Rolle könnte eine Management-Gesellschaft des Landes bei der Abstimmung von Fern- und Nahverkehr spielen: Leider hat die Bahnreform den „Regionalverkehr“, also den interregionalen Verkehr, der bisher vor allem von den InterRegios des DB AG dargestellt wurde, nicht als eigenständigen Verkehr definiert. Ein Fortschritt ist insofern die Novellierung des Bundesregionalisierungsgesetzes, in dem zum ersten Mal ein Betrag von jährlich gut 100 Mio. Euro für Verkehre vorgesehen ist, die bislang in die Zuständigkeit des Bundes fielen. Das Land sollte die sich damit ergebende Chance nutzen und den Fortbestand des InterRegio gewährleisten – als eigenständiges Zugprodukt und nicht durch Umwandlung in einen RegionalExpress (RE), für den dann bei Vergaben an die DB AG die Pauschal-Zugkilometersätze nach WIBERA gezahlt werden. Für InterRegio-Verkehre würde es reichen, Zuschüsse in Aussicht zu stellen, mit deren Hilfe das beauftragte Unternehmen gewinnorientiert fahren kann. Der Erfolg des Connex-InterRegios (InterConnex) von Gera über Leipzig und Berlin nach Rostock ohne Zuschüsse, nur mit Leistungsabgeltungen für anerkannte Fahrweise im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) beweist vor allem dank eines eigenen, einfachen Preissystems (nicht DPT), dass Strecken im „interregionalen Fernverkehr“ befahren werden können, aus deren Bedienung sich die DB AG seit Jahren zurückzieht. Aufgabe einer Management-Gesellschaft wäre es, zusammen mit den benachbarten Bundesländern ein „InterRegio-Netz“ zu definieren und strecken- bzw. teilnetzweise auszuschreiben (Beispiele Mitteldeutschland-Verbindung, Ruhrgebiet – Nordsee, Ruhrgebiet – Trier/Saarbrücken/Luxemburg usw.).

Ein zweites gravierendes Problem ist aus Kundensicht die Tarifproblematik. Gerade in Nordrhein-Westfalen überqueren ständig Menschen Verbundraumgrenzen, nicht nur als regelmäßige Pendler – dann können die Probleme noch relativ einfach gehandhabt werden –, sondern häufig auf durchaus wechselnden Routen. Die dabei auftretenden Probleme sind seit Jahren hinlänglich bekannt, wären oft aber auch denkbar einfach zu bewältigen: Entwerter in den Zügen zum Abstem-peln der (vorab gekauften) Fahrkarten beim Passieren der Verbundgrenzen⁶ oder auch mehr Kundenbetreuer in den Zügen, die auf spezielle Kundenbedürfnisse nicht mit der Arroganz des Staatsunternehmens DB AG, sondern mit Kulanz reagieren, würden bereits einen großen Teil der Probleme lösen.⁷

Demnach erscheint ein landesweiter Tarif durchaus als sinnvoll; aus der Sicht von **Mehr-Bahnen!** sind alle Maßnahmen sinnvoll, die den DPT-Tarif der DB AG in seiner Bedeutung zurückdrängen, weil er ohnehin nicht wettbewerbsneutral ist. Das gilt vor allem bei Umsetzung des neuen DB-Preissystems „PEP“ ab Dezember 2002, denn dieses Preissystem beinhaltet massive Diskriminierungen gegenüber anderen potentiellen Wettbewerbern. Bereits verbundgrenzüberschreitende Verkehre sind heute oft Fernverkehrsfahrkarten, weil bei Verbund-, aber auch Übergangstarifen häufig nur der Zielort, nicht aber der Startort frei gewählt werden kann. Fernverkehrsfahrkarten werden aber gerade im Entfernungssegment unter 180 Kilometer – also bei typischen Mittelstrecken in NRW – mit Einführung von „PEP“ durch die Reduzierung des BahnCard-Rabattes deutlich teurer.

Ob ein landesweiter Tarif oder zumindest einheitliche Tarifsysteme besser von einer Management-Gesellschaft oder von einer „freiwilligen“ „Agentur Nahverkehr NRW e.V.“ realisiert werden können, sei dahingestellt und ist von der Politik zu entscheiden. Wichtig ist das Resultat sowie die Einbeziehung der Unternehmen in die Umsetzung der Ergebnisse. Die zuvor vorgeschlagenen pragmatischen Beiträge zur schnellen Konfliktlösung – Entwerter und mehr Kundenbetreuer (zugleich Kontrolleure) in den Zügen – sind typische Aufgaben für die Unternehmen, die sie entsprechend ihren Verträgen mit den Aufgabenträgern problemlos umsetzen können. Im konkreten Fall der „Regio-Bahn“ Kaarst – Neuss – Düsseldorf – Mettmann konnten mit

- Fahrscheinautomaten und
- Entwertern im Zug sowie
- mit häufigerem Personal

hervorragende Erfahrungen gemacht werden: Die Fahrscheinautomaten sind nicht so zerstörungsanfällig und witterungsausgesetzt und vermitteln eine besondere Servicequalität; Entwerter im Zug sind ebenfalls häufige Praxis in allen ÖPNV-Verkehrsmitteln und unbegreiflicherweise in DB-Zügen nicht anzutreffen.

⁶ Häufiges Gegenargument ist die Gefahr des „Schwarz-“, bzw. „Graufahrens“; andererseits nimmt man damit in Kauf, dass sich Kunden immer wieder rechtlich nicht einwandfrei verhalten können, wenn sie die Angebote des Nahverkehrs bzw. der jeweiligen Verbünde nutzen wollen. (Streng genommen müßte man dazu aus dem Zug an der Verbundgrenze aussteigen! Zahlreiche Beispiele sind von der Schlichtungsstelle Nahverkehr dokumentiert.)

⁷ Das gilt nicht nur beim Überschreiten von Verbundgrenzen, sondern auch bei Ländergrenzen: Ein landesweiter Tarif in NRW löst beispielsweise nicht die Probleme eines Bonner Bürgers, der seine Freizeit im benachbarten Rheinland-Pfalz verbringt und beiderseits der Ländergrenzen bestehende Sonderangebote des Nahverkehrs nutzen möchte.

Häufigere Kundenbetreuer vermitteln ebenfalls eine positive Servicequalität und registrieren – weil auch in den S-Bahnen der DB AG unterwegs – einen vergleichsweise niedrigeren Schwarzfahrer-Anteil bei der „Regio-Bahn“. Da solche Qualitätsmerkmale von den Aufgabenträgern problemlos in Ausschreibungen verlangt und anschließend im Verkehrsvertrag fixiert werden können, bewährt sich Wettbewerb überall dort, wo er stattfindet, während Pauschalvergaben großer Teile des Nahverkehrs an die DB AG in der Regel kaum zu konkreten Qualitätsvorgaben im Hinblick auf die Servicequalität führen.

Zusammengefasst gilt es also zwei Ziele zu verfolgen:

- die Koordination der Aufgabenträger auf Landesebene;
- die Aufrechterhaltung der Handlungsfähigkeit der Aufgabenträger vor Ort, z.B. bei neu zu erprobenden Maßnahmen, wofür die Aufgabenträger zunächst durchaus regionale Konzepte zusammen mit den bei ihnen tätigen Unternehmen testen sollten, ehe sie dann gegebenenfalls landesweit umgesetzt werden.

Regionalisierung bedeutet also auch aus Sicht der Unternehmen, einen sinnvollen Kompromiss zwischen regionaler Verantwortung und landesweiter Koordination zu finden.

Frage 10: Fahrzeugpool und Wettbewerb

Das Thema wurde zusammen mit dem Thema „Wettbewerb“, das im Gesetzesentwurf zu kurz kommt, bereits in der „Allgemeinen Stellungnahme“ (S. 2/3) abgehandelt. Das Fazit hier noch einmal in Stichworten: Ein Fahrzeugpool bietet zwar den Vorteil von mehr Chancengleichheit im Wettbewerb (Modell Niedersachsen), erschwert aber flexible regionale und unternehmensspezifische Lösungen. Richtig ist die Abschaffung der Fahrzeugförderung, um den Unternehmen Flexibilität bei der Fahrzeugbeschaffung zu ermöglichen (u.a. Leasingmodelle). Für die Übergangszeit, während der die DB AG mit geförderten Altfahrzeugen gegen ihre Wettbewerber ohne diese Vorteile antreten kann, müssen Lösungen gefunden werden, um faire Ausschreibungsentscheidungen zu ermöglichen. Die Fahrzeugförderung der DB war nach dem Urteil des OLG Düsseldorf eine nicht-notifizierte, nach EU-Recht aber zu notifizierende Beihilfe und insofern rechtlich fragwürdig.

In NRW sind – ähnlich wie bundesweit – bislang nur etwa zehn Prozent des SPNV im Wettbewerb vergeben worden: Bildet sich, deutschlandweit betrachtet, ein Leasingmarkt durch mehr Wettbewerb und durch einen höheren Marktanteil, den die Wettbewerber für sich gewinnen, so können davon auch kleine Unternehmen profitieren. Wichtig ist eine zügige, gleichwohl kontrollierte Einführung des Wettbewerbs. Sinnvoll sind für jeden Aufgabenträger transparente Wettbewerbsstrategien, in denen verkehrlich und betrieblich sinnvolle Teilnetze gebildet und konkrete Ausschreibungstermine genannt werden. Diese „Fahrpläne in den Wettbewerb“ sollten auf Landesebene koordiniert werden.

Die Fragen zu den einzelnen Paragraphen des novellierten Gesetzes

richten sich vor allem an die Zweckverbände und werden deshalb nicht von **Mehr-Bahnen!** beantwortet. Wichtig erscheinen aus Verkehrsunternehmenssicht folgende Aspekte:

Infrastrukturförderung und Reaktivierungen

Neu wird in § 2 als Grundsatz aufgenommen, zur Vermeidung von Stilllegungen „auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art“ hinzuwirken. Dieser Ansatz ist hochinteressant und innovativ, könnte aber vor dem Hintergrund der beginnenden Diskussion um eine „Regionalisierung des Schienennetzes“ und mehr Wettbewerb noch weiter gehen. Grundsätzlich ist die Frage zu stellen, warum es Wettbewerb nur beim Verkehr auf der Schiene, nicht aber auch beim Betrieb der Infrastruktur geben sollte. Ein großer Teil der Regionalisierungsmittel, den die Länder vom Bund für die Leistungen im Schienenbereich erhalten, fließt derzeit ohne größere Einflussmöglichkeiten zurück an das Bundesunternehmen DB Netz AG: Das ist auf Dauer und aus Landessicht nicht akzeptabel.

Eisenbahninfrastrukturbetreiber sind nicht nur wichtig im Zusammenhang mit Stilllegungen, sondern können eine wichtige Rolle bei allen Strecken spielen, die nicht dem Hauptnetz zuzurechnen sind. In NRW gibt es dafür mit der Dürener Kreisbahn, mit der „Regionalen Bahngesellschaft Kaarst, Neuss, Düsseldorf, Erkrath, Mettmann, Wuppertal“, kurz „Regio-Bahn“, und mit der EVS-Euregio-bahn im Raum Aachen gleich drei sehr interessante Beispiele. Analog zum Straßenbereich, wo es neben Bundesstraßen auch Landes- und kommunale Straßen gibt, sorgt eine Regionalisierung auch bei der Schieneninfrastruktur für sehr positive, dem Land und der Region zugute kommende Effekte. Die Verwendung der Trasseneinnahmen ist bei DB Netz völlig intransparent – ein Großteil der Einnahmen fließt beispielsweise in andere Bereiche (andere Länder, Fernverkehr mit Haupt- und Hochgeschwindigkeitsstrecken, Modernisierungen als „getarnter Kapazitätsrückbau“) ab -, während die Verwendung der Landesmittel bei den drei genannten Teilnetzen bzw. Strecken völlig offenkundig ist. Moderne Infrastruktur, insbesondere auch einladende Bahnhöfe und Haltepunkte, haben zusammen mit einem guten Verkehrsangebot einen wesentlichen Anteil am in allen drei Fällen zu verzeichnenden Fahrgastzuwachs.

Mehr-Bahnen! schlägt daher vor, den Wettbewerb auch im Bereich der Infrastruktur zu öffnen, also „Eisenbahninfrastrukturbetreiber regionaler Art“ nicht nur im Zusammenhang mit der Vermeidung von Stilllegungen, sondern ganz allgemein zu fördern. Ideales Modell ist dafür die Rückübertragung von Infrastrukturverantwortung für regionale Strecken an den Staat, wobei verschiedene Modelle – Pacht, Kauf, Kauf im Rahmen von § 11 AEG und unmittelbare Übertragung nach § 26 ENeugliedG – möglich sind. Sanierung und Ausbau sowie der Betrieb der jeweiligen Teilnetze oder Strecken, gegebenenfalls auch ihre Reaktivierung, sollten dann, über die Dürener Kreisbahn und die „Regiobahn“ hinausgehend, im Wettbewerb vergeben werden; die genauen Konditionen müssen von den jeweiligen Aufgabenträgern festgelegt werden.

Sinnvoll ist in diesem Zusammenhang vorrangig die Sicherung der derzeit im Trassensicherungsvertrag enthaltenen Strecken: Die notwendige Trassensiche-

rung ist die niedrigste Stufe der Infrastrukturbewirtschaftung, die an interessierte Unternehmen vergeben werden kann. Aufgrund unternehmerischen Interesses an einer „höherwertigen“ Bewirtschaftung wird sich anschließend gleichsam automatisch der Wunsch nach einer Reaktivierung ergeben, wobei das wirtschaftlich orientierte Handeln des jeweiligen Infrastrukturbetreibers zwangsläufig zu kosteneffizienten Lösungen führen wird (Ausbaustandard für den Güterverkehr z.B. deutlich niedriger als für den SPNV; beim SPNV oder Stadtbahnbetrieb niedriger als im Hauptstreckennetz).

Die Initiierung von Wettbewerb im Infrastrukturbereich wird sicher einige Jahre dauern; insbesondere muss interessierten Unternehmen vorab die Gelegenheit gegeben werden, sich über die wirtschaftlichen Bedingungen und mögliche Kooperationen – mit anderen Unternehmen, mit den regionalen Aufgabenträgern und mit den Kommunen – zu informieren. Das Eigentum an der Strecke und die Verantwortung sollte bei der öffentlichen Hand verbleiben, gleichzeitig wirtschaftliches Handeln der beteiligten Unternehmen z.B. bei Reaktivierungen aber nicht erschweren. Ideale Einstiegsprojekte stellen die Strecken des heutigen Trassensicherungsvertrages und die Reaktivierung von bereits schon heftig diskutierten Strecken bzw. Teilnetzen (Niederbergbahn, Münster – Neubeckum und Tecklenburger Nordbahn) dar, denen dann nach und nach die Ausschreibung der Infrastrukturbewirtschaftung des gesamten regionalen Netzes in NRW folgen kann.

SPNV-Finanzierungsplan

An dieser Stelle scheint sich die Diskussion zur Verteilung der Regionalisierungsmittel zwischen Bund und Ländern mit neuen Rollen (Land/Zweckverbände) zu wiederholen. Grundsätzlich gilt: Wer langfristig Verkehr bestellen soll, braucht Planungssicherheit; das gilt für die Länder in ihrem Verhältnis zum Bund ebenso wie für die Zweckverbände in ihrem Verhältnis zum Land. Das vorgeschlagene Verfahren, wie dieser Plan aufgestellt werden soll, erscheint aus der Sicht von **Mehr-Bahnen!** als durchaus akzeptabel, weil der Vorschlag von der gemeinsamen Management-Gesellschaft der Zweckverbände erarbeitet wird.

Zu hinterfragen ist in diesem Zusammenhang aber, warum nicht auch bereits vom Land bei der vorliegenden Gesetzesnovellierung Erfolgsparameter angedacht werden: Ein jeweiliger Sockelbetrag sollte sicher auf der Grundlage von Streckenlänge und -kosten (Trassenpreise), Einwohnern und Fläche (Potentiale für weitere Strecken) an die Zweckverbände gezahlt werden. Darüber hinaus sollte aber vom Land darauf hingewirkt werden, auch Erfolgsparameter wie Fahrgastzahl bzw. -entwicklung und Angebotsqualität einzubeziehen. Letztlich geht es nicht nur um die Bereitstellung eines guten Angebotes für den Fahrgast, sondern auch um dessen Vermarktung, entweder direkt durch die Zweckverbände oder durch die Verkehrsunternehmen (oder beide). Wichtig ist dabei, Anreize für einen Qualitäts- statt für einen reinen Kostenwettbewerb zu setzen, um so das Image des SPNV und des ÖPNV in NRW weiter zu erhöhen.