

DGB Bezirk NRW • Postfach 10 19 55 • 40010 Düsseldorf

An den
Vorsitzenden des Verkehrsausschusses im Landtag
NRW
Herrn Manfred Hemmer (MdL)
z. Hd. Herr Harald Holler
Postfach 10 11 43

Friedrich-Ebert-Str. 34-38
40210 Düsseldorf

Telefon: 0211 -3683-0
Telefax: 0211 -3683-159
Durchwahl - 113

<http://www.nrw.dgb.de>
E-Mail: Nicola.Hirsch@dgb.de

40002 Düsseldorf

Abteilung
Wirtschafts-, Arbeitsmarkt-
und Verkehrspolitik
Dr. Nicola Hirsch

Unsere Zeichen
Hi/BI

Datum
06.08.02

**Öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf der Landesregierung
zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen
Schienenpersonenverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des
ÖPNV (Regionalisierungsgesetz)**

Sehr geehrter Herr Hemmer,

anbei übersende ich Ihnen die Stellungnahme des DGB Bezirk NRW
und seiner Mitgliedsgewerkschaften zu dem Fragenkatalog des
Verkehrsausschusses vom 02. Juli 2002.

Zur Klärung etwaiger Rückfragen stehe ich Ihnen selbstverständ-
lich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Nicola Hirsch

Anlage



**Deutscher
Gewerkschaftsbund**

**Bezirk
Nordrhein-Westfalen**

im Juli 2002

G:\WP\Abt-VP\Regionalisierungsgesetz\Stellungnahme Fragenkatalog 2.7.02.doc

Stellungnahme

des DGB und seiner Mitgliedsgewerkschaften zu dem Fragenkatalog des Verkehrsausschusses vom 02. Juli 2002

Öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NRW)

SEB-AG Düsseldorf
BLZ 300 101 11, Konto 1650 210 800

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Material

Sie erreichen uns ab Hauptbahnhof Düsseldorf
Ausgang "Innenstadt" 5 Minuten Fußweg

Datenschutzhinweis nach § 33 Abs. 1:
Name, Adresse und zur Bearbeitung notwendige Angaben werden vertraulich gespeichert.

DGB

**Zu den Fragen 1 bis 4 sowie zu § 11:
Metrorapid**

An verschiedenen Stellen des Gesetzes beabsichtigt der Gesetzgeber, den Metrorapid in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW einzu- beziehen (z.B. in § 1 Abs. 3, § 11 Abs.1). Der DGB akzeptiert dieses Vorgehen unter der Bedingung, dass die für die Realisierung des innovationspolitisch bedeutsamen Projektes „Metrorapid“ notwendigen Finanzierungsmittel zusätzlich zu den bisherigen Fördermitteln des öffentlichen Nahverkehrs aufgebracht werden.

Das Land NRW hat in der Vergangenheit einige Anstrengungen unternommen, den sich über Jahrzehnte aufgestauten Investitionsrückstand im öffentlichen Nahverkehr aufzuholen. Einige Verbesserungen sind auch für die Kunden spürbar geworden. Allerdings existiert noch weiterer Modernisierungs- und Ausbaubedarf des Gesamt-ÖPNV-Systems. Die Verbesserung des gesamten ÖPNV in NRW ist ausdrücklicher Wille der Koalitionsvereinbarung der Regierungsparteien. Daher müssen bei Auslaufen der bisherigen Fördermaßnahmen die dann freiwerdenden Mittel in die Verbesserung der Angebote im „herkömmlichen“ Nahverkehr eingesetzt werden, um nicht wieder einen Modernisierungstau zu produzieren.

Zur Frage 5:

Der Gesetzentwurf hat für die Festlegung des Angebotes die im Jahr 2002 erbrachten SPNV-Betriebsleistungen zu Grunde zu legen. Andernfalls könnten für die Finanzierung des „herkömmlichen“ SPNV nicht mehr ausreichende Finanzmittel zur Verfügung stehen.

Zur Frage 6 sowie zu den Fragen zu § 11

Der DGB NRW akzeptiert die normierte Möglichkeit, Regionalisierungsmittel für Schienenersatzverkehre zu verwenden, soweit dies unter Einsparung von Kosten und Fördermitteln zu einer Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung des Nahverkehrsangebotes führt. Allerdings fordert der DGB, dass die hierbei freiwerdenden Fördermittel wieder in die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs fließen.

Zu den Fragen 7, 8 und 9

Der DGB begreift die Bildung einer Managementgesellschaft als einen Versuch, die Planung und Gestaltung des Nahverkehrs in dem raumstrukturell stark miteinander verflochtenen Land Nordrhein-Westfalen zusammen zu fassen. Der DGB begrüßt diese Absicht und unterstützt die Bildung einer Management-

gesellschaft, wenn dies als Einstieg in die institutionelle Vereinheitlichung der zu stark ausdifferenzierten Verbundlandschaft angesehen wird. Die Gesellschaft hat ausschließlich beratende und koordinierende Funktion. Eine Verlagerung der Zuständigkeiten bzw. eine Aushöhlung der Kompetenzen der einzelnen Zweckverbände ist dauerhaft auszuschließen. Kompetente und effiziente Organisationen sind insbesondere vor dem Hintergrund eines zunehmenden Ausschreibungswettbewerbs zur Sicherung von Qualität und Leistung wichtig.

Im Hinblick auf die Vertretung der Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die als Pendler auf einen bedarfsgerechten öffentlichen Personennahverkehr angewiesen sind, und der Beschäftigten in den Nahverkehrsunternehmen fordert der DGB eine Beteiligung des DGB und seiner Mitgliedsgewerkschaften in den Aufsichtsgremien der Managementgesellschaft.

Zur Frage 10:

Der DGB lehnt die Bildung eines Fahrzeugpools (unabhängig von deren Anbindung) ab. Damit würde die bewährte Aufgabentrennung zwischen Bestellern und Erstellern von ÖPNV-Leistungen stark eingeschränkt. Ein wirklicher Qualitätswettbewerb könnte

unter diesen Voraussetzungen nicht mehr stattfinden. Zudem würde dies die Gefahr beinhalten, dass der Wettbewerb allein auf Grundlage der niedrigsten Lohnkosten stattfinden würde.

Zur Frage 11:

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr NRW (ÖPNVG NRW) hat dazu beizutragen, die Attraktivität der öffentlichen Personennahverkehrsangebote so zu steigern, dass den ArbeitnehmerInnen und BürgerInnen eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr geboten wird.

Eine höhere Attraktivität der öffentlichen Nahverkehrsangebote bedeutet vor allem

- eine Vereinheitlichung der Tarif- und Ticketstrukturen mit sozialverträglichen Preisen,
- die Fortsetzung der begonnenen Modernisierung beim Wagenmaterial und den Strecken,
- eine bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger (MIV und ÖPNV/SPNV sowie der verschiedenen Angebote im ÖPNV/SPNV),

- einen bedarfsgerechten Ausbau der öffentlichen Verkehrsangebote.

Der DGB und seine Mitgliedgewerkschaften begrüßen daher die gesetzlichen Vorgaben zum landesweiten Tarif. Es ist den Kunden des öffentlichen Personennahverkehrs nicht zu vermitteln, wieso das Land NRW in eine unübersichtliche Anzahl von Tarifstrukturen und Ticketangeboten zerfällt. Das moderne Leben verlangt von den Bürgerinnen und Bürgern ein zunehmendes Maß an Mobilität, Ticketgrenzen wirken in diesem Zusammenhang als Mobilitätsbarrieren.

Qualitätsstandards und soziale Standards (§ 8 Abs. 3)

Der DGB begrüßt die Aufnahme der Darstellung von Qualifikationsstandards in die Nahverkehrspläne (§ 8 Abs. 3). Dies reicht allerdings nicht aus, um bei dem sich zukünftig verstärkenden Wettbewerb reine Preiswettbewerbe auszuschließen. Dumpingangebote sind nur auf Kosten der Fahrgastsicherheit, des Bedienungsservices sowie der Arbeits- und Entlohnungsbedingungen der Beschäftigten zu realisieren. Wettbewerb muss als Konkurrenz um das qualitätsvollere Angebot ausgestaltet werden, wobei sichergestellt werden muss, dass die Standards als Min-

destbedingungen landesweit eingehalten werden. Daher fordert der DGB die Normierung von einheitlichen und ausdifferenzierten Qualitätsstandards und von sozialen Standards als von den Betreibern zu erfüllende Pflichten.

Hierzu zählen insbesondere:

- Ausbildungsstandards
(wie in § 8 Abs. 3 angelegt),
- Qualifikationsstandards, zu denen Qualifikationen wie Notfall- und Konfliktmanagement für das Begleitpersonal gehören,
- Verpflichtung zur Einhaltung der tariflichen Regelungen,
- Nachweis der betriebsorganisatorischen Regelungen zur Einhaltung von gesetzlichen Vorgaben, wie z.B. das Arbeitszeitgesetz und anderer Arbeitsgesetze (z.B. durch die Vorlage von Schicht- und Beschäftigtenplänen).

Darüber hinaus fordert der DGB bei den Aufgabenträgern oder bei der Managementgesellschaft die Einrichtung eines Kontrollgremiums, das die Einhaltung der vielfältigen Standardvorgaben in der Praxis überprüft. Anderenfalls steht nach aller Lebenserfahrung

zu befürchten, dass die Einhaltung von Standards bei Vertragsabschluss zwar bestätigt aber im Alltag nicht realisiert wird. Das Kontrollverfahren muss Sanktions- aber auch Belohnungselemente enthalten.

Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften sind als Vertreter der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen an diesem Kontrollgremium zu beteiligen.