



NWO · Postfach 400 427 · D-40244 Langenfeld

An den
Präsident des Landtags Nordrhein-Westfalen
Verkehrsausschuß
Herrn Holler
Postfach 10 11 43

mail@nwo-online.de
www.nwo-online.de

D-40002 Düsseldorf



28.08.2002 Kr./Cz.
präslantag01

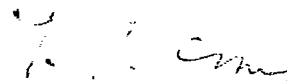
Öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NRW)

Sehr geehrter Herr Holler,

als Anlage erhalten Sie unsere Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Verband Nordrhein-Westfälischer
Omnibusunternehmen e. V. (NWO)


RA Johannes Krems
Syndikus



Stellungnahme

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

Langenfeld, 28.08.2002

NWO-kr/cz-Stellungnahme...

Stellungnahme zum Fragenkatalog der Fraktionen sowie ergänzende Ausführungen zur Änderung des § 8

Frage 1

Aus unserer Sicht besteht für die Einführung des Verkehrsträgers Metrorapid kein Verkehrsbedarf. Wenn er dennoch eingeführt wird, dann gehört er als Verkehrsmittel, sofern mit ihm ÖPNV betrieben wird, in das ÖPNV-Gesetz.

Frage 2

Wir sind für ein eigenes Metrorapid-Finanzierungsgesetz. Nur so kann sichergestellt werden, dass eine saubere Trennung bezüglich der Mittelherkunft und -verwendung erfolgt. Insbesondere kann dann genau überprüft werden, ob die Zusicherung der Landesregierung, dass für den Metrorapid keine Landesmittel verwendet werden und er auch nicht zu Lasten anderer Verkehrsmittel finanziert wird, eingehalten wird.

Frage 3

Sofern die Finanzierung des Metrorapids in einem eigenständigen Gesetz erfolgt und dem SPNV keine Mittel entzogen werden, besteht nicht die Gefahr, dass der herkömmliche SPNV an Bedeutung verliert.

Frage 4

Für den Metrorapid sollten keine Bundesregionalisierungsmittel zur Finanzierung herangezogen werden. Aus unserer Sicht wird der Metrorapid immense Subventionen erfordern. Wenn hierzu Regionalisierungsmittel verwendet werden, dann führt dies zwangsläufig dazu, dass dem sonstigen SPNV Mittel entzogen werden.

Frage 5

Die Folge des Unterschiedes ist, dass nur die Finanzierung des bedarfsgerechten SPNV-Angebot (87 Mio. Zugkilometer) gesetzlich gesichert ist. Die darüber hinausgehende Finanzierung des SPNV-Leistungsangebotes im Integralen Taktfahrplan ist nicht gesetzlich gesichert und steht unter dem Haushaltsvorbehalt.

Frage 6

Wir begrüßen es, dass nunmehr die Förderung von Schienenersatzverkehren möglich ist. Allerdings sollte die Einrichtung allein vom örtlich zuständigen Zweckverband beschlossen werden. Das Zustimmungserfordernis des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums widerspricht dem Ansatz, dass die Verantwortung und die Entscheidungshoheit vor Ort liegen soll.

Die Einschränkung, dass die übrigen Schienenverkehre nicht beeinträchtigt werden dürfen, lehnen wir ab. Weder im Gesetzestext noch in der Begründung ist näher konkretisiert, wann eine Beeinträchtigung vorliegt. Eine Beeinträchtigung könnte schon darin bestehen, dass die entsprechende Schienentrasse weniger genutzt wird. Dabei werden die Unterhaltskosten bzw. der Trassenpreis der anderen Schienenverkehre höher. Wenn dies eine Beeinträchtigung darstellt, dann wäre die Einrichtung von Schienenersatzverkehren rein praktisch ausgeschlossen. Daher sind wir der Auffassung, dass diese Einschränkung zu streichen ist.

Wenn man eine Einschränkung für erforderlich hält, dann ist aus unserer Sicht alleiniger Maßstab der Verkehrsnutzer. Die Einschränkung könnte dergestalt sein, dass Schienenersatzverkehre nur eingerichtet werden dürfen, wenn sie zu einem verbesserten Angebot für den Verkehrsnutzer führen.

Frage 7

Aus unserer Sicht ist eine Beteiligung des Landes nicht erforderlich.

Frage 8

Aus unserer Sicht gibt es keine solche Aufgabe.

Frage 9

Dies können wir nicht beurteilen.

Frage 10

Ein Fahrzeugpool bietet aus unserer Sicht keine Vorteile. Der Betreiber sollte auch für das rollende Material zuständig bleiben. Damit hat er ein eigenes wirtschaftliches Interesse am kostengünstigen Erwerb sowie an der Wartung und Pflege der Fahrzeuge.

Frage 11

Wir halten einen landesweiten Tarif bei verkehrsraumübergreifenden Linienverkehren, vor allem im Schienenpersonennahverkehr für angebracht, keinesfalls aber bei verkehrsraumbezogenen Linienverkehren. Landesweit gleiche Tarife würden es unmöglich machen, auf regionale Besonderheiten einzugehen, vorhandene Nutzersegmente auszuschöpfen und neue Nutzersegmente zu erschließen. Der Erfolg von Stadtbussystemen z.B. resultiert nicht zuletzt aus einem attraktiven Ortstarif, der vom Tarifstandard der Verkehrsgemeinschaft im übrigen abweicht.

Landesweit einheitliche Tarife würden zudem die politischen Handlungsspielräume der ÖPNV-Aufgabenträger einschränken und innovative Konzepte der Verkehrsunternehmen verhindern, mindestens behindern.

Zu den nachfolgenden Fragen nehmen wir zur Stellung, soweit diese nicht an die Zweckverbände gerichtet sind.

Zu § 13

Wir haben keine Bedenken, dass die pauschale Förderung der Vorhaltekosten für die ÖPNV-Fahrzeuge wegfällt. § 13 ist die Fortführung der alten Richtlinie Fahrzeugförderung. § 13 verfolgt den Zweck, die Qualitätsstandards bei den ÖPNV-Fahrzeugen zu verbessern. Durch die Tatsache, dass die Vorhaltekosten pauschaliert ohne Bindung an Investitionen an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet wurden, führte in der Regel dazu, dass die Mittel zur allgemeinen Defizitabdeckung genutzt wurden.

Obwohl im Gesetz bzw. in den Verwaltungsrichtlinien ausdrücklich geregelt war, dass die Vorhaltekosten die Unternehmen erhalten sollten, die tatsächlich die Fahrleistung erbringen, ist dies vielfach unterlaufen worden. Die kommunalen- bzw. Bahnbusgesellschaften erbringen einen erheblichen Teil der Verkehrsleistung durch private Subunternehmen. An diese wurden zwar die Vorhaltekosten weitergeleitet. Jedoch wurden die Subunternehmer unter Androhung einer Kündigung dazu gezwungen, ganz oder teilweise in Höhe der erhaltenen Vorhaltekosten dem kommunalen Auftraggeber einen Nachlass auf die Vergütung einzuräumen. Diesen Nachlass nutzen die Auftraggeber zu ihrer Defizitabdeckung.

Zu § 8

Ergänzend nehmen wir zu den Änderungen des § 8 Stellung.


In § 8 Abs. 1 soll eingefügt werden, dass der Nahverkehrsplan die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisiert. Wir weisen darauf hin, dass der Nahverkehrsplan in § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz geregelt ist. § 8 Abs. 3 Satz 3 bestimmt, dass der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs bildet. Er ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens bei der Genehmigungserteilung zu berücksichtigen.

Der vorgeschlagene neue Satz geht darüber hinaus. Er will den Nahverkehrsplan zum alleinigen Maßstab machen. Hierzu fehlt dem Landesgesetzgeber die Kompetenz. Welche Funktion der Nahverkehrsplan hat, ist in § 8 PBefG bundeseinheitlich geregelt. Der Landesgesetzgeber hat nur die ihm in § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG zugewiesene Zuständigkeit, die Aufstellung der Nahverkehrspläne zu regeln. Er hat jedoch keine Kompetenz, die Funktion des Nahverkehrsplanes zu ändern. Daher ist der beabsichtigte neue Satz zu streichen.

In § 8 Abs. 3 soll geregelt werden, dass der Nahverkehrsplan auch den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals enthalten soll. Damit wird in den Nahverkehrsplan eine Vorgabe aufgenommen, die in den unternehmerischen Bereich gehört. Der Nahverkehrsplan soll lediglich den Rahmen abstecken und nicht unternehmerische Aufgaben übernehmen.

Wir halten es für ausgesprochen schwierig bzw. unmöglich, Qualifikationsstandards von Fahrpersonalen zu definieren. Wer ÖPNV-Fahrzeuge führen will, muss dafür die entsprechende Ausbildung absolvieren und Prüfung ablegen. Danach kommt es darauf an, sich im Fahrdienst so zu verhalten, dass die Zufriedenheit des Kunden mit der jeweiligen Fahrt im ÖPNV möglichst hoch ist. Die Einflussfaktoren auf die Kundenzufriedenheit sind allerdings so vielfältig, dass sie in einem Nahverkehrsplan im Rahmen von Qualifikationsstandards nicht beschrieben werden können.

Verband Nordrhein-Westfälischer
Omnibusunternehmen e. V. (NWO)


RA Johannes Krems
Syndikus