

PRO BAHN

Ihr Fahrgastverband



Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.

Geschäftsstelle: Maxstr.11
45127 Essen
Tel. 0201 / 22 25 55
Fax 0201 / 23 17 07
e-mail: info@probahn-nrw.de

Landtag NW
Sekretariat des Verkehrsausschusses
z.Hd. Herrn Harald Holler
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf



Betr.: Stellungnahme zum Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes NW

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie wie gewünscht zur Vorbereitung auf die Anhörung des Verkehrsausschusses am 11.09. die schriftliche Stellungnahme von PRO BAHN NRW e.V. zum o.a. Gesetzentwurf. Leider ist uns aus Kostengründen die Bereitstellung von 150 Ausfertigungen nicht möglich.

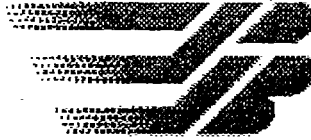
Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Lothar Ebbers
Neugahlener Str. 20
46149 Oberhausen
Tel. 0208 / 635 19 16

Mit freundlichen Grüßen

PRO BAHN

Ihr Fahrgastverband



Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.

Geschäftsstelle: Maxstr. 11
45127 Essen
Tel. 0201 / 22 25 55
Fax 0201 / 23 17 07
e-mail: info@probahn-nrw.de

Stellungnahme von Pro Bahn NRW e.V. zum Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes NW

A. Der Gesetzentwurf enthält einige erfreuliche, aber teilweise auch längst überfällige Verbesserungen. Insbesondere seien herausgestellt:

- Einsatz der Mittel nach § 8 Abs.2 Bundesregionalisierungsgesetz für die Betriebskostenförderung im SPNV
- Transfermitteleinsatz für zu reaktivierende Bahnstrecken
- Anpassung des bedarfsgerechten Verkehrsangebots an die Entwicklung, der so definierte Leistungsumfang des Fahrplanjahres 2000 ist allerdings immer noch unbefriedigend
- Änderung der Fahrzeugförderung in laufende Förderung der Fahrzeugvorhaltekosten
- Ziel des landesweiten Tarifs
- Flexibilisierung des Mitteleinsatzes durch die Zweckverbände
- Festlegung des ÖPNV-Bedarfsplans als Bestandteil der integrierten Gesamtverkehrsplanung

B. Für PRO BAHN nicht akzeptabel sind:

1. die Einführung von Magnetschwebbahnen als Verkehrsmittel im SPNV
2. die Öffnungsklausel für die Förderung von Schienenersatzverkehren in § 11 Abs.5

Zu 1. Der Metrorapid hat ausweislich der Angaben in der Machbarkeitsstudie nur geringe verkehrliche Nutzen, einen deutlich höheren Energieverbrauch als SPNV- und SPNV-Fahrzeuge, beansprucht unverzichtbare Gleistrassen im Rhein-Ruhr-Raum (Gleis 4 in Düsseldorf Hbf., Ortsgleise zwischen D-Derendorf und D-Flughafen, Rheinische Bahn in Mülheim und Essen, Streckengleis im Raum DO-Lütgendortmund), führt zu Angebotsverschlechterungen und Streichung von Durchbindungen im SPNV und SPNV, bindet Bestelltentgelte in großem Umfang und führt zu geringerer Wirtschaftlichkeit im verbleibenden SPNV entlang der Trasse. Daher ist PRO BAHN entschieden gegen den Bau des Metrorapids und auch die Aufnahme des Magnetschwebbahnverkehrs in das Regionalisierungsgesetz.

Zwar soll die Infrastrukturförderung für die Magnetschwebbahn ausgeschlossen werden, gleichzeitig ist aber die Fahrzeugvorhaltung von Magnetschwebbahnen durch die Management-Gesellschaft vorgesehen (§ 6 Abs.1 Satz 3). Ebenso ist durch die Differenzierung der Fahrzeugvorhaltekosten bei der Berechnung der Bestelltentgelte nach § 11 Abs.2 eine Landesförderung der Metrorapidfahrzeuge möglich, die im Landtagsbeschluss vom 1.3.2002 ausgeschlossen wurde. Angesichts der Tatsache, dass

ein Metrorapidfahrzeug rund achtmal so viel kostet wie ein gleich großes SPNV-Fahrzeug (Doppelstock-Wendezug mit Elektrolok), ist dies für PRO BAHN nicht akzeptabel.

Zu 2. Die Möglichkeit der Finanzierung von Schienenersatzverkehren kann zu Verhältnissen wie vor der Bahnreform führen. Die Angebotsprinzipien des Integralen Taktfahrplans (ITF) beinhalten eine zeitlich durchgängige Bedienung auch abends und am Wochenende, da nur so das Fahrgastpotential insgesamt ausschöpfbar ist.

Außerdem ergibt die geringere Auslastung der Bahnstrecke niedrigere Trassenpreiseinnahmen beim Betreiber der Strecke (i.d.R. DB Netz AG), wodurch dieser entweder die Trassenpreise durch Erhöhung von Regionalfaktoren anheben oder schlimmstenfalls die Strecke zur Abgabe bzw. Stilllegung vorsehen kann. Stattdessen ist durch gezielte Infrastrukturförderung ein weniger kostenaufwendiger Betrieb der Strecke anzustreben, um die Wirtschaftlichkeit des Netzes nachhaltig zu steigern und die Nutzung in verkehrsschwächeren Zeiten wirtschaftlich darstellbar zu machen.

C. Der bisherige Zuschnitt der Kooperationsräume ist zu kleinteilig. Zur Verdeutlichung der Zuschnittsprobleme:

- Die Zweckverbände Niederrhein und Paderborn-Höxter haben ausschließlich kooperationsraumübergreifende Schienenverkehre.
- Die Fahrt von Rheda-Wiedenbrück nach Dortmund (72 km, RE 1 und RE 11) verläuft durch vier Kooperationsräume.

Daraus folgt die Idee einer Koordinationsinstanz (Management-Gesellschaft oder durch die Zweckverbände gegründete Agentur als e.V., jeweils mit Beteiligung des Landes), die insbesondere bei der Management-Gesellschaftslösung den Verwaltungsapparat für den SPNV erneut aufblähen würde. Hierdurch und durch das Verfahren für die Aufstellung des SPNV-Finanzierungsplans würde die Position des Landes einseitig gestärkt und die tatsächliche Entscheidungsgewalt der Aufgabenträger weiter reduziert.

Für PRO BAHN ist es unabdingbar, dass der SPNV-Finanzierungsplan im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern aufgestellt wird (§11 Abs.3). Ebenso ist die Abstimmung von SPNV-Nachbarschaftsverkehren zwischen benachbarten Aufgabenträger i.d.R. keine Aufgabe einer landesweiten Institution. Da bislang keine besonders negativen Erfahrungen mit Abstimmungsschwierigkeiten im Angebot vorliegen (SPNV-Angebote enden nicht an den Kooperationsraumgrenzen), sollte entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip zunächst die schlankestmögliche Lösung (Agentur der Zweckverbände) gewählt werden. Für bestimmte Geschäftsaufgaben könnte diese Agentur sich einer eigenen GmbH bedienen.

Des Weiteren ist zu prüfen, ob die in § 11 Abs.2 vorgesehenen Berechnungsvorschriften für den SPNV-Finanzierungsplan ausreichende Anreize für die Aufgabenträger vorsieht.

D. Im Gesetzentwurf nicht behandelt wurden neben einer möglichen Änderung des Zuschnitts der Kooperationsräume u.a. die Erfolgskontrolle der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV. Erfahrungen in verschiedenen Teilräumen des Landes führen PRO BAHN zu der Forderung, für aufgabenträgerübergreifende Straßenbahn- und Busverkehre zumindest eine übergreifende Rahmenplanung vorzusehen. So sind im Rahmen der Umsetzung der Nahverkehrspläne vielerorts Verkehre, die die Grenzen der Aufgabenträger überschreiten, abbestellt oder reduziert worden, so z.B. im Kreis Kleve oder in verschiedenen Städten des Ruhrgebiets. Die Neubildung von übergreifenden Regionallinien ist meist nur dann erfolgt, wenn sie zum Konzessionsgebiet eines Anbieters gehörten.

Antworten zum Fragenkatalog

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

PRO BAHN hält den Metrorapid für kein geeignetes Verkehrsmittel für den Personennahverkehr und unterstützt daher die Aufnahme in das Gesetz nicht.

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

Sollte der Metrorapid gegen alle wirtschaftlichen und verkehrlichen Zweifel doch realisiert werden, ist eine solche Regelung aus Transparenzgründen erforderlich.

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

Wegen der vorgesehenen Streichung von Durchbindungen im SPNV und SPNV bei Verwirklichung des Metrorapids, aber auch wegen der vorgesehenen Konzentration von Bestellerentgelten auf eine Strecke sind negative Konsequenzen absehbar. Hinzu kommt, dass die Verlagerung von Fahrgästen vom Regional- und S-Bahn-Verkehr zum Metrorapid zu steigenden Defiziten in diesem Bereich führt, die nur durch höhere Bestellerentgelte oder Angebotsreduzierungen ausgeglichen werden können (vgl. hierzu das Gutachten des Bundesrechnungshofs).

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

Da das Bundesregionalisierungsgesetz die finanzielle Förderung des Verkehrsträgers Schiene bezweckt, hält PRO BAHN diese angedachte Verwendung für eine Zweckentfremdung der Mittel.

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?

Da auch mit dem ITF II ab Dezember 2002 noch lange nicht das bedarfsgerechte SPNV-Angebot verwirklicht wird - wir verweisen exemplarisch auf die aufgrund fehlender Infrastruktur noch nicht verwirklichtbare Verdichtung des S-Bahn-Grundtakts von 20 auf 15 Minuten - ist zumindest der Angebotsstand ab Ende 2002 im Gesetz festzuschreiben. Da in den nächsten Jahren auch mit zum Teil steigenden Kosten für SPNV-Leistungen zu rechnen ist (Erhöhung der Energiepreise, Regionalfaktoren bei Trassenpreisen) ist sonst die Notwendigkeit von Angebotsreduzierungen zu befürchten.

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

Hiermit droht die Umstellung auf Busverkehr in Schwachverkehrszeiten abends und am Wochenende und damit die Abkehr von einem grundsätzlichen Element des Integralen Taktverkehrs (durchgängige Bedienung in allen Verkehrszeiten). Auch die „Vereilzung“ (Auffassung kleinerer Halte) auf bestimmten Strecken könnte so ermöglicht werden. PRO BAHN hält beide Konzepte für nicht geeignet.

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

Einseitige Stärkung der Position des Landes gegenüber den Aufgabenträgern.

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

Abstimmung mit Nachbarländern und Nachbarstaaten sowie Planung und Finanzierung interregionaler Verkehre (Ersatz für wegfallende IR) mit diesen zusammen. Stärkung der Verhandlungsposition gegenüber der DB AG.

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?

Wohl auf jeden Fall kostengünstiger und direkter. Die Aufnahme des Landes in die Agentur sollte dennoch angestrebt werden.

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 festgesetzt 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 Management-Gesellschaft?

Nachdem sich inzwischen für Dieselverkehre bereits ein guter Wettbewerb entwickelt hat, sollte für elektrische Verkehre, insbesondere im S-Bahn-Bereich, der Fahrzeugpool ins Auge gefasst werden, da hier die Eintrittshürden für die Wettbewerber der DB besonders hoch sind, weil die Verwendung der Fahrzeuge auf anderen Strecken stark eingeschränkt ist. Außerdem könnte so die Tendenz zur Verlängerung der Vertragslaufzeiten wieder umgedreht werden.

Der Versuch, die Förderung der besonders teuren Metrorapid-Fahrzeuge über den Fahrzeugpool abzuwickeln und damit die Finanzierung und das Risiko auf Land und Zweckverbände zu übertragen, wird von PRO BAHN entschieden abgelehnt.

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

Dieses Ziel ist aus Fahrgastsicht unbedingt zu begrüßen, zumal die Erfahrung mit dem bisherigen System unterschiedlichster Übergangstarife wenig befriedigend ist. Eine Vereinheitlichung muss nicht unbedingt völlig einheitliche Tarife bedeuten, da im unteren Entfernungsbereich auch regional unterschiedliche Regelungen denkbar sind (vgl. VGM-Tarif mit besonderer Behandlung der Stadt Münster).

Unabdingbar ist bei einem landesweiten Tarif allerdings die Einbeziehung von Fernzügen. Der Versuch von DB Reise & Touristik, die Einführung des PEP-Preissystems als Anlass für die tarifliche Desintegration der Angebote auf der Schiene zu nehmen, muss unterbunden werden.

Die folgenden Fragen zu einzelnen Paragraphen richten sich offenbar speziell an die Zweckverbände, Verbände und Verkehrsgemeinschaften und werden daher von PRO BAHN nicht im einzelnen beantwortet.