

Landtag Nordrhein-Westfalen
Ausschuss-Sekretariat
Herrn Harald Holler

Haroldstraße 4
40213 Düsseldorf

Name Gerd Bieker
Abteilung TS SReg West
Telefon 0201/ 816-2120
Fax 0201/ 816-2125

E-Mail ursula.de-nocker@esn.siemens.de

Ihr Schreiben
Unser Zeichen LB TS SReg W/Bie/dN
Datum 29.08.2002

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

Drucksache 13/2706

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Einladung zur öffentlichen Anhörung zum o.g. Gesetzentwurf am Mittwoch, dem 11. September 2002 und bestätigen hiermit unsere Teilnahme.

Die gewünschte schriftliche Stellungnahme zum Fragenkatalog fügen wir als Anlage zu diesem Schreiben bei. Hierbei beschränken wir uns auf die Beantwortung der Fragen 1 – 4 sowie der Frage 10.

In der mündlichen Anhörung am 11. September 2002 stehen wir für weitergehende Erläuterungen und Diskussion dieser Fragen gern zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß



Anlage



Zweigniederlassung Essen

Briefadresse:
Siemens AG
TS SReg West
D-45117 Essen

Hausadresse:
Kruppstraße 16
45128 Essen
Telefon: 0201/816-0

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

Drucksache 13/2706

Stellungnahme zum Fragenkatalog

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

Auf Basis der Magnetschwebbahntechnologie des Transrapid will die Landesregierung NRW die Vorzüge dieser Technik u.a. „wie hohe Beschleunigungswerte, effizienter Energieeinsatz, extrem niedriges Fahrgeräusch“ für den Regionalverkehr nutzen.

Als Verkehrsträger soll der Metrorapid in einer ersten Baustufe die Städte Dortmund und Düsseldorf mit Zwischenhalten auf den vorhandenen großstädtischen Bahnhöfen verbinden. Damit wird der Metrorapid in das bereits vorhandene vielfältige SPNV- und ÖPNV-Netz des Landes NRW bestens integriert.

Die Ergänzung bzw. Klarstellung wie sie im § 1 des ÖPNV-Regionalisierungsgesetzes NW vorgesehen ist, ist folgerichtig.

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

Die verkehrspolitische Planung sieht vor, den Metrorapid in die systematische Vernetzung aller Verkehrsträger des SPNV und ÖPNV einzubinden. Aus diesem Grund sollte die Finanzierung für Magnetschwebbahnen nach den Regelungen des ÖPNV Regionalisierungsgesetzes NW erfolgen.

Die Finanzierung durch ein eigens geschaffenes Metrorapidfinanzierungsgesetz zu ermöglichen, würde dem Gedanken der Einbindung des Metrorapids in den ÖPNV-Verkehr entgegenwirken.

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?

Gerade die Einordnung der Magnetschwebebahn, hier der Metrorapid, wird dazuführen, den Nutzwert der anderen öffentlichen Verkehrsmittel wie S-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn und Bus zu erhöhen.

Im Verbund mit dem Metrorapid werden neue, schnellere und bequemere Verbindungen geschaffen und ermöglicht

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

Das Regionalisierungsgesetz des Bundes definiert in § 1 den ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und regelt u.a. die Finanzierung für den SPNV und ÖPNV der Bundesländer.

Das Konzept Metrorapid in Nordrhein-Westfalen steht nach der Planung der Landesregierung für ein zukunftsfähiges Nahverkehrssystem neben den bereits vorhandenen Verkehrsträgern des ÖPNV.

Da der Metrorapid als Teil des gesamten Mobilitätssystems im Personennahverkehr NRW definiert wird, ist die Mittelverwendung aus dem Bundesregionalisierungsgesetz für das Metrorapid-Projekt folgerichtig.

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 Management-Gesellschaft?

Die Gründung eines Fahrzeugpools zur Förderung des Wettbewerbs und der Bedienungsqualität für Zweckverbände stehen im Einklang mit dem Gedanken der Regionalisierung, die Attraktivität des SPNV für den Fahrgast zu erhöhen sowie die Effizienz in der Produktivität für weitere Betreiber zu steigern.

Ein bestehender Fahrzeugpool schafft den Abbau von Markteintrittsbarrieren für neue SPNV-Betreiber insbesondere bei der Entscheidung kurzer Laufzeiten der Verkehrsleistungsverträge.

Als Fahrzeugpoolbetreiber kann die von den Zweckverbänden zu gründenden Management-Gesellschaft eingesetzt werden. Die Gesellschaft verantwortet den Einkauf der Fahrzeuge und deren Finanzierung. Sie ist ebenso für die Bereitstellung und Überlassung der Fahrzeuge an die jeweiligen SPNV-Betreiber zuständig.

Je nach SPNV-Betreiber-Struktur kann es in deren Interesse liegen, dass die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge vom Fahrzeugpoolbetreiber übernommen wird.