

DBB – NW · Postfach 320246 · 40417 Düsseldorf

An den
Landtag Nordrhein-Westfalen
Referat II.1. – Herrn Holler
Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf



Düsseldorf, 3. September 2002
2 / ku

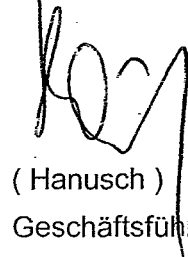
Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)

Sehr geehrter Herr Holler,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme der GdL, die wir in unserem Namen abgeben. Wir bitten Sie, die Argumente zu würdigen.

Darüber hinaus erhalten Sie beigelegt die Teilnahme-Erklärung zur öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses am 11. September.

Mit freundlichen Grüßen



(Hansch)
Geschäftsführer

Anlage

DBB – Beamtenbund und Tarifunion
Landesbund Nordrhein-Westfalen
Gartenstraße 22
40479 Düsseldorf

Telefon (0211) 491 583-0
Telefax (0211) 491 583-10

Internet: www.nrw.dbb.de
E-Mail: post@nrw.dbb.de

Stellungnahme der GDL-NRW zum Novellierungsentwurf des Regionalisierungsgesetzes

Die GDL begrüßt grundsätzlich die Festschreibung der bestehenden Gesetzeslage, die durch den vorliegenden Entwurf eine Fortschreibung erhält. Hauptziel der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes sollte es sein, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Damit werden vor allem im Bereich des Fahrpersonals zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Hierzu ist es erforderlich, bei der Novellierung die Grundlagen für eine Verbesserung der Angebote zu schaffen wie zum Beispiel ein landesweites Schnellverkehrsnetz. Außerdem ist der konsequente Abbau von Zugangshemmnissen zu forcieren, indem beispielsweise ein landesweiter Tarif geschaffen wird und der integrale Taktfahrplan als merkbarer Fahrplan weiterentwickelt wird.

Wir stellen fest, dass wir durch den Entwurf dem Ziel einer, von uns schon seit langem geforderten, Vereinheitlichung von Qualitätsstandards, sowie einem einheitlichen Tarifgefüge mit gleichen Beförderungsbedingungen näher kommen würden. Allerdings sind wir der Auffassung, dass dies nicht ausreichend ist. Die GDL fordert die Aufstellung von allgemeingültigen Standards bei Ausschreibungen, wie: Ausbildung, Notfall- und Konfliktmanagement, Tariftreue und der Nachweis der Einhaltung gesetzlicher Vorgaben, sowie einer definierten Ausbildungsquote. Dies muss kontrollierbar sein. An dem Kontrollgremium ist die GDL und sind die anderen Bahngewerkschaften angemessen zu beteiligen.

Allerdings ist anzumerken, dass die schon in der Vergangenheit zu beobachtende und von der GDL beklagte Beschneidung der unternehmerischen Freiheiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Vorgabe eines übergreifenden Marketings (§ 5 III 2) weiter zementiert wird. Regionale Besonderheiten sollten weiterhin ihren Platz finden, so das differenziertes Vorgehen weiterhin möglich sein muss.

Die GDL war immer der Meinung, dass die Zerstückelung der Interessen von zahlreichen Zweckverbänden den Schwergang in der Schaffung eines erfolgreichen, effizienten Nahverkehrsangebotes darstellt. Wir fordern daher die Zahl der Zweckverbände zu reduzieren. Ein verringerter Verwaltungsaufwand bietet die Möglichkeit, mehr Verkehr im SPNV zu finanzieren. Das Gesetz sollte die Zahl der Zweckverbände über ein Anreizsystem senken, indem Fördermittel erst ab einer bestimmten Mindestgröße der Zweckverbände fließen. Welche Zweck-

verbände sich zusammenschließen, ist dann Entscheidung der Kreise und kreisfreien Städte. Insgesamt sollten die Mittel, die für die Verwaltung des SPNV bereitgestellt werden, 36 Mio Euro jährlich nicht übersteigen, das sind immerhin 2 Euro pro Einwohner. Die so freiwerdenden Landesmittel können für zusätzliche SPNV-Verkehre eingesetzt werden.

Die bisher nur als Soll-Vorschrift zur Möglichkeit einer gemeinsamen Bestellerorganisation enthaltene Formulierung muß durch die zwingend vorgeschriebene Gründung einer gemeinsamen Managementgesellschaft abgelöst werden (§ 6 I 1). Folge ist die Möglichkeit zu Zweckverbandsübergreifendem, wirtschaftlichem Handeln. Die Bestellerkompetenz wird gebündelt und überregionale Belange besser durchsetzbar. Bei der Definition von Qualität im ÖPNV wird die Managementgesellschaft einen Innovationsschub erfahren. Auch in der Fahrzeugbeschaffung kann die Gesellschaft einer beliebigen Ausstattungsvielfalt entgegenwirken. Eine Inflation in Sachen Ausstattung und Typenvielfalt können und wollen wir uns nicht leisten. Hier liegt bei Einigung der Zweckverbände ein nicht zu unterschätzendes Einsparungspotential. Im Hinblick auf die Vertretung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, welche als Pendler betroffen sind und nicht zuletzt der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der Verkehrsunternehmen ist eine Beteiligung der Arbeitnehmervertretungen, Dachverbände und Bahngewerkschaften, in den Aufsichtsgremien der Managementgesellschaften zu fordern.

Die drohende Re-Verstaatlichung des SPNV durch die Bildung eines Fahrzeugpools wird von der GDŁ scharf verurteilt. Nicht nur der sündhafte Eingriff in unternehmerische Dispositionen steht dem entgegen, sondern vor allem die Tatsache, dass das Land als Unternehmer auftritt und mit öffentlichen Mitteln ohne jegliche Gewinnchance erhebliche Verlustrisiken eingeht. Alle Risiken, die sich aus dem Stillstand, der Veralterung und der Verwaltung des Pools ergeben, würde die öffentliche Hand tragen. Mit den Zielen der Bahnreform hat solch ein Handeln nichts mehr zu tun. Auch kleinere Unternehmen hatten bisher die Möglichkeit sich am Wettbewerb zu beteiligen. Abgesehen davon würden die Begehrlichkeiten auch anderer, wie z.B. das Speditionsgewerbe, auf die zur Verfügungstellung eines Fahrzeugpools wachsen. Der Fahrzeugpool birgt die Gefahr in sich, dass Unternehmen ausschließlich auf Grund dieser, für sie vollkommen risikolosen, Anschubfinanzierung in das Nahverkehrsgeschäft einsteigen. Die Managementgesellschaft, in der Land und Zweckverbände gleichermaßen das Sagen haben, sollte als Gesellschaftszweck die Bestellerfunktion für den Metrorapid und ein landesweites Schnellverkehrsnetz erhalten, den SPNV-Plan aufstellen, das elektronische Ticketing und einen landesweiten Tarif einführen sowie die Beförderungsbedingungen im ÖPNV in NRW und die Marketinganforderungen im SPNV vereinheitlichen.

Der Metrorapid soll, nach der politischen Entscheidung zum Bau, im Regionalisierungsgesetz verankert werden. (§ 1 III) Dies ist ausdrücklich zu begrüßen. Die starken Wechselbeziehungen mit den herkömmlichen Systemen lässt diesen Schritt zwingend erscheinen. Neben dem Metrorapid sind jedoch auch die Zubringersysteme des SPNV zu betrachten. Insbesondere das heutige S-Bahn-System in NRW ist mit den lokbespannten Zügen, die zudem in die Jahre gekommen sind, nicht mehr zeitgemäß. Eine Umstellung des Fahrzeugpark auf moderne Elektrotriebwagen ist überfällig. Aber auch ein landesweites Schnellverkehrsnetz ist planerisch auf den Metrorapid abzustimmen und bedarf eines zeitgemäßen Fahrzeugparks.

Die Bestellerkompetenz sollte bei der Managementgesellschaft in enger Zusammenarbeit mit dem VRR liegen. Die GDŁ hält es für zwingend geboten, dass die DB Regio-NRW der Betreiber der neuen Technologie wird. Nur hier werden die notwendigen Kompetenzen in einem umfassenden Netz gebündelt. Die Interessen des Landes sind insofern mit denen der DB Regio-NRW und der Eisenbahngewerkschaften identisch. Es wird zu beobachten sein, inwieweit es zu Angebotsverschiebungen kommt. Eine Bevorzugung des MR muss in jedem Fall durch das Gesetz ausgeschlossen werden.

Die GDL begrüßt ausdrücklich, dass der Schienenverkehrswegeplan durch §11 II zur Umsetzung der in §8 geforderten Nahverkehrspläne als neues Planungsinstrumentarium in das Gesetz eingeführt werden soll. Der §11 erweist sich als die zentrale Vorschrift, welche die Finanzierung des ÖPNV sicherstellt. Der Wegfall der bisherigen Fahrzeugförderung soll durch eine Vorhaltpauschale ersetzt werden, die in einer Betriebskostenfinanzierung neben der eigentlichen Fahrleistung die Infrastrukturkosten beinhaltet. Diese können damit dem Zweckverband genau zugeschieden werden. Die Betriebskosten werden pauschal einheitlich betrachtet. Allerdings muss sichergestellt sein, dass die Mittel ausreichend sind um die Finanzierung und Instandhaltung von Fahrzeugen zu gewährleisten. Die Möglichkeit von Schienenersatzverkehren im §11 IV, V ist eine Maßnahme bei mangelhafter Auslastung in der Fläche und in Tagesrandlagen den SPNV durch Busverkehre zu ersetzen. Dies ist eine Ausnahme und sollte nicht zur Regel werden. Hierdurch freiwerdende Mittel müssen einer Verpflichtung unterliegen, für eine weitere Verbesserung des SPNV re-investiert zu werden.

Die GDL hält es für unerlässlich, dass der Fahrplan 2003 den ersten SPNV-Plan bildet und zeitgleich mit dem Gesetz vor dem 15.12.02. vom Plenum verabschiedet wird. Dies ist u.E. nach die einzige Möglichkeit, dem ITF 2 eine gesicherte Grundlage und Finanzierung zu geben. Erst für die Weiterentwicklung dieses ersten SPNV-Planes sollte das im Gesetz vorgesehene Verfahren angewandt werden.

Zum Fragenkatalog im Einzelnen:

1. Die GDL unterstützt die Aufnahme des MR wenn keine Verschlechterungen der finanziellen Ausstattung des übrigen SPNV erfolgt und die DB Regio-NRW der Betreiber und die oben erwähnten Forderungen nach schlüssigen Verbesserungen der Zubringerverkehre erfüllt werden
2. Ja
3. Dies steht zu befürchten, wenn keine klarstellenden Regelungen im Gesetz aufgenommen werden.
4. Ja, wenn dies nicht zu Lasten des übrigen SPNV geschieht.
5. Der ITF 2 mit seinen 98 Zug/km. könnte sich dann als nicht finanziert herausstellen. Deshalb sollte der Fahrplan 2003 mit dem ITF 2 die Grundlage sein.
6. Siehe Stellungnahme
7. Siehe Stellungnahme
8. Übergreifende Entscheidungen, einheitliche Ausstattung, Schaffung von Standards etc. Aufzählung siehe Stellungnahme
9. Nein

10. Nein, siehe Stellungnahme

11. Ja. Ein landesweiter Tarif wird die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV erhöhen. Die Kunden müssen sich nicht mehr mit komplizierten Anschlussstarifen auseinandersetzen, die Synergien könnten in attraktive Preise einfließen.

Die weiteren Fragen werden durch die Stellungnahme weitestgehend beantwortet. Fragen, welche nur von den Zweckverbänden selbst beantwortet werden können, sind von mir nicht behandelt.

Düsseldorf, den 3. September 2002