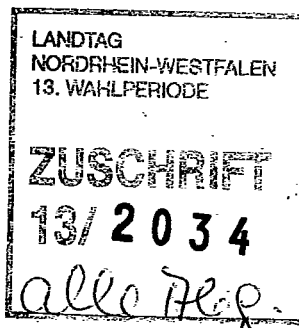




Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH 45601 Geisenkirchen

Präsident des Landtages NRW
Ausschusseksretariat
Herrn Harald Holler
Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf



Hausanschrift:
Augustastraße 1
45579 Geisenkirchen
<http://www.vrr.de>
Telefon (02 09) 15 84-0

Ansprechpartner/in
Herr Dr. Vorgang

Durchwahl Telefon
-400

Durchwahl Fax
-123 400

E-Mail

Vorgang@vrr.de

Geisenkirchen,

10.09.02

Bankkonten:
Sparkasse Geisenkirchen:
(BLZ 420 500 01)
Kto. 101 093 500
Kto. 101 082 851 (Stadtbahn)

SEB AG
Geisenkirchen:
(BLZ 420 101 11)
Kto. 10 732 255 00 (Stadtbahn)

Unsere Zeichen:
GF/K

Öffentliche Anhörung zum ÖPNV-Gesetzentwurf am 11.09.2002

Hier: Ergänzende Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Holler,

der VRR hat bereits zum vorgegebenen Termin eine Stellungnahme zu den Fragen der Fraktionen abgegeben.

Zwischenzeitlich haben weitere Diskussionen mit den kommunalen Verkehrsunternehmen und im Aufsichtsrat der VRR GmbH stattgefunden. Auch weitere Gespräche mit Vertretern des MWMEV haben z. T. neue Erkenntnisse gebracht.

Wir erlauben uns deshalb, hiermit eine ergänzende Stellungnahme vorzulegen und bitten um freundliche Beachtung.

Mit freundlichen Grüßen

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH


Dr. Klaus Vorgang

Vorsitzender des Aufsichtsrates
Friedrich Wilhelm Muljer

Geschäftsführer
Dr. Klaus Vorgang

Handelsregister
Amtsgericht Geisenkirchen
HR 1554

**Ergänzende Stellungnahme der VRR GmbH für die Anhörung des Landtags am
11.09.2002**

Zusammenfassung	3
1. Fahrzeugförderung (§ 13).....	5
1.1.Hintergrund.....	5
1.2 Entwicklung der Fahrzeugbeschaffung und Qualitätsverbesserungen, Vorwurf der Defizitabdeckung	5
1.3 Gleichbehandlung von SPNV und ÖPNV.....	6
1.4 Auswirkungen der beabsichtigten Kürzungen.....	6
2. Projektförderung (Infrastrukturförderung § 12)) und Umsetzung der ÖPNV-Vorrangpolitik	8
2.1 ÖPNV-Förderung und Metrorapid	9
2.2 Finanzierung zukunftsorientierter Projekte mit landesweiter Bedeutung.....	9
3. Rolle der Verkehrsunternehmen und Stärkung der Verbünde	9
4. Managementgesellschaft	11

Zusammenfassung

1. Fahrzeugförderung

Die vorgesehene Reduzierung und Umstellung der Fahrzeugförderung bringt für die Verkehrsunternehmen im VRR allein bis 2005 nicht zu verkraftende **Ergebnisverschlechterungen von 130 Mio. €**. Diese **Verluste übersteigen** die mit Eigentümern und Betriebsräten vereinbarten **Restrukturierungserfolge**. Die aktuelle Haushaltslage der Kommunen schließt eine Kompensation der Verluste durch die Kommunen aus. Damit sind Leistungsverluste bzw. –einschränkungen vorprogrammiert.

Der VRR plädiert eindringlich für eine Beibehaltung der jetzigen Förderpraxis (50 % Investitionen – 50 % Vorhaltekosten) und des Fördervolumens von 2001.

2. Projektförderung (Infrastrukturförderung) und ÖPNV-Vorrangpolitik

Nachdem das Land bereits die eigenen **Komplementärmittel zum GVFG gestrichen** hat und als „Ersatz“ Bundesmittel aus den 8.2-er-Mitteln Bundesregionalisierungsgesetz einsetzt, wird durch den Gesetzentwurf die **Verwendung weiterer 8.2.-Mittel für die SPNV-Finanzierung erlaubt** und die Fördervoraussetzungen Richtung Eisenbahnunternehmen erweitert. De facto werden dadurch die **Fördermittel für den kommunalen ÖPNV drastisch reduziert**. Es drohen weitere Ergebnisbelastungen, weil die Unternehmen verspätet gezahlte Fördermittel auf dem Kapitalmarkt vorfinanzieren müssen. Verkehrspolitisch und technologisch wichtige **Projekte** wie Ruhrpilot, Elektronisches Fahrgeldmanagement und Digitaler Funk werden ohne Finanzierungssicherheit von den Verkehrsunternehmen **nicht weiterverfolgt** werden.

Der VRR erwartet eine Festschreibung der Fördermittel für Infrastrukturmaßnahmen auf dem Stand von 2001.

3. Rolle der Verkehrsunternehmen und Stärkung der Verbände

Der Gesetzentwurf **focussiert sehr einseitig auf den SPNV und die Aufgabenträger / Zweckverbände** und weitet die Aufgaben der Zweckverbände aus. Die im PBefG festgeschriebene Rolle der Verkehrsunternehmen und die Integrations- und Koordinationsaufgaben der Verbundgesellschaften bleiben unberücksichtigt. **Marktnahe Aufgaben** wie Kundeninformation oder Marketing werden tendenziell von den Marktteilnehmern / Verkehrsunternehmen wegverlagert zu behördlichen Instanzen. Die Verkehrsunternehmen im VRR halten dies weder im Kundeninteresse noch unter Wettbewerbsgesichtspunkten für zielführend.

Bei der Beschreibung der Aufgaben der Zweckverbände in §5, Abs. 3 sollte sichergestellt werden, dass hiermit nicht operative Aufgaben, sondern die Festlegung allgemeiner Rahmenvorgaben gemeint ist. Es muss darüber hinaus sichergestellt werden, dass die Mittel zur

Verbundförderung nach § 14 auch für die Integrations- und Koordinationsaufgaben der Verbände verwendet und entsprechend weitergeleitet werden.

4. Managementgesellschaft

Eine landesweite Organisation darf die Zuständigkeiten und Verantwortung der kommunalen Verkehrsunternehmen und der lokalen Aufgabenträger nicht beeinträchtigen. Das bisherige Instrumentarium für landesweite Koordination (Förderrichtlinien und KompetenzCenter) ist ausreichend.

Das Wort „insbesondere“ in §6, Abs1. Satz 2 sollte gestrichen werden.

1. Fahrzeugförderung (§ 13)

Die vorgesehene Reduzierung und Umstellung der Fahrzeugförderung bringt für die Verkehrsunternehmen im VRR allein bis 2005 nicht zu verkraftende Ergebnisverschlechterungen von 130 Mio. €. Die Verluste übersteigen die mit Eigentümern und Betriebsräten vereinbarten Restrukturierungserfolge.

1.1.Hintergrund

Seit 2000 werden vom Land über die gesetzliche Fahrzeugförderung von 103 Mio.€ hinaus 62 Mio.€ gezahlt und den Zweckverbänden die Möglichkeit eingeräumt 50 % (im VRR) bzw. 40 % des Gesamtbetrages direkt ertragswirksam als Vorhaltekostenförderung weiterzuleiten. Mit dieser Vereinbarung sollte der Wegfall der alten Verbundförderung (Übergangshilfe und Infrastrukturhilfe), die den Verkehrsunternehmen bis 1999 gezahlt wurde und zuletzt 60,8 Mio. € betrug, zumindest teilweise kompensiert werden, um den Unternehmen einen gleitenden Übergang in den Wettbewerb ohne Qualitätsverschlechterung z. B. der Fahrzeuge zu ermöglichen. **Durch diese Umstellung der Landesförderung mußten die Verkehrsunternehmen bereits eine Ertragsminderung von ca. 20 Mio. € / Jahr verkraften.**

1.2 Entwicklung der Fahrzeugbeschaffung und Qualitätsverbesserungen, Vorwurf der Defizitabdeckung

Gegenüber der Fahrzeugförderung bis 1999 wurde durch diese Vereinbarung die Investitionsförderung für Fahrzeuge im VRR erhöht und zusätzlich die Möglichkeit der Vorhaltekostenförderung geschaffen. Die gelegentlich geäußerte Vermutung dadurch seien Fahrzeugbeschaffungen reduziert und das Geld zur Defizitsenkung benutzt worden, ist falsch.

Entwicklung der Fahrzeugbeschaffung:

Busbeschaffung:

Jahr	Midi	Solo	Gelenk	Großraum	Gesamt
1997	2	81	49	6	138
1998	4	104	84	0	192
1999	14	100	96	0	210
2000	4	102	87	0	193
2001	7	136	83	0	226
2002	3	110	111	0	224

Schienefahrzeugbeschaffung:

Jahr	NF-Strab	Mitteleibe Strab	Ausrüst. Strab*	NF-Obus	H-Bahn
1997	15	16	10		
1998	10	11			
1999			30		
2000	12				
2001	40			15	
2002	18	16	80	20	1

* u. a. Umbau Docklandfahrzeuge

Diese Aufstellungen belegen eindeutig, dass seit 2000 nicht nur mehr Fahrzeuge beschafft, sondern auch mehr Qualität für die Fahrgäste (Erhöhung Platzkilometer) erreicht wurde.

Während die Niederflurtechnik, besondere Einstiegshilfen und Notrufsysteme zum Kriterienkatalog des Landes gehören und Fördervoraussetzung sind, sind weitergehende Qualitätsmerkmale wie Klimatisierung, Videoüberwachung, Abgasreinigung etc. überwiegend der Initiative und Finanzierung der Unternehmen überlassen. Sie werden nur gefördert, wenn noch Geld vorhanden ist. In den letzten Jahren sind derartige Qualitätsmerkmale von vielen Unternehmen im Rahmen ihrer Qualitätsoffensive realisiert worden, wie z. B. der NRW-Bus. Ohne die Mittel aus der Vorhaltekostenförderung wären diese zusätzlichen Qualitätsverbesserungen nicht möglich gewesen.

Der Vorwurf mit der unmittelbar ergebniswirksamen Vorhaltekostenförderung würde nur Defizitabsenkung betrieben ist deshalb mit Nachdruck zurückzuweisen.

1.3 Gleichbehandlung von SPNV und ÖPNV

Der Gesetzentwurf sieht für den SPNV zukünftig eine Vorhaltekostenförderung vor.

Es ist aus Sicht der kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR und der VRR GmbH nicht nachvollziehbar, warum beim ÖPNV andere Maßstäbe angelegt und die ÖPNV-VU's de facto schlechter gestellt werden, als die SPNV-Unternehmen einschl. Metrorapid.

1.4 Auswirkungen der beabsichtigten Kürzungen

Wird die Absicht der Landesregierung durch den Landtag bestätigt, würde sich durch die zwangsläufige Erhöhung der Defizite die Position der kommunalen Verkehrsunternehmen in einem zukünftigen

tigen liberalisierten Markt dramatisch verschlechtern. Dies hätte Auswirkungen auf die Marktstruktur und die Beschäftigten, die politisch nicht gewünscht sein können.

Voraussetzungen für eine erfolgreiche Ausrichtung der kommunalen Verkehrsunternehmen auf einen liberalisierten Verkehrsmarkt

Bei dieser Frage geht es im Kern um die Zukunftssicherung von ca. 17.500 Arbeitsplätzen in den kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR.

Es ist politischer Konsens, dass der Übergang in einen liberalisierten Verkehrsmarkt so gestaltet werden soll, dass

- die heutigen Marktteilnehmer eine reelle Chance haben
- die bewährte mittelständische Struktur erhalten bleibt
- betriebsbedingte Beendigungskündigungen in der Restrukturierungsphase unterbleiben
- die Verantwortung und Handlungsfähigkeit der Kommunen im ÖPNV gesichert wird.

Dies setzt ein Zusammenwirken aller Partner voraus:

- Die **kommunalen Gebietskörperschaften** garantieren den Verkehrsunternehmen im VRR einen Restrukturierungszeitraum durch Fortsetzung der Umlagenfinanzierung unter der Voraussetzung jährlicher Ergebnisverbesserungen
- Die **Verkehrsunternehmen** entwickeln und realisieren Restrukturierungskonzepte mit dem Ziel Leistungen im Wettbewerbsmarkt halten und ausbauen zu können
- Die **Tarifparteien** haben in NRW als Basis zur Restrukturierung den Spartentarifvertrag mittlerweile schon in 10 Verkehrsunternehmen eingeführt. Begleitend dazu hat die Landesregierung ein Tariftreuegesetz für NRW initiiert.

Dieser Konsens ist ohne **Beitrag des Landes** nicht erfolgreich umzusetzen. Das bedeutet, dass **Landesleistungen insbesondere bei der Grundfinanzierung des ÖPNV, d. h. die Vorhaltekostenförderung der Fahrzeuge in der Restrukturierungsphase gesichert werden müssen**. Kürzungen in diesem Bereich sind kontraproduktiv und gefährden die Unternehmen existenziell.

Umsetzung des Spartentarifvertrages / Unterstützung der Restrukturierung durch Beschäftigte und Gewerkschaften.

Der in NRW ausgehandelte Spartentarifvertrag, bringt für die Beschäftigten – insbesondere die Alt-Beschäftigten – längere Arbeitszeiten bei verringerten Einkommen. Die Bereitschaft von Gewerkschaften und Beschäftigten dies mitzutragen, ging von der realistischen Chance aus, dass die Ver-

kehrsunternehmen dadurch wettbewerbsfähig und die Arbeitsplätze gesichert werden. Die beabsichtigten Kürzungen und Umstellungen bei der Fahrzeugförderung würden die Ergebnisverbesserungen, die durch den Tarifvertrag und andere Restrukturierungsmaßnahmen in den Unternehmen erreicht werden, in Gänze auffressen, sodass der Verzicht der Beschäftigten wirkungslos bliebe. Die in schwierigen Verhandlungen erreichte Zusammenarbeit von Betriebsräten und Unternehmensleitungen bei der Sicherung von Unternehmen und Arbeitsplätzen wird damit in Frage gestellt.

Weitere Verschlechterung der Haushaltslage der Kommunen zu erwarten

Die unerwartete und nicht von den Unternehmen zu vertretende Kürzung würde darüberhinaus dazu führen, dass die Vorgaben der Verbandsversammlung, den Verbundetat 2003 auf dem Niveau des Verbundetats 2001 einzufrieren, nicht eingehalten werden können, weil die Verkehrsunternehmen nicht in der Lage sein werden zusätzlich zu den bereits vorgesehenen Einsparungen auch die Mittelkürzungen des Landes vollständig zu kompensieren. Angesichts der überaus angespannten Haushaltslage der Kommunen (Haushaltssicherungskonzepte) ist eine Mehrbelastung aber auch von den Kommunen nicht zu verkraften.

2. Projektförderung (Infrastrukturförderung § 12)) und Umsetzung der ÖPNV-Vorrangpolitik

In der Vergangenheit wurden Infrastrukturprojekte aus

- GVFG-Mitteln des Bundes
- GVFG-Komplementärmitteln des Landes und
- Bundesmitteln aus § 8.2 Bundesregionalisierungsgesetz gefördert.

Offenbar sollen die GVFG-Komplementärmittel des Landes zukünftig nicht mehr aus eigenen Haushaltsmitteln des Landes, sondern aus dem § 8.2-er Topf aufgebracht werden. Gleichzeitig sollen 8.2-er-Mittel auch für die Finanzierung des SPNV-Angebotes eingesetzt werden können. Es liegt auf der Hand, dass damit insgesamt die für die Infrastrukturförderung zur Verfügung stehen Mittel deutlich zurückgefahren werden. Gleichzeitig werden die Fördertatbestände erweitert, sodass sich das Antragsvolumen erhöhen wird.

Die vorgeschlagene Aufteilung der Mittel je zur Hälfte auf SPNV und ÖPNV führt nach den uns vorliegenden Zahlen zu einer deutlichen Schlechterstellung des ÖPNV. Heute werden ca. 80 % der GVFG-Mittel und ca. 75 % der Infrastrukturmittel aus dem Bundesregionalisierungsgesetz für den ÖPNV verausgabt.

2.1 ÖPNV-Förderung und Metrorapid

Der VRR hat mehrfach betont, dass eine wesentliche Voraussetzung für die Realisierung des Metrorapid sein muss, dass weder die Städte und Kreise im VRR noch die kommunalen Verkehrsunternehmen dadurch zusätzlich belastet werden. Um Transparenz in der Mittelherkunft und –verwendung für Planung, Bau und Betrieb des Metrorapid sicherzustellen, schließen wir uns der Forderung nach einem eigenständigen Metrorapidgesetz an.

2.2 Finanzierung zukunftsorientierter Projekte mit landesweiter Bedeutung

Projekte, die sowohl unter verkehrs- und stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten wie auch unter dem Aspekt der Technologieförderung von besonderer Bedeutung in NRW sind - wie der Ruhrpilot, das Elektronische Fahrgeldmanagement in den weiteren Ausbaustufen und der Digitale Funk als Basistechnologie für diese und andere Vorhaben – sind ohne entsprechende Förderung durch das Land von den Verkehrsunternehmen nicht zu finanzieren. Die Verkehrsunternehmen und die VRR GmbH müssten und würden die weitere Arbeit an diesen Themen kurzfristig einstellen. Das hätte Konsequenzen für die Bewältigung der verkehrlichen Anforderungen der Fußball-Weltmeisterschaft und für die Olympia-Bewerbung der Region.

Der VRR schließt sich der Forderung der VDV-Landesgruppe an, dass die Höhe der Infrastrukturförderung des ÖPNV im Gesetz ebenso festgeschrieben werden sollte, wie z. B. die Höhe der SPNV- oder der Fahrzeugförderung. Nur so kann für die Verkehrsunternehmen die Planungssicherheit hergestellt werden, die für die Durchführung großer Investitionsmaßnahmen notwendig ist. Das Gesamtvolumen der Förderung aus GFVG-Mitteln, Komplementärmitteln des Landes und 8.2 er-Mitteln für den kommunalen ÖPNV darf nicht reduziert werden.

Wir gehen davon aus, dass Landesregierung und Landtag das Ziel einer nachhaltigen Förderung des ÖPNV auch zukünftig verfolgen. Die beabsichtigten Kürzungen und Verschiebungen der entsprechenden Finanzmittel widersprechen diesem Ziel.

3. Rolle der Verkehrsunternehmen und Stärkung der Verbände

Der VRR ist der älteste Verbund in Nordrhein-Westfalen und hat seit 1980 die Aufgabe der Integration des ÖPNV im Verbundraum. Ein Tarif, ein Ticket, ein Fahrplan – das ist ein zentrales Merkmal eines erfolgreichen Verbundes, der durch erhebliche Fahrgastzuwächse einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation in diesem Ballungsraum leistet. Diese Aufgaben wer-

den – wie auch im VRS und im AVV - von der Verbundgesellschaft, der VRR GmbH, wahrgenommen. Der Zweckverband ist das politische Kontrollorgan und die Eigentümerin der VRR GmbH. Erst seit 1996 haben die Zweckverbände die Aufgabenträgerschaft für den SPNV durch das Regionalisierungsgesetz bekommen und damit eine eigenständige operative Funktion in diesem Bereich.

In §5, Abs. 3 des Gesetzentwurfes wird das Rollenverständnis der Zweckverbände verändert und den Zweckverbänden bzw. Aufgabenträgern Hinwirkungspflichten zugewiesen, die sich im wesentlichen auf Aufgaben der am Markt agierenden Verkehrsunternehmen beziehen.

Es besteht dadurch die Gefahr, dass die Verantwortlichkeiten, die die Verkehrsunternehmen gemäß PBefG haben und der Know-how-Vorsprung, der sich aus ihrer tatsächlichen Markt- und Kundennähe ergibt, zurückgedrängt werden. Auch und gerade unter zukünftigen Wettbewerbsbedingungen müssen und wollen sich aber die Verkehrsunternehmen mit ihrer kompletten Dienstleistung „Nahverkehr“ dem Wettbewerb um den Kunden stellen. Nicht nur die niedrigsten Produktionskosten im Fahrdienst dürfen wettbewerbsrelevant sein, sondern vor allem auch die angebotene Qualität, Zuverlässigkeit und Service.

Es sollte deshalb vom Gesetzgeber klargestellt werden, dass die Zweckverbände als Zusammenschluss kommunaler Aufgabenträger ihrer Hinwirkungspflicht gemäß § 5, Abs. 3 durch allgemeine Rahmenvorgaben nachkommen, die in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen bzw. den Verbundgesellschaften / Verkehrsgemeinschaften entwickelt werden. Detailfestlegungen und operative Umsetzung sollten nicht Aufgaben der Zweckverbände sein.

Ohne oder gegen die Verkehrsunternehmen ist die Integration der Verkehrsträger und kundenorientierte Qualitätsverbesserungen nicht umsetzbar. Während die Zweckverbände per Definitionem aufgabenträgerorientiert sind, haben die Verbundgesellschaften seit jeher in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen gearbeitet.

Das Gesetz sollte diese Zusammenhänge stärker berücksichtigen und deutlich machen, dass die Wahrnehmung der SPNV-Aufgabenträgerschaft nicht zu einer Verselbständigung des Verkehrsträgers SPNV und einer Vernachlässigung der Integrationsaufgaben führen darf.

Es ist deshalb sicherzustellen, dass die Verbundförderung nach § 14 des Gesetzentwurfes auch für die Integrationsaufgaben und nicht nur für die SPNV-Aufgabenträgeraufgaben verwendet werden darf. Sofern diese Integrationsaufgaben von Verbundgesellschaften oder Verkehrsgemeinschaften wahrgenommen werden, muss sichergestellt werden, dass eine Weiterleitung der Mittel ohne ver-

gaberechtliche Probleme erfolgen kann.

4. Managementgesellschaft

Es kann sinnvoll sein, dass die Koordination zweckverbandsübergreifender SPNV-Fragen in einer landesweiten Organisation wahrgenommen wird.

Die Festlegung landesweiter Standards im ÖPNV erfolgt z. Zt. über die Vergaberichtlinien des Landes und die Koordination landesweiter Aktivitäten wie elektronisches Fahrgeldmanagement, Kundeninformation oder gemeinsame Marketing-Aktivitäten ist über KompetenzCenter organisiert.

Sowenig die Schaffung einer landesweiten Organisation zu einer de facto-Verlagerung von Zuständigkeiten im SPNV von den Zweckverbänden zum Land führen darf (s. z. B. Stellungnahme der Agentur Nahverkehr), sowenig darf durch diese Organisation die originäre Verantwortung und Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen und der lokalen Aufgabenträger für die Ausgestaltung des ÖPNV beeinträchtigt werden. Wir schließen uns deshalb dem Formulierungsvorschlag der VDV-Landesgruppe (S. 12 oben) zu §6 Abs. 1 Satz 2 an. Soweit sich die landesweite Organisation entgegen unserem Votum mit solchen Fragen befassen soll, darf dies in keinem Fall zur Wahrnehmung operativer Aufgaben führen. Die Verkehrsunternehmen bzw. die Verbundgesellschaften (und Verkehrsgemeinschaften) sind gleichberechtigt in die Organisationsstruktur mit einzubeziehen.