

Nahverkehr Rheinland GmbH · Glockengasse 37 - 39 · 50667 Köln

Die Präsidentin des Landtags Nordrhein-Westfalen
Herrn Harald Holler
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/110

Alle Abg

Nahverkehr Rheinland GmbH
Glockengasse 37 - 39
50667 Köln

Telefon: (0221) 20 80 8 - 0
Fax: (0221) 20 80 8 - 6640

Internet: www.nahverkehr-rheinland.de
E-Mail: info@nahverkehr-rheinland.de

Unser Zeichen: GF C /RD

Durchwahl: -10
E-Mail: w.schmidt-Freitag@nvr.de

25. September 2012

**Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in
Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)
Gesetzentwurf der Landesregierung,
Drucksache 16/57;
Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und
Verkehr am 01. Oktober 2012
Schreiben vom 07.09.2012**

Sehr geehrter Herr Holler,

anliegend übersenden wir Ihnen die gemeinsame Stellungnahme der Fraktionen in der
Verbandsversammlung des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland zum Entwurf einer
Verordnung zur Festlegung der Pauschalen nach § 11 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschalen-
Verordnung – ÖPNV-PVO) zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen
Nahverkehr Rheinland GmbH


Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag

Anlage

Sie erreichen uns über: Appellhofplatz (Linien 3, 4, 5, 16, 18) • Neumarkt (Linien 1, 7, 9) • Bahnhof Köln Hbf

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Gerhard Zorn

Vorsitzender der
Gesellschafterversammlung:
Stephan Pusch

Geschäftsführung:
Dr. Norbert Reinkober
Hans Joachim Sistenich
Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag

Amtsgericht Köln
HRB 62186

Sparkasse KölnBonn
Konto 190 135 957 8
BLZ 370 501 98

Die Fraktionen im Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH



Gemeinsame Stellungnahme der Fraktionen in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland zum Entwurf einer Verordnung zur Festlegung der Pauschalen nach § 11 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschalen-Verordnung – ÖPNV-PVO)

Alle Fraktionen in der Verbandsversammlung des Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) unterstützen sämtliche Aktivitäten, die zu einer zügigen Umsetzung des Rhein-Ruhr-Express-Konzeptes (RRX) in Nordrhein-Westfalen beitragen. Gerade im RRX-Kernkorridor zwischen Köln und Düsseldorf ist eine deutliche Ausweitung und qualitative Verbesserung des SPNV-Angebotes zwingend erforderlich. Dabei spielt der RRX als das bedeutendste Bahnprojekt Nordrhein-Westfalens mit der Einrichtung eines 15-Minutentaktes im Kernkorridor die wesentliche Rolle.

Die Zuständigkeit für die Ausgestaltung, Planung und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in NRW obliegt den drei nordrhein-westfälischen SPNV-Aufgabenträgern VRR, NWL und NVR. Der NVR, getragen von den beiden Trägerzweckverbänden Verkehrsverbund Rhein-Sieg und Aachener Verkehrsverbund, ist dabei Aufgabenträger für den SPNV im Kooperationsraum Rheinland. Im NVR haben sich in der Vergangenheit alle Beteiligten dafür ausgesprochen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen den unternehmerischen Freiraum am Markt einzuräumen, der notwendig ist, damit diese ihr Unternehmens-Know How in den SPNV einbringen können. Die Tarifierlöse und die vom NVR aus der ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW bereitgestellten Zuwendungen mussten ausreichen, das Leistungsangebot kostendeckend zu erstellen. Das unternehmerische Risiko lag damit ausschließlich bei den SPNV-Betreibern. Dieses Prinzip hat sich im NVR bewährt und soll beibehalten werden. Eine SPNV-Umlage, wie sie der VRR kennt, besteht im NVR nicht und soll auch nicht eingeführt werden.

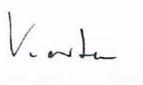
Die im nun vorliegenden Verordnungsentwurf gemachten Vorgaben von Fahrzeuganforderungen bei den zukünftigen RRX-Linien führen nach unserer Auffassung aber dazu, dass in den anstehenden Wettbewerbsverfahren für diese Linien ein ausschließlich von den SPNV-Aufgabenträgern getragenes Fahrzeugfinanzierungsmodell zum Einsatz gelangen kann. Dies liegt im Wesentlichen daran, dass die in § 2 Abs. 2 gemachten detaillierten Fahrzeugvorgaben nur dann mit einheitlichem Wagenpark für alle RRX-Linien umsetzbar sind, wenn die Gesamtleistung im Umfang von über 11 Mio. Zugkm in einem Los ausgeschrieben würde. Bei einem solchen Ausschreibungsvolumen verlangt das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) zwingend die Aufteilung in Lose, da andernfalls ein Diskriminierungstatbestand vorliegt. Unter Berücksichtigung der Marktverhältnisse auf der Anbieterseite macht ein solches Vorgehen für die SPNV-Aufgabenträger ökonomisch ohnehin keinen Sinn. Zur Erfüllung der Vorgaben des ÖPNV-PVO-Entwurfs bleibt somit nur der Weg, die Fahrzeuge in den Wettbewerbsverfahren beizustellen. Dies bedeutet aber gleichzeitig, dass potenzielle Betreiber,

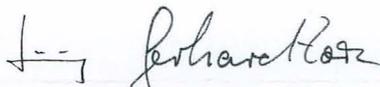
die mit eigenen Fahrzeugen anbieten wollen, durch die Vorgaben im ÖPNV-PVO-Entwurf ausgeschlossen werden.

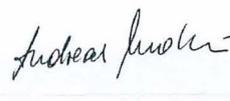
Im NVR haben die bisherigen „klassischen“ SPNV-Ausschreibungen - Betreiber ist Eigentümer oder Leasingnehmer der Fahrzeuge – für den Besteller akzeptable Ergebnisse gebracht. Auch der NVR erkennt an, dass die Beschaffung und Finanzierung von SPNV-Fahrzeugen seit Beginn der Finanzmarktkrise für die potenziellen Bieter deutlich schwieriger geworden ist. Trotzdem halten wir es für notwendig, die ÖPNV-PVO so auszugestalten, dass die „klassische“ Finanzierung von Fahrzeugen durch den Betreiber alternativ möglich bleibt. Der jetzige Entwurf lässt dies – wie aufgezeigt – nach unserer Einschätzung jedoch nicht zu. Wir erwarten durch diese Option mehr Wettbewerb. Darüber hinaus sehen wir bei einer ausschließlichen Zulassung eines von den Zweckverbänden getragenen Fahrzeugfinanzierungsmodells das finanzielle Risiko ausschließlich bei den kommunalen Zweckverbänden. Ein allein zu Lasten der Kommunen ausgerichteter Ansatz ist – nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Maastricht-Kriterien und der Schuldenbremse – nicht tragbar, da hierbei seitens der Kommunen Finanzierungsverpflichtungen über bis zu 30 Jahre eingegangen werden.

Sollte ein von den Zweckverbänden getragenes Fahrzeugfinanzierungsmodell de facto vorgeschrieben werden, erwarten wir, dass das Land NRW sich an der finanziellen Absicherung der daraus resultierenden Risiken für die Kommunen angemessen beteiligt. Wir weisen bereits an dieser Stelle darauf hin, dass wir aufgrund der Vorgaben in der ÖPNV-PVO das Konnexitätsprinzip verletzt sehen würden, wenn sich das Land NRW nicht an der Absicherung der Finanzierungsrisiken beteiligt und geben zusätzlich zu bedenken, dass die Umsetzung eines von den SPNV-Aufgabenträgern getragenen Fahrzeugfinanzierungsmodells aufgrund der damit verbundenen finanziellen Risiken für die Kreise und kreisfreien Städte der Zustimmung aller Verbandsmitglieder des ZV NVR bedarf. Im NVR sind hieran auch die Räte und Kreistage der Verbandsmitglieder zu beteiligen.

Wir fordern das Land daher auf, unsere Bedenken aufzunehmen und den Entwurf der ÖPNV-PVO entsprechend zu ändern.


Möring


Zorn


Wolter


Pohlmann