



Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Minister

An die
Präsidentin des Landtags Nordrhein-Westfalen
Frau Ingeborg Friebe, MdL
Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf

Breite Straße 31
40213 Düsseldorf
Telefon
(0211) 837-43 00
Telefax
(0211) 837-45 50



Datum 3.11.1994

Betr.: Gesetzentwurf zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz NW)

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

der Entwurf des Regionalisierungsgesetzes NW schreibt den Kreisen und kreisfreien Städten die Bildung von Zweckverbänden vor, den mindestens die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs zu übertragen ist. Damit geht auch die finanzielle Verantwortung der zukünftigen Aufgabenträger für den SPNV einher. Für diese Aufgabe werden Transfermittel des Bundes weitergeleitet. In dem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob der Verteilungsschlüssel des Bundes für die Transfermittel angemessen ist und in welchem Rahmen die von den Aufgabenträgern zu bezahlenden Trassenpreise der Deutschen Bahn AG sich bewegen werden.

Abschließende Aussagen können hierzu nicht getroffen werden, zumal die Trassenpreisverordnung des Bundes noch aussteht. Die Fachabteilung meines Ministeriums hat hierzu allerdings eine

Abschätzung vorgenommen. Sie beruht ausschließlich auf den Angaben der DB AG und dem gegenwärtigen Angebot im SPNV. Die Ausarbeitung übersende ich für die anstehenden Beratungen des Entwurfs des Regionalisierungsgesetzes NW im Verkehrsausschuß.

120 Überstücke füge ich bei.

Mit freundlichen Grüßen


(Franz-Josef Kniola)

Anlage

- Betr.:**
1. Schlüssel für die Verteilung der Transfermittel gem. § 5 i.V. m. § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes
 2. Trassenpreise

I.

Die überarbeiteten Zug-Kilometerangaben im Schienenpersonennahverkehr je Aufgabenträger nach dem Gesetzentwurf und darüber hinaus in anderen Zusammenfassungen (z. B. jeweils für den Bereich der Kooperationsräume) liegen nunmehr vor. Die Veränderungen gegenüber den bisher vorliegenden Zug-Kilometerangaben sind - wie erwartet - geringfügig.

Ergänzend sind auch die Trassenkosten für das gesamte jeweilige Angebot im Schienenpersonennahverkehr je Aufgabenträger (und in weiteren Zusammenfassungen s.o.) ermittelt worden. Dieser Ermittlung liegt das von der Deutschen Bundesbahn AG im Juli dieses Jahres vorgestellte Trassenpreissystem zugrunde. Inzwischen soll seitens der Deutschen Bundesbahn AG angekündigt worden sein, dieses Trassenpreissystem grundlegend zu überarbeiten. Die Vorlage der Ergebnisse auf der Grundlage des Trassenpreissystems vom Juli dieses Jahres wird dennoch für sinnvoll erachtet, da so spätere Ergebnisabweichungen aufgrund eventueller Änderungen des Systems besser eingeschätzt werden können.

Die Trassenkosten wurden - wie bereits erwähnt - auf der Grundlage der in den Trassenpreislisten vom Juli dieses Jahres verzeichneten Preisabgaben für Strecken- und Zugpreisklassen ermittelt. Die Berechnungsergebnisse sind zur Zeit mit einer Restunsicherheit von ca. 1% bis 2% behaftet wegen zum Teil fehlender Preisangaben bzw. zum Teil widersprüchlicher Längenangaben. In diesen Fällen wurde hilfsweise auf Mittelwertansätze zurückgegriffen. Gleichzeitig wird versucht, die Unsicherheiten in manuellen Prüf- und Abklärungsprozessen sukzessive abzubauen. Abweichungen bis zu maximal 1% können sich auch noch daraus ergeben, daß Einsatzfahrten (Leerfahrten) der DB nicht erfaßt wurden. Zudem sind die Kosten für die Nutzung sonstiger Anlagen (z. B. Bahnhofs- und Rangieranlagen, für die noch keine verbindlichen Angaben der DB vorliegen) nicht enthalten. Rabatte (Mengenrabatte), die die DB gewährt, wurden bewußt nicht in Ansatz gebracht, um einen Zustand abzubilden, der die Wettbewerbssituation privater Anbieter von Schienennahverkehrsleistungen entspricht.



Die Eckdaten der Trassenkosten sowie des Leistungsangebotes der DB AG im SPNV betragen in NRW für das gesamte Fahrplanjahr 1994/95:

- 742.501.889 DM (Trassenkosten)
- 73.840.324 Zug-km (Betriebsleistung)
- 1.085.750 Zug-Stunden (Fahrzeit)
- 17.267.542 Zug-Halte (Ankünfte).

Davon entfallen auf die Kooperationsräume folgende Anteile:

Kooperationsräume	Trassenkosten	Zug-Km	Zug-Std.	Zug-Halte
Kooperationsraum 1 Rhein-Ruhr	45,14 %	45,05 %	47,28 %	55,43 %
Kooperationsraum 2 Rhein-Sieg	16,91 %	16,91 %	16,98 %	17,91 %
Kooperationsraum 3 Aachen	3,79 %	3,78 %	3,40 %	2,72 %
Kooperationsraum 4 Ruhr-Lippe	9,80 %	9,99 %	9,46 %	7,21 %
Kooperationsraum 5 Münsterland	8,94 %	8,55 %	7,54 %	5,09 %
Kooperationsraum 6 Ostwestfalen	6,27 %	5,99 %	5,58 %	4,30 %
Kooperationsraum 7 Paderborn-Höxter	3,48 %	3,83 %	3,61 %	1,91 %
Kooperationsraum 8 Siegerland	2,52 %	2,69 %	3,19 %	3,03 %
Kooperationsraum 9 Niederrhein	3,14 %	3,21 %	2,96 %	2,39 %
NRW gesamt	100 %	100 %	100 %	100 %



An den Trassenkosten sowie an der Leistungserstellung sind die Zuggattungen wie folgt beteiligt:

	Trassen- kosten	Zug-km	Zug-Std.	Zug-Halte
S-Bahn	22,35%	22,31%	24,84%	39,10%
CityBahn	3,99%	4,24%	4,40%	3,56%
Nahverkehrszug	34,76%	35,92%	39,12%	35,54%
RegionalBahn	0,28%	0,32%	0,35%	0,37%
Eilzug	25,88%	25,63%	22,14%	15,27%
RegionalSchnellBahn	12,74%	11,58%	9,15%	6,16%
NRW	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Die mittleren Trassenkosten im SPNV belaufen sich in NRW bei einem Leistungsangebot gemäß Fahrplan 1994/95 auf:

- 10,06 DM/Zug-km für alle Züge,
- 10,44 DM/Zug-km für RegionalSchnellBahnen und Eilzüge,
- 9,69 DM/Zug-km für RegionalBahnen, Nahverkehrszüge und City-Bahnen,
- 10,07 DM/Zug-km für S-Bahnen.

Die vorstehenden Trassenkosten und Leistungsdaten machen deutlich, daß sich für Zug-km und Trassenkosten sehr nahe beieinanderliegende Anteilswerte ergeben.

Die Ergebnissnähe der Schlüsselung nach Trassenkosten und nach Betriebsleistung (Zug-km) bestätigt die sachgerechte Verteilung der Transfermittel des Bundes auf die einzelnen Länder.

Unter Beachtung des von der DB AG angebotenen Gesamtpreises von (im Mittel) 23,- DM/Zug-km erscheinen Trassenkosten von (im Mittel) ca. 10,- DM/ Zug-km akzeptabel, wenn es gelingt, den Kostenrahmen der Betriebsführung (Fahrzeug-, Personal-, Overhead-Kosten, Benutzungsgebühren für Bahnhöfe etc.) von gegenwärtig etwa 10,50 DM/Zug-km bis 13,50 DM/Zug-km (im Mittel 12,- DM/Zug-km) einzuhalten (siehe dazu II.).

II.

Inzwischen liegt auch mit Antwortschreiben der DB AG vom 29.09.1994 die erbetene Stellungnahme zu den Grundlagen der gutachterlichen Ermittlung der Zugkilometerleistungen je Aufgabenträger vor.

- Die DB bestätigt, daß der Ermittlungszeitpunkt (Fahrplanjahr 1994/95), auf den anstelle dem gesetzlich vorgesehenen Basisjahres 1993/94 (wegen fehlender Datenangaben der DB) zurückgegriffen wurde, zu Nachbesserungen nur bei der S 5 und der KbStr. 497 führen wird.
- Die DB bestätigt, daß das Leistungsangebot des SPNV, auf das sich die je Aufgabenträger ermittelten Zug-km beziehen, richtig definiert wurde und dem Leistungsangebot entspricht, das seitens der DB der Kalkulation des Angebotes an das Land aus Juni 1993 zugrunde gelegt wurde.
- Die DB bestätigt, daß die Entfernungsunterlagen, die der Aufteilung der Zug-km auf die künftigen Aufgabenträger zugrunde gelegt wurden, mit denen übereinstimmen, die die DB ihrer Kalkulation zugrunde gelegt hat.
- Zu der Frage, welche Kosten die Aufgabenträger bei Leistungen übernehmen müssen, die die Landesgrenze überschreiten, antwortet die DB AG: "Bei abgestimmter Planung, wenn die Nachbar-Gebietskörperschaften (-Länder) die gleichen Wünsche bezüglich der Leistungen auf solchen Linien haben, dürften keine zusätzlichen Kosten anfallen (vorausgesetzt: Einigung über Aufteilung nach Leistungsproportionen etc.). Sonst (ohne Einigung): Die anfallenden Aufwendungen würden bis zum nächsten gewünschten Zugendbahnhof dem Besteller angerechnet werden."

- Im übrigen wurde die DB AG gefragt, ob mit dem Trassenpreissystem aus Juli dieses Jahres die Kalkulationsgrundlagen (hier: Fahrwegkosten) des Angebotes der DB an das Land verlassen worden sind. Ziel der Frage war zu erfahren, ob sich die DB künftig (nach 1997) und schon heute in bezug auf "eigene" Bestellungen der Kommunen - über das garantierte Angebot hinaus - noch an die Kalkulationsgrundlagen und damit an ihre finanziellen Forderungen gebunden fühlt oder ob sich "schon rein rechnerisch", d. h. ohne Veränderung des Leistungsangebotes, aus eingetretenen (Trassenpreise) oder angestrebten (linienbezogene Erlös- und Kostenrechnung) Änderungen der Kalkulationsgrundlagen höhere Forderungen der DB AG ergeben könnten.

Die Antwort der DB AG ist in diesem Punkt ausweichend. In einem ist sie aber klar: Die DB AG fühlt sich in keiner Weise für den Zeitraum nach 1997 und (schon heute) für Bestellungen von Kommunen über das garantierte Leistungsangebot hinaus bzw. für Bestellungen Dritter (Nichtbundeseigene Eisenbahnen) an die Kalkulationsgrundlagen des Angebotes gebunden, so daß bereits insoweit höhere Forderungen der DB AG nicht ausgeschlossen werden können, als sie sich nach den Berechnungsgrundlagen der Kalkulation ergeben würden. Finanzielle Auswirkungen zu Lasten der Länder bzw. des Landes Nordrhein-Westfalen können sich allerdings aufgrund der Revisionsklausel (Art. 4 § 6 Abs. 1 ENeuOG) daraus nicht ergeben: "Einmalig wird zum 31. Dezember 1997 geprüft, ob ein Betrag von 7,9 Mrd. Deutsche Mark ausreicht, um 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr in gleichem Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 erbracht worden sind." Die Verteilungsregelung zwischen den Ländern ist ggf. nach Art. 4 § 8 Abs. 3 ENeuOG anzupassen: "Sollte die Prüfung aufgrund von § 6 ergeben, daß der nach Maßgabe des Abs. 1 für das Jahr 1997 insgesamt vorgesehene Betrag nicht ausreicht, um von 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr im gleichen Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 erbracht worden sind, so wird die Verteilungsregelung des Abs. 1 mit Wirkung ab dem Jahr 1998 entsprechend angepaßt."

Die Transfermittelverteilung des Landes bis Ende 1997 wird von dieser Entwicklung ohnehin nicht berührt. Für diesen Zeitraum ergeben sich - wie dargestellt - keine Argumente gegen den Zug-km-Schlüssel. Falls - wie erwartet - die Kalkulationsgrundlagen der DB AG bis dahin wesentlich differenzierter werden (und offengelegt werden), wird allerdings schon allein von daher zu überlegen sein, auch den Verteilungsschlüssel für die Transfermittel ab 1998 differenzierter zu gestalten.

- Das Antwortschreiben der DB belegt im übrigen ein verkehrsfachliches Argument für die Abstimmung des SPNV in und zwischen Zweckverbänden. Die DB AG weist auf die Auswirkungen der Bestellerfunktion der Kommunen bzw. dementsprechend auf die Aufgabe ihrer alleinigen Planungs- und Finanzverantwortung für die Ausgestaltung des Angebotes hin. Sie führt aus, daß ihre finanziellen Forderungen in dem Umfang steigen werden, wie es nicht gelingt eine Abstimmung zwischen den Kommunen zu erreichen. "... Nach diesem Zeitpunkt werden die einzelnen Linienleistungen nach den Wünschen der Besteller gestaltet und angeboten. Die entsprechenden Preise einschließlich Fahrwegpreis werden je Linie dargelegt werden. Von Bedeutung ist, daß heute fast alle Linien die Areale der kommunalen Gebietskörperschaften überschreiten. Gelingt es, durch gegenseitige Abstimmung lange Linien zu erhalten, wirkt sich dies entsprechend der Kostenkonstellation in einem günstigeren Preis aus"

Abstimmungsdefizite schlagen sich also in ungünstigeren Kostenstrukturen, d. h. (gegenüber heute) zusätzlichen Kosten nieder. Die Zusatzkosten aufgrund Abstimmungsdefizite sind naturgemäß in den bisherigen Kalkulationen der DB und damit auch in den Transferzahlungen des Bundes nicht enthalten. Sie würden, da nicht von einer entsprechenden Aufstockung der Finanzmittel auszugehen ist, zu Einschränkungen im Leistungsangebot der DB führen.

.