

Stellungnahme des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg GmbH zum
**Fragenkatalog für die öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses
am 25.11.1994 zum Regionalisierungs- und ÖPNV-Gesetz**

1. Wer ist Aufgabenträger, inwieweit sind die kreisangehörigen Gemeinden in den Verkehrsverbänden zu beteiligen?

Geeignete Aufgabenträger sind grundsätzlich die Kreise und kreisfreien Städte. Im Hinblick auf die erforderliche großräumige Organisation des SPNV ist eine Kooperationspflicht – wie vorgesehen – in Zweckverbänden geboten. Die Möglichkeit, Aufgaben des Orts- bzw. des Nachbarortsverkehrs anstelle des Kreises von kreisangehörigen Gemeinden wahrnehmen zu lassen, ist ebenso sachgerecht und entspricht der kommunalen Interessenlage.

Kreisangehörige Gemeinden sind an Verkehrsverbänden zu beteiligen, soweit sie unter den Voraussetzungen des § 4 Regionalisierungsgesetz NW Aufgabenträger werden und über ein eigenes Verkehrsunternehmen verfügen.

2. Soll der ÖPNV pflichtige oder freiwillige Selbstverwaltungsaufgaben sein?

Entsprechend der bisherigen Rechtslage sollte der ÖPNV auch künftig von den Kommunen als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe wahrgenommen werden.

3. Welche pflichtigen Aufgabenbestandteile gibt es auch bei einer freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe?

Der pflichtige Aufgabenteil sollte sich – wie vorgesehen – auf die Kooperationspflicht für den SPNV und die Planungspflichten beschränken.

4. Wie soll die Organisationsform der Verkehrsverbände sein: GmbH oder Zweckverband?

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg ist wie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Aachen als GmbH organisiert. Diese Organisationsform hat sich bewährt und soll beibehalten werden. Sie ermöglicht die erforderliche Flexibilität und schafft eine geeignete Plattform für die unverzichtbare Einbindung der Verkehrsunternehmen.

5. Wie kann eine Sicherung der Regionalisierungsmittel für die Zwecke des Schienenverkehrs sichergestellt werden?

§ 10 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes NW besagt, daß zweckgebundene Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes und dem GVFG, im Rahmen der Zweckbestimmungen in voller Höhe an die künftigen Aufgabenträger bzw. Zuwendungsempfänger weitergeleitet werden. Diese Regelung wird begrüßt, jedoch nicht als ausreichend angesehen. Vielmehr kommt es aus der Sicht der VRS-GmbH darauf an, einen gerechten Verteilungsschlüssel der SPNV-Betriebskostenzuschüsse vorzusehen, der zu einem effizienten Einsatz der knappen Mittel führt. Das schließt u. E. eine ausschließliche Bindung der Regionalisierungsmittel an den Verkehrsträger Schiene aus.

6. Wie kann die Zusammenarbeit über die Grenzen der Verbände und über Landesgrenzen hinweg sichergestellt werden?

Da die bestehenden verkehrlichen Verflechtungen eine nur auf den jeweiligen Verbundraum beschränkte Planung nicht zulassen, haben sich die Verbände ggf. auch über Landesgrenzen hinweg abzustimmen. Die hierzu im § 6 des Regionalisierungsgesetzes NW verankerten Vorschriften zur Kooperation sind aus der Sicht der VRS-GmbH ausreichend.

7. Welche Rolle muß das Land spielen, um eine einheitliche Qualität des Schienenpersonennahverkehrs sicherzustellen?

Die gegenwärtige Produktpalette der DB AG ist hinsichtlich ihrer Bedienungs- und Beförderungsqualität sehr unterschiedlich und reicht von Nahverkehrszügen, Regional-Bahnen, Eilzügen, City-Bahnen, Regionalschnellbahnen, Regionalexpreßbahnen bis hin zu S-Bahnen. Die VRS-GmbH entwickelt z. Z. für ihren Zweckverband eine Produktstrategie für eine gestraffte und auf einheitliche Qualitätsmerkmale ausgerichtete Produktpalette für den SPNV. Das ist insbesondere wichtig für den Fall, daß neben der DB auch andere Wettbewerber auf dem SPNV-Markt auftreten. Die Durchsetzung dieser Produktpalette mit einheitlichen Qualitätsstandards ist nur zu gewährleisten, wenn das Land NW die Investitionsförderung für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen gem. § 12 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz – wie auch die Betriebskostenzuschüsse für den SPNV – den Aufgabenträgern gewähren würde.

8. Sollen der ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Ausbauplan durch das Ministerium für Verkehr aufgestellt werden oder sollen sie eine gesetzliche Grundlage bekommen?

Der ÖPNV-Bedarfsplan und der ÖPNV-Ausbauplan sollten – wie im § 7 Regionalisierungsgesetz NW vorgesehen – durch das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium aufgestellt werden. Bei der Aufstellung der Pläne sollten u. E. auch die Verkehrsunternehmen gehört werden, da sie in starkem Maße Investitionen vornehmen.

9. Wer soll zukünftig über die Fahrzeugbeschaffung im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs entscheiden?

Über die künftige Fahrzeugbeschaffung im SPNV sollten u. E. die Aufgabenträger für den SPNV entscheiden.

10. Wie wird die Finanzausstattung im Rahmen der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs beurteilt?

Für den Verbundraum des VRS kann als Beurteilungsgrundlage der Erfolgsplan für den Verbundverkehr im Jahr 1995 herangezogen werden. Danach plant die DB AG bei einem Aufwand von 308,1 Mio DM und einem Ertrag von 129,2 Mio DM mit einer Kostenunterdeckung von 178,9 Mio DM. Der Zweckverband des VRS erhält für das Jahr 1996 Landeszuwendungen für den SPNV gem. § 11 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz NW nach derzeitigem Kenntnisstand in Höhe von rd. 160 Mio DM. Daraus folgert, daß die DB AG ihren Aufwand von 1995 auf 1996 noch um mehr als 10 % senken muß, damit der Zweckverband die Bestellung der SPNV-Leistungen in den Jahren 1996 und 1997 kostenneutral vornehmen kann. Bei dieser Betrachtung bleiben die seit dem Fahrplanwechsel 93/94 zwischenzeitlich vorgenommenen Erhöhungen der SPNV-Betriebsleistungen außer Betracht. Im Zusammenhang mit dem Ausbaukonzept für den SPNV und den daraus nochmals zusätzlich entstehenden Betriebskosten wird die Finanzausstattung unterm Strich als unzureichend angesehen und mit großen Risiken behaftet.

11. Welche zusätzlichen Notwendigkeiten in bezug auf die Finanzierung des ÖPNV bestehen?

Nach Auffassung der VRS-GmbH bestehen folgende zusätzliche Notwendigkeiten in bezug auf die Finanzierung des ÖPNV:

- Aufstockung der Fördermittel für die Zweckverbände gem. § 14 Abs. 2. Nur so können die Zweckverbände künftig ihren gesetzlichen Auftrag mittels leistungsfähiger Verkehrsverbände erfüllen.
- Erhöhung der Fördermittel gem. § 13 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz NW. Nach Ansicht der VRS-GmbH ist der Mittelansatz von 200 Mio DM p. a. zu gering und kann nicht den vollen Aufwand für die Vorhaltekosten aller notwendigen ÖPNV-Fahrzeuge decken.

12. Welche Möglichkeiten für die Beteiligung von Fahrgästen und ihren Organisationen sollten gesetzlich verankert werden?

Möglichkeiten für die Beteiligung von Fahrgästen und ihren Organisationen sollten u. E. nicht gesetzlich verankert werden. Es ist den Aufgabenträgern bzw. den Verkehrsunternehmen zu überlassen, ob und ggf. wie, Fahrgäste bzw. Fahrgastorganisationen an der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt werden.

13. Halten Sie eine Revisionsklausel für das Landesgesetz - analog der Bund/Länder-Vereinbarung - für erforderlich oder sinnvoll?

Da gem. § 10 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz NW die für den Betrieb des SPNV zweckgebundenen Mittel des Bundes in voller Höhe an die für den SPNV zuständigen Aufgabenträger weiterzuleiten sind, halten wir die Einfügung einer Revisionsklausel in das Landesgesetz zwar für sinnvoll aber nicht für zwingend erforderlich.

14. Welche Vorkehrungen müssen Bund und Länder in den nächsten Jahren treffen, um im Schienenverkehr die Entwicklung eines „echten“ Marktes sicherzustellen?

Ein echter Markt setzt Wettbewerb voraus. Der Bund hat den Wettbewerbsgedanken sowohl im Artikel 5 (AEG) des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27.12.1993 als auch im Artikel 6 (PBefG) verankert. Aus der Sicht der Länder gilt es nunmehr darauf hinzuwirken, daß Wettbewerbsverzerrungen durch z. B. ungleichen Zugang zur öffentlichen Eisenbahnstruktur bei den Eisenbahnunternehmen vermieden werden. Darüber hinaus sollte das Land Wettbewerber auf dem Streckennetz der DB aktiv fördern.

15. Welche Mindest-Anforderungen sollten an den Nahverkehrsplan gestellt werden? Welche im Gesetz vorgesehenen Anforderungen sind nach Ihrer Ansicht überflüssig?

Der Nahverkehrsplan sollte den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV bilden und deshalb die Verkehrsmittel und Verkehrsrelationen festlegen. Das eigenwirtschaftlich zu betreibende betriebliche Leistungsangebot, wie konkrete Linienführung, Tarif, Taktfolgen etc. wird vom Verkehrsunternehmer in eigener unternehmerischer Verantwortung festgelegt. Aus diesem Grund halten wir den im § 8 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz NW aufgenommenen Regelungsinhalt über Betriebszeiten, Zugfolgen, Anschlußbeziehungen etc. für überflüssig.

16. Welche Möglichkeiten gibt es, den Aufgabenträgern langfristig Planungs- und Finanzierungssicherheit zuzusichern?

Die langfristige Planungs- und Finanzierungssicherheit kann u. E. den Aufgabenträgern nur zugesichert werden, wenn die Landesmittel nicht, wie vorgesehen, nach Maßgabe des Haushalts gewährt werden, sondern in der Höhe konkret, verbindlich und dynamisiert gesetzlich festgeschrieben werden. Dabei muß die Höhe der Mittel derjenigen entsprechen, wie sie heute unter Einschluß sämtlicher Zuwendungen des Landes für den ÖPNV zur Verfügung gestellt werden.

17. Wie kann gewährleistet werden, daß auch die kreisangehörigen Gemeinden Einfluß auf die Entwicklung des SPNV nehmen können?

Die kreisangehörigen Gemeinden können im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten unmittelbar Einfluß auf die Gestaltung des SPNV durch die Bestellung von Leistungen nehmen und mittelbar durch Einflußnahme ihrer Kreistagsabgeordneten in der Zweckverbandsversammlung.