



**Gemeinsame Stellungnahme
der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH
und des Zweckverbandes VRR**



**FRAGENKATALOG
für die öffentliche Anhörung
des Verkehrsausschusses am 25. November 1994
zum Regionalisierungs- und ÖPNV-Gesetz**

**Gemeinsame Stellungnahme der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH
und des Zweckverbandes VRR**

**FRAGENKATALOG
für die öffentliche Anhörung
des Verkehrsausschusses am 25. November 1994
zum Regionalisierungs- und ÖPNV-Gesetz**

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

Aufgabenträger für den regionalen Schienenpersonennahverkehr und für den überörtlichen übrigen Nahverkehr sollten die Zweckverbände sein. Für den örtlichen Nahverkehr wären die kreisfreien Städte oder Kreise zuständig. Kreisangehörige Gemeinden mit einem eigenen Verkehrsunternehmen bieten sich gleichfalls als Aufgabenträger an. Ansonsten wirken die kreisangehörigen Gemeinden aktiv über ihre Mitgliedschaft im Kreis und im Zweckverband mit, wo sie jeweils mit Sitz und Stimme vertreten sind. Sinnvollerweise werden in Zweckverbänden regionale Abstimmungskonferenzen durchzuführen sein, an denen die jeweiligen Nahverkehrsunternehmen alle bedienten Städte und die Deutsche Bahn AG sowie der Zweckverband/Verkehrsverbund beteiligt sind.

- 2. Soll der ÖPNV pflichtige oder freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe sein?**

Der ÖPNV soll im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe sein. Bei einer Pflichtaufgabe wäre ein voller Finanzausgleich für den ÖPNV durch den jeweiligen Aufgabenträger vonnöten. Alle kommunalen Verkehrsunternehmen wären dann praktisch ohne jeden Sparzwang verlustfrei; die Steuervorteile bei kommunalen Querverbundunternehmen wären in Frage gestellt.

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

- Das Aufstellen eines Gemeinschaftstarifes und der Beförderungsbedingungen.
- Die Notwendigkeit zur Abstimmung mit angrenzenden Zweckverbänden/Ländern.
- Das Aufstellen und Fortschreiben der regionalen und überörtlichen Nahverkehrsplänen. Weitere Möglichkeit wäre die Definition bestimmter Mindestbedienstungsstandards, dann allerdings verbunden mit einer gesetzlich verankerten Finanzausstattung.

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

Entweder werden die gestellten Aufgaben samt und sonders von einem Zweckverband erfüllt, oder wie im Rhein-Ruhr-Gebiet praktiziert und bewährt, bedient sich der Zweckverband einer Tochtergesellschaft als Managementgesellschaft. Diese Lösung bietet sich in großen Ballungsräumen mit vielschichtigen Aufgaben an. Notwendig ist bei der zweiten Lösung, daß die Tochtergesellschaft (hier Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH) stets dem Zweckverband unmittelbar unterstellt ist und nicht über einen Umweg, z.B. über Verkehrsunternehmen.

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

§ 11 des Entwurfes zum Regionalisierungsgesetz NRW besagt, daß die Mittel nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes Bund für den SPNV zur Verfügung gestellt werden. Es handelt sich für 1996 um einen Betrag von 1.150,90 Mio. DM und für 1997 um einen Betrag von 1.165,10 Mio. Land NRW. Ab 1998 greift die sogen. Revisionsklausel, d.h. es ist zu prüfen, ob die genannten Beträge ausreichen, um den SPNV zu finanzieren. Wichtig dabei ist der Umstand, daß sowohl die Transfermittel für 1996 und 1997 als auch ggf. über die Revisionsklausel veränderte Werte sich nur auf den Leistungsumfang Winterfahrplan 1993/94 beziehen. Für die Abgeltung darüberhinausgehender Betriebsleistungen sieht der Gesetzentwurf nur dann Transfermittel aus dem Topf nach § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz Bund vor, wenn ganz bestimmte

Voraussetzungen erfüllt sind. Dies ist z.B. dann der Fall, sofern

- eine deutliche Verbesserung des Verkehrsangebotes gegenüber dem Fahrplan 1993/94 vorgesehen,
- die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strecken gefördert oder
- der Bau neuer Schienenstrecken von besonderer verkehrlicher Bedeutung mit Zustimmung des Landes geplant ist.

Die beiden ersten Fälle kommen aber dann nicht in Betracht, wenn gleichzeitig aus § 8 Abs. 2 Infrastruktur oder Schienenfahrzeuge gefördert werden.

Da dies bei Leistungsverbesserungen zumeist der Fall ist, kann nicht davon ausgegangen werden, daß Transfermittel für zusätzliche Betriebsleistungen zur Verfügung stehen. Es sind also im Einzelfall auch die Kommunen heranzuziehen, wobei mit der DB AG Preise in Höhe der Grenzkosten auszuhandeln wären. Wichtig in diesem Zusammenhang ist auch, daß der in § 11 Abs. 1 des Gesetzentwurfes vorgesehene Schlüssel zur Verteilung der Transfermittel auf die einzelnen Zweckverbände so ausgestaltet wird, daß den Zweckverbänden die Mittel zufließen, die sie für die Abgeltung der SPNV-Leistungen (status-quo-Umfang) benötigen.

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

Im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes ist eine Abstimmungspflicht zwischen den jeweiligen Zweckverbänden vorgesehen. Für bestimmte Fragen kann federführend ein Zweckverband benannt werden.

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

Die Fragestellung ist irreführend, da sie dem Land eine Funktion zuschreibt, die dieses erklärtermaßen nicht übernehmen kann. Vielmehr sollten die jeweiligen Zweckverbände eine bedarfsgerechte Qualität des Schienenpersonennahverkehrs vorgeben und deren Einhaltung kontrollieren. Evtl. Mißstände würden zu einer Kürzung des Anspruches der DB AG führen.

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

Der Rahmen gesetzlicher Vorgaben schafft mehr Planungssicherheit. Das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr sollte den ÖPNV-Bedarfs- und Ausbauplan weiter aufstellen, da dieser das ganze Land berücksichtigt. Die Fragestellung ist insofern unklar, da sie so gestellt ist, als ob die eine Lösung die andere Alternative ausschließt. Sinnvollerweise sollten beide Vorschläge gemeinsam aufgegriffen werden.

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

Sofern erkennbar ist, daß die zu beschaffenden Fahrzeuge überwiegend im jeweiligen Binnenverkehr der einzelnen Zweckverbände eingesetzt werden, sollten die Zweckverbände als Aufgabenträger auch über die Bestellung entscheiden. Dies hängt bekanntlich unmittelbar mit der Qualität des Angebotes zusammen. Für SPNV-Leistungen über die Grenzen eines Zweckverbandes hinaus besteht zuerst die Möglichkeit, mit dem angrenzenden Zweckverband im Rahmen des Abstimmungsverfahrens eine für beide Seiten verbindliche und vorteilhafte Bestellung vorzunehmen. Für landesweite Einsatzbereiche sollte zudem das Land hinzugezogen werden. Vom Grundsatz her sind Fahrzeugbeschaffungszuschüsse auch stets Betriebskostenzuschüsse, weil sie in Anbetracht der langen Einsatzdauer der Schienenfahrzeuge die Abschreibungen reduzieren.

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

Die bislang vorliegenden Trassenpreise erscheinen in Anbetracht der ab 1998 zur Verfügung gestellten Finanzmittel als zu hoch. Unbeschadet einer notwendigen Nachverhandlung mit der DB AG über diese Preise sind auch die Kosten für die Benutzung der Bahnhöfe und der Beförderungsleistung noch nicht absehbar.

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

Eine geregelte Finanzierung des kommunalen ÖPNV ist dringend erforderlich. Dieser Bereich wird im Landesregionalisierungsgesetz überhaupt nicht angesprochen. Es ist nach wie vor anzustreben, eine zweckgebundene Steuer für die Finanzierung auch des kommunalen ÖPNV zu schaffen. Ebenso fehlt ein deutlicher Hinweis auf die finanzielle Zukunft der Bundesbusdienste.

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

Einzelne Fahrgäste im Rahmen von Fahrgastbeiräten in den Entscheidungsprozeß einzubeziehen, erscheint wegen des sicherlich vorhandenen persönlichen Interesses für einzelne Maßnahmen als sehr problematisch. Alle bisherigen derartigen Organisationen haben sich nicht bewährt. Eine gesetzliche Verankerung ist nicht notwendig. Zu erwarten ist bei der Vielfalt von denkbaren Wünschen ein zusätzlicher Kostendruck auf den ÖPNV.

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

Die Revisionsklausel im Regionalisierungsgesetz Bund besagt lediglich, daß zum 31. Dezember 1997 geprüft werden soll, ob ein Gesamtbetrag von 7,9 Mrd DM auch für die Jahre 1998 bis 2001 für die Bestellung von SPNV-Leistungen im Umfang des Fahrplanes 1993/94 ausreicht. Die Übernahme einer ähnlichen Klausel in das Regionalisierungsgesetz NW erscheint erforderlich.

- 14. Welche Vorkehrungen müssen Bund und Länder in den nächsten Jahren treffen, um im Schienenverkehr die Entwicklung einer "echten" Marktes sicherzustellen?**

Es muß ein diskriminierungsfreier Zugang zum Schienenverkehr sichergestellt werden. Hemmende technische Standards müssen beseitigt werden: Die Trassenpreise müssen überschaubar und betriebswirtschaftlich klar kalkuliert sein. Eine unzulässige Rabattierung zugunsten der Deutschen Bahn AG darf nicht eintreten.

- 15. Welche Mindest-Anforderungen sollten an den Nahverkehrsplan gestellt werden? Welche im Gesetzentwurf vorgesehenen Anforderungen sind nach Ihrer Auffassung überflüssig?**

Alle im Gesetzentwurf aufgeführten Forderungen an einen Nahverkehrsplan sind notwendig. Darüber hinaus sollten noch folgende Themen in einem Nahverkehrsplan berücksichtigt werden:

- Fahrgastentwicklung
- Maßnahmen zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am gesamten Verkehrsaufkommen
- Beschleunigungsmaßnahmen des ÖPNV
- Qualitätssicherung

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

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Aufstellung von Nahverkehrsplänen bringt zweifellos eine größere Planungssicherheit. Die Finanzierungssicherheit im Bereich des SPNV (Betriebskosten) bezieht sich nur auf den Leistungsumfang 1993/94. Für darüberhinausgehende Leistungen ist keine Finanzierungssicherheit gewährleistet. Eine Finanzierungssicherheit im Bereich des kommunalen Nahverkehrs hängt allein von den finanziellen Möglichkeiten der Kommunen ab. Für den Bereich der Finanzierung von Investitionen wäre es wünschenswert, das Volumen und die Maßnahmen weiter zu konkretisieren und auch auf die einzelnen Kooperationsräume zu beziehen. Der VRR hat für seinen Bereich ein Investitionsprogramm 1994 bis 2003 aufgestellt, das dem Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr zur Prüfung vorgelegt wurde.

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

Zuallererst berührt diese Frage das Innenverhältnis eines Kreises zu seinen kreisangehörigen Gemeinden. Unbeschadet dieses Verhältnisses haben auch die kreisangehörigen Gemeinden, an ihrer Einwohnerzahl gemessen, Sitz und Stimme im Zweckverband. Sie beschließen dabei u.a. über ihre Umlagebeteiligung, die auch abhängig ist von dem Ertragsanspruch des SPNV. Darüber hinaus sind sie an den regionalen Abstimmungskonferenzen zu beteiligen.