

Präsident des Landtags NRW
Herrn Ulrich Schmidt
Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf

Datum und Zeichen: 29.03.1996 - RRK -
Bearbeitung: Rainer Graichen
Rufnummer: (0221) 141-3332



Thema: Anhörung zum Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)

Sehr geehrter Herr Schmidt,

für Ihre Einladung zur Teilnahme an der Anhörung des Verkehrsausschusses des Landtags am 18. April 1996 danken wir Ihnen. Wir nehmen diese Einladung gerne an.

Beigefügt übersenden wir Ihnen die gemeinsame schriftliche Stellungnahme der Regionalbereiche Nahverkehr Rheinland, Rhein-Ruhr und Westfalen der DB AG. Die erbetenen 150 Ausfertigungen gehen unmittelbar an den Assistenten des Verkehrsausschusses, Herrn Harald Holler.

Mit freundlichen Grüßen


(Graichen)


(de Gavarelli)

Stellungnahme der Deutschen Bahn AG zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur Novellierung des Regionalisierungsgesetzes NW

Vorbemerkung:

Die Deutsche Bahn AG begrüßt den Vorschlag der Landesregierung, durch eine Novellierung des Regionalisierungsgesetzes NW die Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr nach dem Fahrplan 1993/94 in ihrem Umfang als Mindestgarantie zu erhalten. Die Möglichkeit einer Umschichtung zum Schienenersatzverkehr auf der Straße soll daher ausgeschlossen werden.

Kritisch sieht die DB AG dagegen die Absicht, aus den Transfermitteln des Bundes für die Sicherstellung der Nahverkehrsleistungen der Deutschen Bahn nach dem Fahrplan 1993/94 auch Verkehre nichtbundeseigener Eisenbahnen auf dem vor dem 01. Juni 1993 von der DB übernommenen Strecken zu finanzieren. Die hierfür benötigten Mittel würden den übrigen Zweckverbänden in Nordrhein-Westfalen entzogen und dort zu einer entsprechenden Verringerung des SPNV-Angebots führen.

Zu § 11 Absatz 2 Buchstabe a):

Die vorgesehene Änderung von Satz 3 steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem neu vorgesehenen Absatz 3. Auf die Stellungnahme hierzu wird verwiesen.

Zu § 11 Absatz 2 Buchstabe b):

Das Land NRW hat mit dem Regionalisierungsgesetz vom 15.02.1995 eine vielfach anerkannte Umsetzung des Bundesregionalisierungsgesetzes verabschiedet, dessen Grundsätze und Regelungen Modellcharakter für andere Regionalisierungsgesetze hatten.

Die vom Land definierten Grundsätze wie

- der Vorrang des schienengebundenen Personenverkehrs,
- der Erhalt des Eisenbahnnetzes als Grundnetz und
- die angemessene Bedienung der Bevölkerung in allen Landesteilen

bedingen zur Umsetzung vor Ort einen entsprechenden finanziellen Rahmen, der u. a. in § 11 festgelegt ist.

Es ist daher folgerichtig und entspricht den Grundzielen des Gesetzes, die aktuelle Regelung zu streichen, die eine Finanzierung von Schienenersatzverkehren auf der Straße aus den für die Schiene bestimmten Mitteln ermöglicht. Der Gefahr einer massiven Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße mit der Folge eines drohenden Streckenausbaus wird so begegnet.

Hinzu kommt, daß die Kostenstrukturen von Schiene und Bus sehr unterschiedlich sind. Während für die Benutzung der Schieneninfrastruktur ein Trassenpreis von 7,00 bis 10,00 DM zu entrichten ist, kann der im Linienverkehr tätige Busunternehmer entsprechend den bestehenden bundesgesetzlichen Regelungen die Straßeninfrastruktur kostenfrei nutzen. (Mit Mineralölsteuer sind der auf der Straße verkehrende Bus und die auf der Schiene fahrenden Diesellokomotiven oder Dieseltriebwagen in gleicher Höhe belastet.) Angesichts dieser Kostenunterschiede ist der Schienenersatzverkehr auf der Straße in der Regel kostendeckend d. h. ohne oder mit einem nur geringen Zuschußbedarf möglich. Die Notwendigkeit einer Umschichtung stellt sich daher nicht.

Durch die vorgeschlagene Novelle des § 11 Abs. 2 (b) wird entsprechend dem Grundsatz „Vorrang des schienengebundenen Personenverkehrs“ eine langfristige und solide Finanzierungsbasis geschaffen, die eine angemessene Planungssicherheit für alle SPNV-Verkehrsunternehmen gewährleistet. Die DB AG begrüßt die vorgesehene Regelung daher ausdrücklich.

Zu § 11 Absatz 3:

Die vorgesehene Änderung des § 11 Abs. 2 (a) sowie die geplante Einfügung des Abs. 3 sind speziell für diejenigen Schienenverkehrsunternehmen bestimmt, die vor dem 01.06.1993 Strecken der Deutschen Bundesbahn übernommen haben und auf diesen Nahverkehr betreiben. Sie sollen in gleichem Umfang wie die Eisenbahnen des Bundes Transfermittel erhalten.

Diese Regelung würde solche Unternehmen, wie das Beispiel der Dürener Kreisbahn zeigt, deutlich besser als die DB AG stellen. Dieses Unternehmen hat bei der Übernahme von Strecken der Deutschen Bundesbahn von der DB erhebliche Investitionsmittel zur Modernisierung des übertragenen Streckennetzes erhalten. Außerdem hat die Landesregierung Nordrhein-Westfalen die Beschaffung neuer Fahrzeuge nahezu vollständig bezuschußt.

Hinzu kommen die Erstattungen für die Schülerbeförderung nach § 6 a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (alt), die nur nichtbundeseigenen Eisenbahnen und nicht die Eisenbahnen des Bundes erhalten, weil diese Ausgleichsbeträge in den Transfermitteln enthalten sind, die die Länder gemäß § 8 (1) Bundesregionalisierungsgesetz vom Bund erhalten. Bei voller Auszahlung der Transfermittel von z. Z. 15,49 DM/Zugkm würde damit die Schülerbeförderung doppelt bezuschußt.

Die in § 11 Abs. 3 vorgesehene Regelung sieht vor, daß die Betriebszuschüsse an die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen für die Nahverkehrsbedienung auf dem vor dem 01.06.1993 übernommenen Strecken

- in den Jahren 1996 und 1997 zu Lasten der für den ÖPNV zur Verfügung stehenden Investitionsmittel und
- ab dem Jahr 1998 zu Lasten der für ganz Nordrhein-Westfalen bestimmten Transfermittel des Bundes für das SPNV-Angebot der DB des Fahrplanjahres 1993/94

gehen. Dadurch würden im Umfang der gemäß § 11 Abs. 3 abfließenden Mittel den Zweckverbänden gemäß § 5 teils für Investitionen (1996 und 1997) und teils für Betriebszuschüsse (ab 1998) geringere Finanzausschüsse des Landes zur Verfügung stehen.

Aus den oben genannten Gründen lehnt die DB AG die vorgeschlagene Einfügung des § 11 Absatz 3 sowie die Änderung des § 11 Absatz 2 (a) Satz 3 ab.

Köln, den 29.03.1996