

Silvia Winands

Von: Kai.Rossmann@bahn.de im Auftrag von Wolfgang.Maurer@bahn.de
Gesendet: 15. Dezember 2003 19:28
An: silvia.winands@landtag.nrw.de
Cc: Heinrich.Brueggemann@bahn.de; Stefan.Bouillon@bahn.de;
Hartmut.Sommer@bahn.de; Tim.Sterzenbach@bahn.de
Betreff: Haushaltsbegleitgesetz 2004/2005; hier: Artikel 8 des Gesetzentwurfs: Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW



Stellungnahme
Fragenkatalog Ar...



Stellungnahme
PNVG NRW.doc (2.

Sehr geehrte Frau Winands,

beiliegend übersenden wir Ihnen unsere Stellungnahme zu o. g. Gesetzentwurf sowie zu dem mit Schreiben vom 28.11.2003 (Ihr Zeichen I.1.E.2) übersandten Fragenkatalog.

An dem Expertengespräch am 19.12.2003 wird kein Vertreter der DB AG teilnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Maurer
Deutsche Bahn AG
Konzernbevollmächtigter Nordrhein-Westfalen
Regionalleitung NRW
Tel.: (02 11) 17 93 76 10 - Intern: 94 15 90 10
Fax: (02 11) 17 93 76 40 - Intern: 94 15 90 40

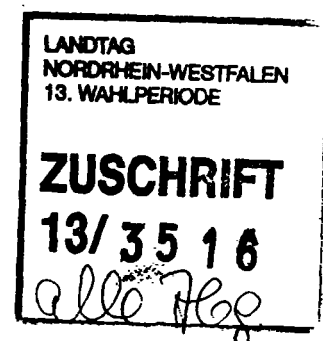
Heinrich Brüggemann
DB Regio
Vorsitzender der

(See attached file: Stellungnahme Fragenkatalog Art. 8 RH-Begleitgesetz.doc) (See attached file: Stellungnahme ÖPNVG NRW.doc)

Internetauftritt der Deutschen Bahn AG >> <http://www.bahn.de>

Diese E-Mail könnte vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen enthalten. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail sind nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorised copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.



Stellungnahme der DB AG
zum Fragenkatalog zu Artikel 8 des Haushaltsbegleitgesetzes 2004/2005
(Drucksache 13/4528 – Neudruck)
Artikel 8
Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den
öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

zu Frage 1:

Die Frage der Rechtmäßigkeit beurteilt sich nach den Vorschriften der §§ 5, 7, 8 RegG des Bundes. Danach werden die Mittel nach § 8 I RegG dem SPNV zur Verfügung gestellt. Dies bedeutet, dass Mittel nach § 8 II RegG auch für Ausgleichszahlungen von Schülerverkehren nach § 45 a PbefG, § 6 a AEG verwandt werden können.

Demgegenüber kann die Frage nach der Zweckmäßigkeit nur mit einem klaren Nein beantwortet werden. Die angedachte Verwendung von Regionalisierungsmitteln bedeutet nicht nur eine Aufgabe der bisherigen Praxis. Sie ist systemwidrig, da die Regionalisierungsmittel der Finanzierung des ÖPNV und insbesondere des SPNV dienen, die Finanzierung von Ausgleichsleistungen dagegen eine Kompensationsmaßnahme für sozialpolitisch motivierte Sonderleistungen ist. Sie ist vor allen Dingen deshalb abzulehnen, weil die Finanzierung des ÖPNV selbst bereits derart durch finanzielle Engpässe geprägt ist, dass die weitere Entwicklung eines leistungsstarken, den Mobilitätsanforderungen der Bevölkerung gerecht werdenden ÖPNV zusätzliche Belastungen nicht verkraftet. Bei Zielkonflikten zwischen unterschiedlichen öffentlichen Aufgaben sind diese nicht durch Verschiebungen zwischen unterschiedlichen Finanzierungssystemen, sondern nur durch klare, sachgerechte Entscheidungen in den betroffenen Bereichen zu lösen.

zu Frage 2:

Nach dem zu 1. Gesagten, halten wir eine Kürzung der Ausgleichszahlungen für die angemessene Alternative. Dies gilt umso mehr, als die Berechnungsgrundlage der Schultage (240) nicht mit der Realität (ca. 200 Tage) übereinstimmt.

Eine Reduzierung der SPNV-Betriebskostenförderung verbietet sich aufgrund der steigenden Mobilitätserfordernisse der Bevölkerung wie aufgrund der elementaren Bedeutung eines leistungsstarken ÖPNV für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Demgegenüber erscheinen Einsparungen im Bereich des § 14 ÖPNVG NRW verkraftbar. Der Fahrgast wird Einsparungen dort nicht merken. Rationalisierungspotenziale und der Verzicht auf Mehrfachplanungen ergeben klare Einsparmöglichkeiten.

zu Frage 3:

Bereits das heutige Angebot liegt über dem im ITF 2 mit 98,856 Mio. Zugkm. festgelegten Volumen. Mit Inbetriebnahme der Flughafenanbindung Köln/Bonn wird es ab Juni 2004 100,6 Mio. Zugkm/a umfassen.

zu Frage 4:

Siehe dazu unsere beigefügte Stellungnahme vom 19.09.2003.

zu Frage 5:

Nicht durch DB AG zu beantworten.

zu Frage 6:

Siehe dazu unsere beigefügte Stellungnahme vom 19.09.2003.

zu Frage 7:

Nicht durch DB AG zu beantworten.

zu Frage 8:

Nein.

zu Frage 9:

Nicht durch DB AG zu beantworten.

zu Frage 10:

Siehe dazu unsere beigefügte Stellungnahme vom 19.09.2003.

zu Frage 11:

Siehe dazu unsere beigefügte Stellungnahme vom 19.09.2003.

zu Frage 12:

Die auf Grundlage des ÖPNVG mit der DB Regio abgeschlossenen Verträge haben üblicherweise Laufzeiten zwischen 12 und 15 Jahren.

zu Frage 13:

Siehe dazu unsere beigefügte Stellungnahme vom 19.09.2003.

zu Frage 14:

Siehe dazu unsere beigefügte Stellungnahme vom 19.09.2003.

Gez. **Wolfgang Maurer**
Konzernbevollmächtigter für das Land
Nordrhein-Westfalen

gez. **Heinrich Brüggemann**
DB Regio, Vorsitzender der
Regionalleitung Nordrhein-Westfalen

Stellungnahme der DB AG
zum Entwurf zur Änderung des ÖPNVG NRW
(Stand 19.09.2003)

Die DB AG in NRW sieht die vorgesehenen Gesetzesänderungen mit großer Sorge.

Wir begrüßen zwar die Absicht der Landesregierung die Mittel nach **§ 45 a PBefG** nicht anzutasten. Dies in einem Umfang von 30 Mio. € aber alleine aus den dem SPNV dienenden Mitteln des Regionalisierungsgesetzes zu finanzieren, ist nicht akzeptabel. Die vorgestellten Änderungspläne stellen einen **grundlegenden Politikwechsel** im ÖPNV dar, der langfristige Verkehrsverträge und Investitionen verhindert. Damit droht dem mit dem ÖPNVG manifestierten Willen, der Schiene in NRW eine besondere Bedeutung zu geben und damit den ÖPNV nachhaltig zu fördern, dauerhaft die Basis entzogen zu werden. Selbst wenn man das Erfordernis von Sparmaßnahmen grundsätzlich akzeptiert, kann nicht eine einseitige Reduzierung in nur einem Bereich (Leistungserbringung des SPNV) erfolgen, während Sparpotenziale in anderen Bereichen (auch § 45 a PBefG, Verwaltungskosten, Straßenverwaltung etc.) unberücksichtigt bleiben.

Wir möchten im Folgenden die wesentlichen Argumente aufführen, auf die wir unsere Kritik an dem Änderungsgesetz stützen:

1. Dem Gesetzgebungsverfahren des ÖPNVG war eine kritische Diskussion vorausgegangen, das „**bedarfsgerechte Angebot**“ im SPNV festzulegen. Am Ende des Gesetzgebungsprozesses war es die gemeinsame Einschätzung von Landesregierung, Landtag, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen dieses Angebot auf den Umfang des ITF 2 (98,856 Mio. Zug-Kilometer) festzulegen. Diese Erkenntnis ist nicht überholt. Das Land war vielmehr bestrebt, bereits mittelfristig die Zug-Kilometer-Leistung deutlich über die 100 Mio. Grenze auf ca. 106 Mio. Zug-Kilometer zu steigern.
2. Verglichen mit diesen bislang gehegten Absichten erscheint eine gesetzliche Fixierung von lediglich 97 Mio. Zug-Kilometern als klarer Rückschritt.
3. Dabei suggeriert die Abfassung des Änderungsgesetzes eine scheinbar moderate Absenkung des **Leistungsvolumens** von derzeit 98,856 Mio. Zug-Kilometer auf

97 Mio. Zug-Kilometer. Tatsächlich sind aber weitere 1,8 Mio. Zug-Kilometer in Ansatz zu bringen. Diese resultieren aus der vertragsgemäßen Inbetriebnahme der **Flughafenschleife Köln-Bonn** (RE 8, S 12, S 13) sowie weiterer S-Bahnverkehre (S 9) 2004, die in den 97 Mio. Zug-Kilometern nicht enthalten sind und somit aus dem übrigen SPNV-Angebot kompensiert werden müssen. Insgesamt muss bei Würdigung des gesamten Sachverhaltes von einer Absenkung von Verkehrsleistungen auf der Schiene in einem Umfang von rund **4 Mio. Zug-Kilometern** ausgegangen werden.

4. Wir haben wiederholt darauf hingewiesen, dass ein zukünftiges Nichterreichen des in dem Vertrag zur Verbesserung des Verkehrsangebotes im Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen vom 13.11.2002 (**ITF 2 Vertrag**) vorgesehenen Leistungsvolumens die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvertrages in Frage stellt. Die DB wird bei Nichterfüllung dieser vereinbarten Voraussetzung, die Grundlage des Vertrages ist, den Vertrag **kündigen**. Dies hat die gravierende Konsequenz, dass die dem Land gewährten **Rabatte**, die in 2004 einen Umfang von rund 35 Mio. € haben, verlorengehen. Damit müssten das Land und die Aufgabenträger weitere Verkehrsleistungen in einem Umfang von weiteren 4 Mio. Zug-Kilometern streichen. Dies kann weder das Interesse des Landes, der Aufgabenträger noch der beteiligten Verkehrsunternehmen sein.
5. Dabei bedarf NRW dringend weiterer Leistungssteigerungen des SPNV. Diese Forderung entspringt der Notwendigkeit, die **Mobilitätsbedürfnisse** der Bevölkerung zu befriedigen. Sämtliche seriösen verkehrswissenschaftlichen **Prognosen** gehen von einem zwanzigprozentigen Wachstum im Personenverkehr und von einem sechzigprozentigen Wachstum im Güterverkehr aus. Dies kann auch ein kaum noch ausbaubares Straßennetz nicht auffangen. Dies erfordert eine Ausweitung des SPNV-Angebotes. Aber auch vor dem Hintergrund der ökonomischen Entwicklung kommt dem Angebot im Mobilitätsbereich für viele Branchen eine Schlüsselrolle zu. Ohne eine Verbesserung von Verkehrsinfrastruktur und –angeboten, wird ein nachhaltiger **Wachstumsfaktor des Standortes NRW** vernachlässigt. Der größte deutsche Ballungsraum, der zukünftig zudem in einem immer stärkeren Ausmaße

Transitland werden wird, braucht mehr Investitionen in den SPNV und nicht weniger, um an der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung teilzuhaben.

6. Die in dem Änderungsgesetz vorgesehenen Maßnahmen gehen komplett in die falsche Richtung. Vor allen Dingen steht jedoch zu befürchten, dass es sich bei der Gesetzesänderung nicht um eine einmalige Aktion handelt. Wir sehen die Gefahr einer **permanenten Diskussion** um Kürzungen im „bedarfsgerechten Angebot“.

7. Die vorgesehene **Änderung des § 18 ÖPNVG** ist ebenfalls **nicht hinnehmbar**. Kein verantwortlicher Unternehmer wird auf der Grundlage von Verkehrsverträgen investieren, deren gesicherte Finanzierung gesetzlich auf das Jahr 2008 beschränkt ist. Investitionen in Fahrzeuge, die dringend in NRW benötigt werden, lassen sich wegen der Kosten und der damit verbundenen Abschreibungszeiten nur durch langfristige Verkehrsverträge wirtschaftlich darstellen. Mit der Befristung des ÖPNVG sind die Abschlüsse sämtlicher Verkehrsverträge bedroht. Ein S-Bahn-Vertrag ist damit ausgeschlossen. Der Hinweis auf die Revision des Bundesregionalisierungsgesetzes rechtfertigt nicht eine Befristung des ÖPNVG. Ein Außerkrafttreten des ganzen Gesetzes geht in seiner rechtsgestalterischen Wirkung weit über die offenbar beabsichtigte Absicherung des Landes gegen mögliche Kürzungen durch den Bundesgesetzgeber hinaus. Es ist zudem das falsche Signal an die Gesetzgebungsgremien des Bundes.

8. Beide **Änderungspläne gefährden** konkret den **Abschluss**, der in Endverhandlung stehenden **Verkehrsverträge**. Ihnen ist hinlänglich bekannt, dass alleine mit dem VRR-Vertrag von einem Geschäftsvolumen von ca. 6 Mrd. € Investitionsentscheidungen unseres Hauses von annähernd 400 Mio. € verbunden sind. Dies ist bei Nichtzustandekommen des Vertrages aufgrund Ihrer Gesetzesinitiative hinfällig. Der Fahrzeugpark kann dann nicht erneuert werden.

9. Weiterhin wäre eine Abbestellung von Verkehrsleistungen in dem vorgesehenen Umfang mit einem drastischen **Stellenabbau** allein in unseren Betrieben der DB Regio NRW (ca. 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zuzüglich noch größerer externer Effekte) verbunden.

Auch die DB Netz AG (NL West) wäre wegen nicht unerheblicher Minderung der Trassenerlöse zu nachhaltigen Anpassungen des Aufwandsbereiches gezwungen.

Das Ausbleiben positiver Effekte auf dem Arbeitsmarkt infolge fehlender Investitionstätigkeit unseres Unternehmens erwähnen wir nur am Rande.

10. Wir weisen darauf hin, dass mit diesen Einsparszenarien an der Nachfrage vorbei einem steigenden Mobilitätsbedürfnis im Lande nicht nur nicht Rechnung getragen wird, sondern die deutliche **Verringerung von Attraktivität** des SPNV nach heutiger marktwirtschaftlicher Erkenntnis zu einem Einbruch der Nachfrage führen wird. Dies bedeutet aber im Ergebnis eine weitere Be- und Überlastung der Straße, die insbesondere im Ballungsraum Rhein-Ruhr nicht mehr bewältigt werden kann. Das ganze Ausmaß dieser zu prognostizierenden Entwicklung wird Nordrhein-Westfalen dann zur Fußballweltmeisterschaft treffen. Auch dies wäre dann Folge einer politischen Entscheidung, die heute getroffen wird.

Wir können zusammenfassend feststellen, dass die Gesetzesänderung geeignet ist, einen der wenigen derzeitigen Wachstumsmärkte mit allen Folgen für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung Nordrhein-Westfalens nachhaltig zu blockieren. Wir können abschließend nur dringend eine Überarbeitung des Änderungsgesetzes anraten. Hierbei stehen wir selbstverständlich konstruktiv als Diskussionspartner zur Verfügung.

Gez. **Wolfgang Maurer**
Konzernbevollmächtigter für das Land
Nordrhein-Westfalen

gez. **Heinrich Brüggemann**
DB Regio, Vorsitzender der
Regionalleitung Nordrhein-Westfalen