

# PRO BAHN NRW

## Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN NRW e. V. • Maxstraße 11 • 45127 Essen

Landtag Nordrhein-Westfalen  
Sekretariat des Haushalts- und  
Finanzausschusses  
z.Hd. Frau Silvia Winands  
Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf



**PRO BAHN**  
**Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.**

Maxstraße 11  
45127 Essen

☎ 0201 222555

☎ 0201 231707

✉ info@probahn-nrw.de

🌐 www probahn-nrw.de

**Ihr Ansprechpartner:**

Lothar Ebbers

Neugahlener Straße 20

46149 Oberhausen

☎ 0208 6351916

Essen, den 15. Dezember 2003

**Stellungnahme zum Entwurf des Haushaltsbegleitgesetzes 2004/2005, hier: Artikel 8 des Gesetzentwurfs: Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie wie gewünscht zur Vorbereitung des Expertengesprächs am 19.12.2003 die schriftliche Stellungnahme von PRO BAHN NRW e. V. zum o. a. Gesetzentwurf.

Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Lothar Ebbers

Neugahlener Str. 20

46149 Oberhausen

Tel. 0208 / 635 19 16

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Dominik Vinbruck





### Stellungnahme von PRO BAHN NRW e.V. zum Artikel 8 des Gesetzentwurfs des Haushaltsbegleitgesetzes 2004/2005

A. Der Gesetzentwurf ist aus Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN in der jetzigen Form nicht akzeptabel. Auch unter Anerkennung der Notwendigkeit von Mitteleinsparungen auch im Bereich ÖPNV ist die mit diesem Gesetz eingeleitete pauschale Reduzierung der Aufwendungen für Bestellerentgelte im SPNV einseitig und kontraproduktiv.

Für einen verkehrlich und wirtschaftlich erfolgreichen SPNV ist eine Kontinuität des Angebots notwendig, um beim Fahrgast Akzeptanz zu erzielen. Schon im ersten Jahr des ITF II hat es zwei umfangreiche Fahrplannachbesserungen zum 15. 06. 2002 und 14. 09. 2002 gegeben, die u. a. den Entfall von Halten bzw. Anschlüssen umfassten. Hinzu kamen massive Auswirkungen von Bauarbeiten, u. a. auf der linken Rheinstraße, die durch Verschiebungen und Verspätungen große Teile des NRW-Streckennetzes betrafen, sowie Probleme durch Verspätungen und Zugausfälle bei DB Regio sowohl in den ersten als auch in den letzten Monaten des Fahrplanjahres. Insofern ist es jetzt noch gar nicht möglich, eine gründliche Erfolgskontrolle des ITF II durchzuführen, zumal auf zahlreichen Linien noch Optimierungen der Fahrplanlagen und Anschlussbeziehungen erfolgen müssten.

Durch das jetzt geplante Vorgehen droht im nächsten Jahr eine ähnlich sprunghafte Entwicklung: Nach dem Fahrplanwechsel am 14. 12. 2003 mit z. T. deutlichen Veränderungen (z. B. S 9, RE 11, RE 3), die Einführung eines Sparfahrplans zum 04. 04. 2004, dann zum 13. 06. 2004 die Inbetriebnahme der Flughafenbindung Köln/Bonn mit Auswirkungen auf mehrere Linien (ICE 10, RE 8, S 6, S 12, S 13) sowie temporäre Fahrplanänderungen durch Bauarbeiten, u. a. auf der Strecke Duisburg–Emmerich über mehr als fünf Monate mit Zugausfällen und Fahrplanverschiebungen bis zu 30 Minuten.

Da aufgrund der bereits vertraglich vereinbarten neuen Angebote durch Fertigstellung der S 9, der Flughafenbindung Köln und der Eschweiler Talbahn eigentlich eine Steigerung der Zugkilometer gegenüber dem Fahrplanjahr 2003 notwendig wä-



re, bedeutet die Begrenzung auf 97 Mio. Zugkilometer eine Reduzierung um rund 4 %.

Auch wenn aufgrund der Vorschläge der DB AG vor allem besonders unwirtschaftliche Zugleistungen zur Disposition gestellt werden sollen, sind nicht nur, wie häufiger behauptet, kaum genutzte Verbindungen in zeitlichen Randlagen betroffen. Der veröffentlichte Vorschlag für den Bereich des Nahverkehrs-Zweckverbands Niederrhein (Anlage 2 zur Sitzungsvorlage zu Punkt 7 der Tagesordnung der Verbandsversammlung des NVN am 16. 12. 2003) enthält auch Zugleistungen, die von weit mehr als 100 Fahrgästen genutzt werden, und das auf der Kursbuchstrecke 420 (Duisburg–Emmerich), auf der in 2004 im dritten Jahr in Folge umfangreiche Baumaßnahmen mit Zugverschiebungen, -verspätungen und -ausfällen im SPNV vorgesehen sind.

Weiterhin droht aufgrund der Reduzierung des Zugangebots eine Erhöhung von Trassenpreisen durch DB Netz bzw. von Stationspreisen durch DB Station & Service, da die Fixkosten dann auf weniger Fahrten umgelegt werden müssen.

Nach den Erfahrungen der jüngsten Ausschreibungen und Vergaben ist mit einem verstärkten Wettbewerb zwischen den Anbietern von SPNV-Leistungen eine Senkung der Aufwendungen in Höhe der vorgesehenen Einsparungen bei Beibehaltung oder Verbesserung der Qualität erreichbar. Dies erfordert jedoch sichere Rahmenbedingungen: Zur wirtschaftlichen Erstellung der Leistungen im SPNV – auch wegen der Langlebigkeit von Fahrzeugen und Anlagen – benötigen die Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrsunternehmen eine langjährige Planungssicherheit. Sowohl die kurzfristige Reduzierung der SPNV-Mittel als auch das vorgesehene Datum des Außerkrafttretens des ÖPNV-Gesetzes Ende 2008 dürften die Zweckverbände veranlassen, sehr vorsichtig mit langfristigen Vertragsbindungen umzugehen. Mit kurzen Laufzeiten oder umfangreichen Abbestellkonditionen sind aber keine optimalen Preise für Verkehrsleistungen erzielbar.

Da es keine inhaltliche Begründung gibt, wieso genau 30 Mio. Euro der Kosten für die Schülerbeförderung aus Regionalisierungsmitteln bestritten werden sollen, kann der SPNV-Etat jährlich durch beliebige Haushaltsfestsetzung neu reduziert werden. Zusammen mit einer möglichen Senkung der Regionalisierungsmittel des Bundes

# PRO BAHN NRW

## Gemeinnütziger Fahrgastverband

---



(siehe Koch-Steinbrück-Papier) droht eine Abwärtsspirale im SPNV bislang kaum vorhergesehen Ausmaßes und dadurch eine Aufgabe der verkehrs- und umweltpolitischen Ziele des Landes.

B. Als konkrete Alternative schlägt PRO BAHN vor, auch andere Posten im ÖPNV-Etat einer Prüfung auf Einsparungen zu unterziehen. Nachdem die Mittel für Fahrzeugförderung und Infrastrukturausbau bereits in den letzten Jahren zurückgefahren wurden, kommen am ehesten die Aufwendungen für die Verwaltung des ÖPNV in Frage, z. B. in Form einer Reduzierung der Pauschalen nach § 14 ÖPNVG NRW. Nachdem sowohl die erste Erstellung eines Nahverkehrsplans als auch zumeist die erste Fortschreibung durch die Aufgabenträger durchgeführt wurde, besteht jetzt ein eher reduzierter Mittelbedarf. Wir regen an, einen speziellen Haushaltsposten für besondere Projekte der Aufgabenträger, z. B. aufgabenträgerübergreifende Untersuchungen, einzurichten, anstatt die Mittel allein nach dem Gießkannenprinzip zu verteilen.

Eine aussagefähige Erfolgskontrolle des ITF II ist frühestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 möglich. Hierbei müssen umfassende Vorher-Nachher-Vergleiche angestellt werden. Eine einfache Herausfilterung schwach besetzter Fahrten ist nicht ausreichend. Ergebnis dieser Erfolgskontrolle können dann sowohl Angebotsreduzierungen als auch -erweiterungen sein. Für letzteres sei exemplarisch auf den Abendverkehr der Relation Düsseldorf–Essen–Dortmund verwiesen, der mit nur einer stündlichen Zugleistung (RE 1) völlig unzureichend ist.