



WVG C

Münster, den 24.11.1994
B1124.C/Eg

Stellungnahme zum Fragenkatalog für die öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Landtages NW am 25. November 1994 zum Regionalisierungs- und ÖPNV-Gesetz NW

Transfermittel zweckgebunden für den SPNV (Fragen 5, 10 und 13)

Die im Gesetzentwurf der Landesregierung in § 11 (2) b) vorgesehene Zweckbindung der Mittel für den SPNV ist zutreffend und ausreichend. Sie verhindert einerseits das Abwandern von SPNV-Mitteln in den übrigen ÖPNV, läßt aber gleichzeitig soviel Spielräume, qualitativ zumindest gleichwertig Busverkehre einzusetzen. Die so gewonnene Flexibilität wird dem gesamten Nahverkehrsangebot nutzen. Moderne und angebotsorientierte Schnellbussysteme sind schwach nachgefragten und bedarfsorientierten SPNV-Angeboten überlegen.

Die völlig unbefriedigende Kenntnis von Strecken- und Betriebskosten, das wieder in Frage gestellte Trassenpreissystem der DB AG und die sehr grobe Zuordnung der Transfermittel des Bundes auf die Länder macht eine Revisionsklausel zwingend erforderlich. § 11 (2) erfüllt zur Zeit den kleinsten Regelungsumfang. Es wäre zu wünschen, daß bereits in die Diskussion über das Gesetz auch die Fragen der Verteilung der Mittel auf die Aufgabenträger und der Änderung eines Schlüssels im Falle einer erfolgreichen Revision eingehen würden. Der Gesetzentwurf läßt zu viele Freiräume.

Grundsätzlich sollte festgestellt werden, daß schlechte Linienenergebnisse z.B. infolge überdurchschnittlicher Angebote oder unterdurchschnittlicher Tarifiergiebigkeit im Schlüssel nicht ausgeglichen werden sollen.

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
11. WAHLPERIODE

ZUSCHRIFT
11/3722

alle Abg.



- 2 -

Wettbewerb im SPNV (Fragen 9 und 14)

Lebendigen Wettbewerb im SPNV wird es nur geben, wenn eine echte Regionalisierung höchstens auf Größe der Kooperationsräume vorgesehen ist. Insoweit ist der Gesetzentwurf zutreffend formuliert. Darüber hinaus wird eine Linienrechnung als Grundlage für eine auf einzelne Linien beschränkte Ausschreibung erforderlich, damit überschaubare und von vielen handhabbare Leistungen angeboten werden können. Dies liegt zukünftig in der Hand der Aufgabenträger. Auch hier ist das Gesetz zutreffend.

Zur Vorbereitung eines Wettbewerbs sollten bereits heute Investitionsförderungen des Landes für Fahrzeuge des SPNV so gestaltet sein, daß im Falle eines Betreiberwechsels die Förderung dem neuen Betreiber zugute kommt und er auch damit bereits das Angebot kalkulieren kann.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit (Frage 6)

Bereits heute gibt es grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Erfolgen und Schwierigkeiten. Letzteres besonders dann, wenn ein Partner extreme Veränderungen z.B. eine deutliche Tarifsenkung vornimmt. Dies wird in Zukunft nicht anders sein. Es wird z.B. eine regionale Tarifautonomie auch für den SPNV als Grundvoraussetzung für einen regionalen Bus-Schiene-Tarif geben müssen. Und deshalb wird es Grenzen geben, sobald das hohe und richtige Ziel der regionalen Verantwortung erreicht ist.

So überschreiten z.B. 14 der 17 SPNV-Strecken des Kooperationsraumes 4 (Ruhr-Lippe) die Verbundraumgrenzen. Im Kooperationsraum selbst berühren 10 Strecken weiter nur einen Aufgabenträger. Trotz zweckmäßigen Zuschnitts des Raumes wird es im SPNV mehr Außenkontakte als im zukünftigen Zweckverband zu regelnde Innenkontakte geben. Während die Notwendigkeit der Zusammenarbeit aller Aufgabenträger innerhalb eines Kooperationsraumes eher die Ausnahme sein wird, dürften bilaterale Abstimmungen von Aufgabenträgern im Kooperationsraum oder mit Aufgabenträgern benachbarter Kooperationsräume die Regel sein.

Die Aufgabenträger werden entsprechende bilaterale Vereinbarungen zusätzlich zu dem im Kooperationsraum organisierten Zweckverband für den SPNV schaffen müssen.

Die Regelungen in § 6 sind aber ausreichend und lassen Raum für zweckmäßige Ausgestaltungen vor Ort.