

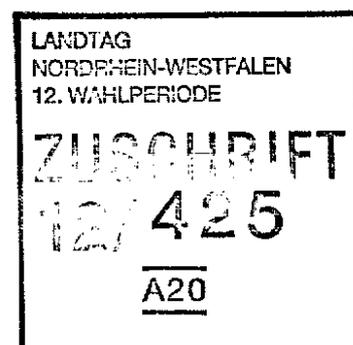
ZWECKVERBAND VERKEHRSVERBUND RHEIN-RUHR (VRR)

Stellungnahme des Zweckverbandes VRR und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH zum Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)

1. Der Zweckverband VRR unterstützt grundsätzlich das mit dem Änderungsgesetz verbundene Ziel, die Sicherstellung eines leistungsfähigen SPNV-Angebotes zu gewährleisten. Der SPNV bietet in verschiedener Hinsicht zusätzliche Vorteile gegenüber dem kommunalen ÖPNV und sollte daher entsprechend gefördert werden.

Ungeachtet dessen hält es der Zweckverband VRR für nicht richtig, die Möglichkeit, Schienenersatzverkehre aus den Transfermitteln gemäß § 11 des Regionalisierungsgesetzes zu finanzieren, generell zu streichen, da in Einzelfällen (trotz der unbestrittenen Vorteile des SPNV) ein Ersatz durch den ÖPNV aus verschiedenen Gründen sinnvoll und zweckmäßig erscheinen kann. Dieses gilt zum Beispiel für SPNV-Strecken, die aufgrund der veränderten Struktur- und Siedlungsentwicklung mittlerweile an den eigentlichen Ziel- und Bebauungsschwerpunkten einer Region vorbeilaufen und von daher durch ÖPNV-Zubringerdienste bedient werden müssen, oder die von der Nachfrage her auch bei großzügiger wirtschaftlicher Betrachtung nicht mehr gerechtfertigt sind.

Der Zweckverband VRR schlägt daher vor, die Möglichkeit, Schienenersatzverkehre aus Transfermitteln gemäß § 11 Regionalisierungsgesetz zu finanzieren, nicht generell auszuschließen, sondern dies in besonders begründeten Ausnahmefällen zuzulassen. Neben den bereits genannten Gründen könnten als weitere Entscheidungskriterien beispielsweise eine Verbesserung der Reisezeit für den Fahrgast bei gleichbleibender oder verbesserter Angebotsqualität von Fahrten und Fahrzeugen und wirtschaftliche Aspekte zugrundegelegt werden. Eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung sollte nicht an Fördertatbeständen scheitern.



2. Die Bestimmungen des § 11 Absatz 2 b) sind nach Ansicht des Zweckverbandes VRR in Bezug auf die Definition des SPNV-Betriebsleistungsumfangs nach dem 31. 12. 1997 zu allgemein und nicht präzise genug gefaßt.

Die Formulierung, daß zumindest das "bestehende Verkehrsangebot nach dem Fahrplan 1993/94" beibehalten werden soll, wird unterschiedlich ausgelegt und demzufolge zum Teil auch kontrovers diskutiert. Dabei wird unter anderem die Meinung vertreten, daß sich der Aufgabenträger auch nach dem 31. 12. 1997 in allen Einzelheiten an diesem Fahrplan orientieren muß und demnach über keinerlei Gestaltungsspielraum bei der Bestellung von SPNV-Leistungen und der bei der Ausgestaltung des SPNV-Leistungsangebotes verfügt.

Eine solche Auslegung entspricht nach unserer Auffassung nicht der Intention des Gesetzes, sie würde vielmehr die Zielsetzung der Regionalisierung konterkarieren. Der Zweckverband VRR spricht sich daher im Rahmen der vorgesehenen Gesetzesänderung für eine Umformulierung des § 11 Absatz 2 b) aus.

3. Im einzelnen schlägt der Zweckverband VRR folgende Formulierung des § 11 Absatz 2 b) vor:

Auch nach diesem Zeitpunkt sind die Mittel zu verwenden, um das Gesamtvolumen des Verkehrsangebotes nach dem Fahrplan 1993/1994 aufrechtzuerhalten. Sie können darüber hinaus verwendet werden für die Förderung

- 1) von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen
- 2) von Schienenersatzverkehren, wenn damit Verbesserungen des Verkehrsangebotes erreicht werden; Näheres hierzu regeln die Verwaltungsvorschriften.

Vorschlag zur Ergänzung der Verwaltungsvorschriften:

Die Förderung von Schienenersatzverkehren aus Mitteln des § 8 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes wird auf besonderen Antrag gewährt, wenn

- 1) dafür eine SPNV-Strecke eingestellt wird, die aufgrund der Struktur- und Siedlungsentwicklung die Ziel- und Bebauungsschwerpunkte einer Region nicht mehr berührt,
- 2) der Erhalt der Strecke aufgrund der Nachfrage selbst bei großzügiger wirtschaftlicher Betrachtung nicht mehr gerechtfertigt ist,
- 3) eine Verbesserung der Reisezeit für den Fahrgast bei gleichbleibender oder verbesserter Angebotsqualität von Fahrten und Fahrzeuge gewährleistet ist,
- 4) eine Attraktivitätssteigerung und eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades der Strecke nur durch einen unverhältnismäßig hohen finanziellen Aufwand möglich ist und
- 5) durch eine Umstellung auf Busbetrieb Fördermittel eingespart werden, die nachweislich zur Verbesserung des übrigen SPNV-Angebotes verwendet werden.

Der Antragsteller hat das Vorliegen dieser Voraussetzungen in geeigneter Form nachzuweisen.

Zuständig für Schienenersatzverkehre sind die Aufgabenträger für den SPNV.

Essen, 27. März 1996

Hubert Gleixner
Geschäftsführer des Zweckverbandes VRR

Wolfgang Teubner
Geschäftsführer der VRR-GmbH