

ZWECKVERBAND SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR RUHR-LIPPE
(ZRL)
DER VERBANDSVORSTEHER

Anschrift: 59425 Unna, Friedrich-Ebert-Str. 17

Präsident des
Landtags NRW

Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf



Telefon: 02303/27-1061
Telefax: 02303/27-1399

Geschäftsführer:

Auskunft erteilt: Herr Dr. Schiebold
Telefon: 02303/27-1061
Raum: 706

Ihr Zeichen:
Mein Zeichen: GS-ZRL

Konto: Sparkasse Nr. 83 (BLZ 443 500 60)
132
Datum: 17.04.1996

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

in bezug auf die beabsichtigte Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des Öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV kann sich die Stellungnahme des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL) nicht auf denkbare Ermögligungen oder Verunmöglichungen von **Absichten** im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs - wie sie sich zukünftig in Form des Nahverkehrsplanes begründen werden - in der Region des ZRL beziehen, da ein solcher Nahverkehrsplan noch nicht existent ist. Unsere Einschätzung kann sich daher nur auf prinzipiell theoretisch denkbare Entwicklungen infolge des jetzigen § 11 Abs. 2 b/2. im Vergleich zum entsprechenden zu ändernden Paragraphen beziehen.

Die Bewertung seitens des ZRL ist jedoch an den siedlungsstrukturellen und raumstrukturellen Gegebenheiten des Raumes unseres Zweckverbandes orientiert. Dieser zeichnet sich aus durch Anteile des Ballungskerns, des Ballungsrandes und weite Teile des ländlichen Raumes, so daß durchschnittliche Betrachtungen wenig plausibel erscheinen sowie durch unsere Aufgabenstruktur, die bewußt und in Anbetracht dieser raumstrukturellen Gegebenheiten sicherlich sachgerecht und zweckmäßig als "nur" für den SPNV zuständig geformt wurde.

ÖPNV "aus einer Hand" ist also schwerlich, ein "Hinwirken auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV" also bestenfalls durch außerordentlich verfahrensaufwendige Koordinations- und Kooperationsprozesse auf der Ebene des ZRL zu ermöglichen.

Nach Auffassung des ZRL haben die Zweckverbände nach dem jetzigen § 11, wie auch nach dem geänderten § 11 (nach bestimmten Voraussetzungen - vgl. auch Verwaltungsvorschriftenentwurf), die Möglichkeit der regionsinternen (gegebenenfalls regionsübergreifenden) Substitution von SPNV-Leistungen im Rahmen der zur Zeit nach Zug-Kilometer berechneten Transfärmittel.

Das heißt, denkbar ist zwar in bezug auf SPNV-Leistungen eine Anpassung nach unten, bis auf einen jeweils zu bestimmenden Mindestsockel der Gerade - noch - Aufrechterhaltung, wenn auf anderen Strecken entsprechende Qualifizierungen durch Anpassungen des Angebotes nach "oben" erreicht werden, die Zug-Kilometerzahl aber konstant bleibt. Entscheidend ist dabei, daß Schienenersatzangebote diesbezüglich durch den Aufgabenträger ZRL unmittelbar weder planerisch zu erreichen, noch förmlich - wegen der unterschiedlichen Aufgabenträgerschaften für den sonstigen ÖPNV (z. B. für den Busschienenersatzverkehr)-, zu verantworten sind.

In einem solchen Fall ist sogar eher ein ÖPNV - Zielsetzungen, Kosten- und Finanzierungsnotwendigkeiten konterkarierendes Schienenersatzangebot wahrscheinlich, weil durch Handlungen der kommunalen Aufgabenträger, vor allem wenn an Städte und Gemeinden Aufgaben übertragen werden, vor Ort durchaus gegebene Verkehrsnachfragen befriedigt werden. Der ZRL glaubt nicht, daß ein solches Problem über Beachtens- und Anpassungspflichten der hierarchischen Nahverkehrsplansystematik, der ja immer durch Änderungen in Bewegung sich befindlichen Nahverkehrspläne, auszuräumen sein wird.

Der jetzige § 11 Abs. 2b/2. trägt jedoch dafür Sorge, daß der Zweckverband auf gegebenenfalls objektiv gegebene Anpassungsnotwendigkeiten zum einen mit prinzipiellen Handlungsoptionen ausgestattet wird, zum anderen dafür, daß - zumindest auf der Ebene regional fungierenden Verkehre, Aspekte in bezug auf Bus/Schiene - Integration in Zweckverbänden unserer Struktur am ehesten integrativ konzipiert, für die Beteiligten in Politik und Öffentlichkeit transparent und entscheidungsfähig gemacht werden und so sachgerecht umgesetzt werden können.

Dies um so mehr, da das Gesetz eine hohe Entscheidungsschwelle formuliert da "Verbesserungen des Verkehrsangebotes" mit dem Schienenersatzverkehr verbunden sein müssen.

Diese Aussage gilt allerdings nur insoweit, wie die Aufgabenträgerschaft "Schienenersatzverkehr" sich weiterhin auf die Ebene der Zweckverbände erstreckt.

Wenn es darauf ankommt, insbesondere knappe öffentliche Mittel zweckorientiert und optimal in Betrieb und Verkehrsinfrastrukturen einzusetzen, ist durch den jetzigen § 11 mit seinen Handlungsflexibilitäten, in Verbindung mit anderen Handlungsinstrumenten, Dispositionsspielraum in finanzieller und sachlicher Hinsicht zu gewinnen, der einen Beitrag zur Qualifizierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Region erreichen kann, sollte der jetzige § 11 diesbezüglich bestehen bleiben.

Diese Stellungnahme ist nicht als Votum für den Abbau, die Ausdünnung oder die Stilllegung von Schienenpersonennahverkehrsangeboten in der Region mißzuverstehen - sie will nur prinzipielle Chancen in bezug auf die Optimierung des Öffentlichen Personennahverkehrs wahren. Ganz abgesehen von diesen eher inhaltlich und verfahrensmäßig bezogenen Gesichtspunkten scheint mir eine Änderung des § 11 zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht. Es sollten die Erfahrungen abgewartet werden in bezug auf den Werdegang der Nahverkehrspläne, um dann zeitgleich mit dem Revisionstermin eine kompaktere Gesetzesänderung gegebenenfalls vornehmen zu können.

Im Auftrage

Dr. Schiebold