



Verkehrs-Servicegesellschaft
Paderborn / Höxter mbH

VPH • Bahnhofstraße 17 • 33102 Paderborn

Verkehrsausschuss des Landtags NRW
Ausschuss-Sekretariat
Herrn Harald Holler
Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf



Sachbearbeiter: Herr Mäule
Telefon: 0 52 51/20 13-11
Datum: 28.08.2002
Unser Zeichen: Anschreiben NRW Reg.doc
E-Mail: maeule@vph.de

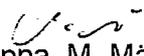
Stellungnahme zum Entwurf der Änderung des Regionalisierungsgesetz NRW

Sehr geehrter Herr Holler,

anbei erhalten Sie unsere Stellungnahme zur Anhörung des Verkehrsausschuss des Landtags NRW am 11. September 2002.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit einer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen


ppa. M. Mäule

Stellungnahme der Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn/Höxter mbH zum Entwurf der Landesregierung zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NRW)

Paderborn, den 20.08.2002

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Möglichkeit einer Stellungnahme zu dem Entwurf des Regionalisierungsgesetz NRW möchten wir uns ausdrücklich bedanken.

Um die Position der Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn/Höxter GmbH zum Regionalisierungsgesetz NRW zu verdeutlichen weisen wir darauf hin, dass sich die verkehrliche Struktur des ÖPNV's im ländlichen Raum vor Ort stark von der Verkehrssituation in den nordrhein-westfälischen Ballungsgebieten unterscheidet.

Unser ländlich strukturierter Raum läßt ein System, indem das Schienennetz das Grundgerüst darstellt und das Busliniennetz nur die Erschließungs- und Zubringerfunktion übernimmt nicht zu. Hier übernimmt der Bus wesentliche Aufgaben. Heute noch werden in den Kreisen Paderborn und Höxter ausschließlich eigenwirtschaftliche Busverkehre betrieben, der vor allem außerhalb des Oberzentrums Paderborn besonders stark durch die Schülerbeförderung geprägt ist. Auf einigen Linien macht dies bis zu 95% der Fahrgäste aus.

Möglich ist dies durch die finanzielle Unterstützung, welche die Unternehmen durch die Ausgleichszahlung für die ermäßigten Schülerfahrkarten gemäß § 45a PBefG und der Erstattung der Fahrgeldausfälle nach dem Schwerbehindertengesetz erhalten. Sichere und umweltfreundlicher Busse werden mit Hilfe der Landesförderung angeschafft und stehen somit dem Kunden zur Verfügung.

Um diesen Verkehr weiterhin wirtschaftlich betreiben zu können, ist das Know How vor Ort und die Kundennähe der Verkehrsunternehmen erforderlich. Dies bedeutet aber auch, dass die Unternehmen Fahrplan- und Tarifgestaltung weiterhin verantworten müssen und wollen. Diesem Sachstand wird aus unserer Sicht in dem vorliegenden Gesetzesentwurf nicht genügend Rechnung getragen. Der § 6 sichert den Einfluss verschiedener Träger öffentlicher Belange, nicht aber den Einfluß der Unternehmen, welche die wirtschaftliche Folgen tragen müssen.

Eine Tarifharmonisierung wird im Grundsatz von den Unternehmen unterstützt, wobei aber den besonderen Anforderungen der einzelnen Räume Rechnung getragen werden muss und sich keine finanzielle Belastung für die Unternehmer ergeben darf.

Die strukturellen Unterschiede erfordern vor allem bei der Tarifgestaltung den nötigen Spielraum und die Beachtung der besonderen räumlichen Anforderungen, so dass eine landesweite Tarifharmonisierung nicht zu Lasten einzelner Regionen erfolgen darf. Über zwei Drittel der ÖPNV-Kunden bewegen sich innerhalb einer Kommune, während nur 15% aller Fahrgäste den eigenen Verbundraum bei Ihrer Fahrt verlassen. Diese Zahlen verdeutlichen, dass bei einer Tarifharmonisierung vor allem den lokalen Gegebenheiten Rechnung getragen werden muss. Die Verkehrsunterneh-

men verfügen über die besten Erkenntnisse wie und wo Tarifmaßnahmen für beide Seiten mit entsprechender Akzeptanz versehen, durchzuführen sind.

Auch bei der Definition von Produktions- und Qualitätsstandards gemäß §§ 5 und 8 ist es zwingend erforderlich, die Interessen vor Ort ausreichend zu berücksichtigen. Eine landesweite Managementgesellschaft läuft Gefahr hier den Blick auf die lokalen Interessen der Fahrgäste nicht genügend eingehen zu können und gleichzeitig die heutige Kompetenz bei den Verkehrsunternehmer vor Ort aus den Entscheidungsprozessen auszuschließen.

Beim Thema Metrorapid sind wir in der Region zwischen Pader und Weser nicht direkt betroffen. Jedoch gibt es auch unsererseits Bedenken, dass die Finanzierung dieses Projektes zu Einschränkungen der oben bereits genannten finanziellen Mittel führen. Wenn auch § 10 Abs. 4 ausdrücklich die Magnetschwebebahn ausnimmt, bleibt doch die Frage wie sich das Gesamtvolumen der ÖPNV-Mittel entwickelt, ohne dass die bisherigen Finanzmittel in der Region nach unten korrigiert werden. Diese sind jedoch unabdingbar, um in unserer Region den ÖPNV in der heutigen Weise anbieten zu können. Werden diese Mittel gekürzt, muss gegebenenfalls auch das ÖPNV Angebot in unserer Region zu Lasten des Kunden angepasst werden.

Grundsätzlich kann darauf hingewiesen werden, dass bei einer Reaktivierung von Schienenstrecken der Finanzbedarf drastisch steigt. Falls jedoch die Finanzmittel nicht im gleichen Umfang aufgestockt werden, muss der ÖPNV drastisch eingeschränkt werden. Dies sollte bei entsprechenden Entscheidungen umfassend berücksichtigt werden.

Abschließend möchte ich noch auf die Frage nach den Schienenersatzverkehre eingehen. Diese sind meist kostengünstiger als die Schienenverkehre selbst, insbesondere wenn es sich um Verkehre auf schwach frequentierten Strecken in Tagesrandlagen handelt. Daher sind die Entscheidungen für die Schienenersatzverkehre möglichst vor Ort zu treffen.