



ZWECKVERBAND VERKEHRSVERBUND RHEIN-RUHR (VRR)

Geschäftsstelle: 45172 Essen, Ribbeckstraße 15

Telefon: 0201 / 234546

Telefax: 0201 / 223582

VERKEHRSVERBUND RHEIN-RUHR GMBH

45879 Gelsenkirchen, Augustastraße 1

Telefon: 0209 / 1584-0

Telefax: 0209 / 23967

**Antworten auf den Fragenkatalog
des Landtages Nordrhein-Westfalens
zur Vorbereitung der Anhörung zur Änderung
des Gesetzes zur Regionalisierung des
öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs
sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV
am 11. September 2002**



Fragenkatalog

1. Unterstützen Sie die Aufnahmen des geplanten Verkehrsträgers Metrorapid in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen?

Der Zweckverband VRR und die VRR-GmbH sehen im Metrorapid einen innovativen Beitrag zur Ergänzung der VRR-Produktpalette.

Die grundsätzliche Unterstützung des VRR ist jedoch von folgenden Rahmenbedingungen abhängig:

- Keine finanziellen Zusatzbelastungen für die Städte und Kreise des Zweckverbandes VRR und der kommunalen Verkehrsunternehmen sowohl bei den Investitions- als auch bei den laufenden Betriebskosten.
- Keine Verschlechterung des bisherigen ÖPNV-, SPNV- und Fernverkehrsangebotes im Gesamtkooperationsraum Rhein-Ruhr.
- Vollständige Integration des Metrorapid in das vorhandene Verbundverkehrssystem (Leistungsangebot, Tarif, Vertrieb).
- Konsequente, zeitgerechte und uneingeschränkte Fort- und Umsetzung der laufenden bzw. bereits beschlossenen Verkehrsmaßnahmen im SPNV und ÖPNV (z. B. ITF, S 9, S 21, Modernisierungsprogramm Bahnhöfe und Stationen, EFM, Telematic) insbesondere in den Verbundregionen, die nicht an der Metrorapid-Trasse liegen.
- Keine Umverteilung der Regionalisierungsmittel zulasten des übrigen SPNV und des kommunalen ÖPNV.

- 3. Kann die Einordnung des ÖPNV, der mit Magnetschwebebahnen betrieben wird, in den SPNV dazu führen, dass der herkömmliche SPNV an Bedeutung verliert mit negativen Konsequenzen auf Finanzierung und Bedienungsqualität?**

Es ist nicht auszuschließen, dass der Metrorapid die beschriebenen nachteiligen Folgen für den SPNV auslösen wird. Aus diesem Grund ist von Seiten des Landes dafür Sorge zu tragen, dass die unter 1. skizzierten Rahmenbedingungen erfüllt werden.

- 4. Findet die Verwendung von Finanzmitteln aus dem Bundesregionalisierungsgesetz für das Metrorapid-Projekt Ihr Einverständnis?**

Vom Grundsatz her ja, wenn die unter 1. genannten Rahmenbedingungen sichergestellt werden.

5. **Während das SPNV-Leistungsangebot laut Minister Schwanhold im Integralen Taktfahrplan –Stufe 2- ab dem 15. Dezember 2002 (Fahrplanwechsel) bei 98 Millionen Zugkilometer liegen wird, wird im Gesetzentwurf festgeschrieben, dass das bedarfsgerechte SPNV-Angebot die im Jahr 2000 erbrachten SPNV-Betriebsleistungen (lediglich ca. 87 Millionen Zugkilometer) nicht unterschreiten darf. Welche Folgen können sich für die Finanzierung des herkömmlichen SPNV ergeben?**

Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Ernst Schwanhold hat in einer öffentlichen Erklärung am 11. Juni 2002 bestätigt, dass sich das SPNV-Gesamtangebot in Nordrhein-Westfalen zum Jahresende 2002 von 87 Millionen auf 98 Millionen Zugkilometer erhöhen wird. Dagegen wird im Gesetzentwurf das bedarfsgerechte SPNV-Angebot lediglich auf Basis der im Jahr 2000 erbrachten Betriebsleistungen verbindlich festgeschrieben.

Nach dieser „offenen Regelung“ ist es durchaus möglich, dass den Zweckverbänden im ungünstigsten Fall nur Finanzmittel gewährt werden, um das Fahrplanangebot 2000 aufrecht zu erhalten. Die Lücke zwischen dem Fahrplanangebot 2000 und den für das Fahrplanjahr 2002/2003 vorgesehenen SPNV-Betriebsleistungen müsste dann von den Zweckverbänden geschlossen werden, wozu diese allerdings finanziell nicht in der Lage sind. Der Gesetzentwurf lässt es also ausdrücklich zu, dass die finanzielle Verantwortung für insgesamt 11 Mio Zugkilometer auf die Zweckverbände abgewälzt werden kann. Dies entspricht einem Finanzvolumen von insgesamt rund 83 Mio EUR. Auf den Zweckverband VRR entfällt ein Anteil von ca. 30 Mio EUR.

Da das Gesetz am 01. Januar 2003 in Kraft treten soll, wären bei einer Finanzierung im Rahmen des Fahrplanangebotes 2000 bereits unmittelbar nach dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 zahlreiche zusätzliche SPNV-Maßnahmen in Frage gestellt.

6. Wie interpretieren Sie die Formulierung des § 11 Absatz 5 Satz 1 („Die Zweckverbände können.....“) bezüglich der Förderfähigkeit des Schienenersatzverkehrs?

Zweckverband VRR und VRR-GmbH stimmen der Formulierung des § 11 Absatz 5 Satz 1 im Grundsatz zu.

7. Die Landesregierung verfolgt die Gründung einer Management-Gesellschaft der Zweckverbände unter Beteiligung des Landes. Wie bewerten Sie die Einflussnahme des Staates?

Zweckverband VRR und VRR-GmbH sprechen sich dafür aus, die Zusammenarbeit der SPNV-Aufgabenträger weiter zu festigen und zu institutionalisieren. Dies gilt auch für die Zusammenarbeit zwischen den Zweckverbänden und dem Land. Es erscheint allerdings nicht zwingend, dass es hierzu der Gründung einer gesetzlich vorgeschriebenen gemeinsamen Managementgesellschaft bedarf. Gerade vor dem Hintergrund der von der Landesregierung angestrebten Verwaltungsstrukturreform ist die Schaffung einer zusätzlichen Ebene mit einer entsprechenden Bürokratie bzw. Aufbauorganisation kritisch zu bewerten. Nach unserer Auffassung sind hier auch Alternativlösungen auf freiwilliger Basis ebenso zielführend. Die bereits bestehende Agentur Nahverkehr NRW ist eine geeignete Institution, eine koordinierte Planung, Organisation und Ausgestaltung des überregionalen SPNV wahrzunehmen.

dass über eine landesgesteuerte Managementgesellschaft die Zuständigkeit und Verantwortung der Zweckverbände reduziert wird.

Eine Beteiligung Dritter an der Managementgesellschaft ist zwingend auszuschließen, da ansonsten der Kreis der für den SPNV zuständigen Stellen über den gesetzlichen Rahmen hinaus erweitert würde. Verbundgesellschaften sollten beteiligt werden können, soweit sie ausschließlich Aufgabenträgerfunktionen erfüllen. Außerdem ist sicherzustellen, dass die Aufgaben und Zuständigkeiten der Verkehrsunternehmen nicht berührt werden.

Es gibt Aufgaben, die sinnvollerweise landesweit organisiert werden, wie zum Beispiel technische Innovationen, bestimmte Tariffragen oder einzelne kundenrelevante Themen. Hierfür wurden bereits Kompetenz-Center eingerichtet, die bei einzelnen Verbänden angesiedelt sind und jeweils für landesweite Koordination zuständig sind. In diese Arbeit ist das Land jeweils einbezogen. Die Arbeit der Kompetenz-Center hat sich bewährt. Es ist deshalb nicht notwendig, dass diese Aufgaben in unmittelbarer Verantwortung des Landes wahrgenommen werden.

- 9. Kann für Sie die von acht Zweckverbänden bereits gegründete „Agentur Nahverkehr NRW e.V.“ die gewünschte Funktion –Verbesserung der Zusammenarbeit der Zweckverbände- in Selbstverwaltung ebenso gut bzw. besser als unter Beteiligung des Landes erfüllen?**

Siehe hierzu die Beantwortung der Frage 8. Wir halten eine Beteiligung des Landes an der Koordinierungsebene der Zweckverbände für notwendig.

10. Halten Sie die Gedanken eines Fahrzeugpools zur Förderung des Wettbewerbs und der Bedienungsqualität für Zweckverbände sowie beteiligte Unternehmen für umsetzbar? Können die Rahmenbedingungen so festgelegt werden, dass Markteintrittsbarrieren tatsächlich gesenkt werden? Sehen Sie in der Vorhaltung, Wartung etc. von Fahrzeugmaterial einen Zweck und eine Aufgabe der von den Zweckverbänden (und des Landes) zugründenden Management-Gesellschaft?

Ein von den Zweckverbänden gehaltener Fahrzeugpool ist nach dem derzeitigen Stand der Überlegungen zur Förderung des Wettbewerbes und der Bedienungsqualität nicht zielführend. Die Frage der Verfügbarkeit von Fahrzeugen (insbesondere Neufahrzeuge) ist für Wettbewerber im Augenblick kein Faktor, der den Wettbewerb hemmt, zumal der Leasing-Markt inzwischen auch entsprechende Angebote vorhält.

Ein von den Zweckverbänden gehaltener Fahrzeugpool würde wirtschaftlich nur dann Sinn machen, wenn die Verkehrsunternehmen verpflichtet werden könnten, auf diesen zurückzugreifen. Dieses wiederum würde den Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen allerdings nahezu ausschließlich auf die Personalkosten reduzieren, da die Trassen- und Stationspreise in der jeweiligen Höhe finanziert werden. Innovative Fahrzeugbeschaffungs- bzw. Fahrzeugfinanzierungsmodelle und Qualitätswettbewerb werden auf diese Weise verhindert.

Ein Fahrzeugpool kann sinnvoll sein, wenn er rein privat oder zumindest in Form einer „Public Private Partnerchip“ realisiert wird. Dies hat sowohl mit dem hohen Kapitalbedarf einer solchen Gesellschaft als auch mit der notwendigen ökonomischen Kompetenz und Flexibilität bzw. mit der technischen Kompetenz zu tun.

11. Empfinden Sie das von der Landesregierung formulierte Ziel eines landesweiten Tarifs als erstrebenswert, d. h. sind damit Vorteile für den Kunden verbunden?

Ein einheitlicher landesweiter Tarif ist aus Kundensicht nicht notwendig und deshalb nicht erstrebenswert. Die regionalen Unterschiede in einem Flächenland für NRW sind hinsichtlich der Fahrtbeziehung, Entfernung, Dichte des ÖPNV-Angebotes und der Ertragskraft so groß, dass ein landesweit einheitlicher Tarif aus Kundensicht nicht gerechter und für die Verkehrsunternehmen (und damit letztlich für die öffentliche Hand) ökonomisch schlechter wäre. Wichtig und umsetzbar erscheint allerdings die Harmonisierung der Beförderungsbedingungen und einheitliche Regelungen für den verbundraumübergreifenden Verkehr.

Vor diesem Hintergrund streben die Zweckverbände/Aufgabenträger/Verbünde bei der Tarifgestaltung ein für die Kunden einfaches duales System an, wobei die derzeitigen Gemeinschaftstarife in den Kooperationsräumen erhalten bleiben sollten. Für verbundraumübergreifende Fahrten soll darüber hinaus als Ersatz für die Vielzahl von Übergangstarifen ein landesweiter einheitlicher NRW-Tarif angeboten werden. Dieser landesweite Tarif soll die bisherigen Haustarife der Eisenbahnverkehrsunternehmen, also insbesondere der DB AG (DPT) im Binnenverkehr in NRW ablösen.

Zu § 2 Absatz 3

- **Besteht bei den Zweckverbänden derzeit ein Interesse, sich in Bezug auf das Betreiben regionaler Schienennetze zu engagieren?**
- **Welche Chancen werden in der Gliederung in Teilnetze gesehen?**

Die Gliederung des gesamten NRW-Netzes in verschiedene Teilnetze ist aus vergabe- und wettbewerbsrechtlichen Gründen zwingend geboten (siehe hierzu auch Entscheidung der Vergabekammer Magdeburg).

Für ein Engagement der Zweckverbände in Bezug auf das Betreiben der regionalen Schienennetze müssen zunächst die finanziellen, rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen geklärt werden.

Zu § 5

- **Wie realistisch schätzen die Zweckverbände und Verkehrsverbände das Ziel eines landesweiten Tarifs für die kooperationsraumübergreifenden Verkehre ein?**
- **Wann ist mit einem solchen Tarif zu rechnen?**

Siehe hierzu die Antwort zu Frage 11.

Ein landesweiter Tarif für die kooperationsraumübergreifende Verkehre könnte in relativ kurzer Zeit (ca. Ende 2004) geschaffen werden.

Zu § 6

- Die gemeinsame Managementgesellschaft der Zweckverbände und des Landes wird häufig mit Hinweis auf die „Agentur Nahverkehr NRW“ abgelehnt.

Welche konkreten Vorbehalte bestehen gegen die nach dem Gesetz vorgesehene Gesellschaft als GmbH?

- Welche Vorteile hätte die „Vereinslösung“ gegenüber der GmbH?

Grundsätzlich wird zunächst auf die Ausführungen zu Frage 7. verwiesen.

Konkrete Vorbehalte dokumentieren sich in der Befürchtung, dass die Gesellschaft sich auf Sicht gesehen zu einem zehnten Aufgabenträger entwickeln könnte und dadurch die Zuständigkeiten und die Verantwortung der kommunalen Aufgabenträger und Zweckverbände eingeschränkt werden.

Zu § 11

Diese Vorschrift ist die wichtigste dieser Gesetzesänderung:

- Wie bewerten die Zweckverbände grundsätzlich die vorgeschlagene Neuregelung?
- Wie wird die differenzierte Förderung in Abhängigkeit von Trassenpreisen und Stationsentgelten beurteilt?

Nahverkehrspläne und der damit verbundenen politischen Entscheidungskompetenz vor Ort kommt.

Das im Gesetzentwurf geregelte Verfahren zur Aufstellung des SPNV-Finanzierungsplanes wird mit Nachdruck abgelehnt. Nach der jetzigen Formulierung werden auch wesentliche Elemente der gesetzlichen Zweckverbandsaufgaben aus dem Bereich der Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV in die Zuständigkeit des Landes verschoben. Auf diese Weise wird die gesetzliche Aufgabenträgerschaft der Zweckverbände entscheidend ausgehebelt. Die Aufstellung des SPNV-Finanzierungsplanes ist daher zwingend an die Zustimmung der Zweckverbände zu koppeln.

- **Wird die Förderung von Reaktivierungen sowohl nach § 11 als auch im Rahmen der Infrastrukturförderung begrüßt?**

Ja.

- **Wie ist Ihre Einschätzung, in welchem Umfang die künftige mögliche Förderung von Schienenersatzverkehren beantragt werden wird? Welche Verbesserung für die Fahrgäste erwarten Sie?**

Eine Prognose lässt sich nach dem derzeitigen Erkenntnisstand noch nicht treffen. Insgesamt könnte die Regelung dazu beitragen, einen noch wirtschaftlicheren Einsatz von Finanzmitteln zu realisieren.

Zu § 12

- **Der Metrorapid ist von der Infrastrukturförderung ausdrücklich ausgeschlossen. In § 12 Absatz 4 ist ausdrücklich die Verpflichtung aufgenommen, mindestens die Hälfte der Regionalisierungsmittel für die Infrastruktur und die Mittel aus dem GVFG-Landesprogramm für den allgemeinen ÖPNV einzusetzen.**

Dadurch müsste eine ausgewogenen Aufteilung der Fördermittel zwischen SPNV und allgemeine ÖPNV hergestellt sein.

Wie beurteilen Sie diese Regelung?

-Wie bewerten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehene Erweiterung der Fördertatbestände sowohl für den ÖPNV als auch für den SPNV?

Für die Beurteilung dieser Regelung ist das Zusammenspiel zwischen § 11 und § 12 mitentscheidend. Im Gegensatz zum geltenden Recht ist die Förderung des SPNV einschließlich Metrorapid zukünftig in der Höhe nicht mehr auf Bundesmittel nach § 8 Absatz 1 Regionalisierungsgesetz Bund beschränkt, sondern es können auch Mittel gemäß § 8 Absatz 2 Regionalisierungsgesetz Bund hierfür eingesetzt werden. Die Höhe ist nicht festgeschrieben. Die Folge könnte sein, dass erheblich weniger Mittel als heute überhaupt für die Förderung der Infrastruktur gemäß § 12 des Gesetzentwurfs zur Verfügung stehen. Auch der Ausschluss einer Förderung von Metrorapid-Infrastruktur ist insofern irreführend, als über die Zuwendungen für den SPNV nach § 11 entsprechend hohe Bestellerentgelte bei gleichzeitiger Reduzierung der Trassennutzungspreise möglich sind. Die Regelung, dass aus dem Restbetrag der Mittel nach § 8 Absatz 2 Regionalisierungsgesetz Bund mindestens 50 % für den ÖPNV zur Verfügung gestellt werden, ist deshalb unzureichend. Zu fordern ist, dass wie in den §§ 13 und 14 auch feste Beträge für die Infrastrukturförderung nach § 12 genannt werden, die für den ÖPNV mindestens die Höhe der heutigen Infrastrukturförderung haben müssen. Dies ist

- Die überaus schwierigen Verhandlungen mit Gewerkschaften und Betriebsräten über die Einführung und Anwendung des Spartentarifvertrages werden zusätzlich belastet, wenn der Lohnverzicht der Arbeitnehmer nicht zu einer erhöhten Wettbewerbsfähigkeit ihres Unternehmens, sondern lediglich zur Entlastung des Landeshaushalts führt.
- Die absehbare Ergebnisverschlechterung der kommunalen Verkehrsunternehmen wird dazu führen, dass Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung (wie z. B. zur Umsetzung der Qualitätscharta) von diesen nicht mehr finanziert werden können.
- Die unterschiedlichen Bestimmungen zur Fahrzeugförderung im SPNV und ÖPNV sind nicht nachzuvollziehen - insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich sowohl im SPNV als auch im ÖPNV der Wettbewerb verstärken wird. Die bisherige Regelung, wonach die Zuwendungen auch zur Abgeltung der Fahrzeugvorhaltekosten im ÖPNV verwendet werden können, sollte daher auf alle Fälle beibehalten werden.

Zu § 14

- **Die bisher freiwillige Verbundförderung ist in den Gesetzentwurf aufgenommen und gleichzeitig um 3 Mio EUR erhöht worden.
Welche Projekte wollen die Zweckverbände hieraus finanzieren?**

Die Aufnahme der freiwilligen Verbundförderung in den Gesetzesentwurf und die damit einhergehende Erhöhung wird ausdrücklich begrüßt.

Der Zweckverband VRR beabsichtigt, die Mittel für aufgabenträger- bzw. verbundbezogene* Projekte insbesondere in folgenden Bereichen zu verwenden:

- Tariffragen, insbesondere Harmonisierung der Tarife
- Vertriebsfragen
- Fahrplankoordination
- Marktforschung
- Marketing und Kommunikation
- Infrastrukturplanung
- Qualität des SPNV-Angebotes
- Festlegung von Standards bei Fahrzeugen und Verkehrsstationen
- Vergabe- und Wettbewerbsfragen, Vertragsangelegenheiten
- Sicherheit und Service im SPNV

Die Mittel sollen außerdem zur Wahrnehmung der neuen Zweckverbandsaufgaben gemäß § 5 des Gesetzentwurfs verwendet werden.

* Unter Berücksichtigung der Vorschriften des europäischen Beihilferechts bzw. des Vergaberechts.