

Präsident des Landtages NRW  
Ausschuss-Sekretariat  
Herrn Harald Holler  
Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
13. WAHLPERIODE

**ZUSCHRIFT**

**13/ 1981**

*alle Flug*

Agentur Nahverkehr NRW e. V.  
Friedrich-Ebert-Straße 17  
59425 Unna

Telefon: 0 23 03 2 53 02-0  
Fax: 0 23 03 2 53 16-25  
Mail: info@nahverkehr-nrw.de

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom  
1.1.G

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom  
Ba/290802

Telefon, Name  
-0/Bastisch

Datum  
29-08-2002

**Öffentliche Anhörung am 11. September 2002**

Sehr geehrter Herr Holler,

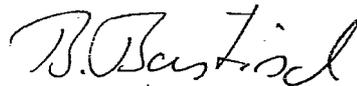
für die öffentliche Anhörung am 11. September 2002 erhalten Sie den beantworteten Fragenkatalog der Agentur Nahverkehr NRW e. V. in 150-facher Ausfertigung. Die Agentur ist ein Zusammenschluss von 8 Zweckverbänden in NRW. Die Beantwortung der Fragen sind auch mit dem Zweckverband VRR, der in Kürze der Agentur beitreten wird, abgestimmt.

Mit freundlichen Grüßen

Agentur Nahverkehr NRW e. V.



Ludger Siemer  
Vorsitzender



Burkhard Bastisch  
Vorsitzender





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



## Fragenkatalog

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

Die Mitglieder der Agentur Nahverkehr NRW e. V. nehmen zur Kenntnis, dass eine Intention der Novellierung des Regionalisierungsgesetzes nach dem bisher vorgelegten Entwurf die Planung des Metrorapid sein soll. Insofern ist von Interesse, dass bisher immer wieder von Seiten des Landes betont wurde, dass die Finanzierung des Metrorapid nicht zu Lasten des übrigen SPNV, der bisherigen Förderung des ÖPNV und der Investitionsprogramme gehen darf. Nach Ansicht der Agentur-Mitglieder ist daher im Gesetz insbesondere sicherzustellen, dass die Höhe und die Verteilung der Transfermittel auf die Zweckverbände, die sonstige Investitionsförderung sowie die Pauschalen hiervon unberührt bleiben.

Es scheint den Agentur-Mitgliedern zielführender zu sein, ein eigenes Metrorapid Finanzierungsgesetz zu schaffen.

2. **Halten Sie die Schaffung eines eigenen Metrorapidfinanzierungsgesetzes für angezeigt - auch im Sinne einer transparenten Mittelherkunft und -Verwendung?**

Siehe die Ausführungen zur vorhergehenden Frage 1.

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

Der SPNV in NRW, der durch einen Mix von Direkt- und Anschlussverbindungen eine Netzwirkung herstellt, ist das Rückgrat des ÖPNV-Angebotes des Landes. In dieses Netz muss auch ein realisierter Metrorapid integriert sein. Inwiefern sich durch die Realisierung des Metrorapid Auswirkungen auf die Finanzierung und die Bedienungsqualität ergeben, kann von hier nicht gesagt werden. Siehe auch die Ausführungen zu Frage 1.

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

Vom Grundsatz her ja, wenn die soeben unter 1. skizzierten Bedingungen greifen.

5. **Während das SPNV-Leistungsangebot laut Minister Schwanhold im Integralen Taktfahrplan - Stufe II - 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?**

Die Agentur-Mitglieder vertreten die Ansicht, dass im neuen Gesetz sichergestellt werden muss, dass ein ausreichendes Finanzvolumen zur Verfügung gestellt wird, damit die geplanten Verkehrsleistungen des Fahrplanjahres 2002/2003 mit ca. 98 Mio. Zugkm zusätzlich der Verkehrsleistungen aus bereits geschlossenen Verträgen dauerhaft finanziert sind. Wenn lediglich die heute gefahrenen Zugkm (ca. 87 Mio.) zugrundegelegt werden, dann werden nach wie vor Leistungen nicht über das Finanzbudget der Transfermittel der Zweckverbände geregelt. Dies hat für die Wettbewerbsverfahren Folgen, da das Bestellvolumen nicht klar definiert und finanziert werden kann. Nach den Beschlüssen der Vergabekammern Düsseldorf, Magdeburg und Mainz sowie der Entscheidung des OLG Düsseldorf vom 26.07.2002 sind alle SPNV-Leistungen für ausschreibungspflichtig erklärt worden. Hierzu müssen für die Aufgabenträger verlässliche Finanzierungsregelungen für die Laufzeiten und das Bestellvolumen der Verkehrsverträge geschaffen werden. Ebenso muss gewährleistet sein, dass die Infrastruktur-Benutzungsentgelte in der tatsächlich anfallenden Höhe einschließlich der neuen Regionalfaktoren regionsspezifisch zugewiesen werden. Dies gilt auch für die Fahrzeugvorhaltekosten.

Zudem müssen für Streckenreaktivierungen und -ausbauten laut ÖPNV-Ausbauplan weitere Mittel in die zukünftige dauerhafte Grundfinanzierung der SPNV-Leistungen einbezogen werden. Weiterhin muss eine Dynamisierung der Mittel geregelt sein, da die künftigen Verkehrsverträge nach einer Ausschreibung jährliche Steigerungsraten der Kosten vorsehen werden.

Zusammengefasst: Werden die 98,8 Mio. Zugkm mit einem ausreichenden Finanzvolumen nicht festgeschrieben, ist das erreichte Niveau des SPNV-Angebotes im Land NRW nachhaltig gefährdet.

6. **Wie interpretieren Sie die Formulierung des § 11 Abs. 5 S. 1 ("Die Zweckverbände können...") bezüglich der Förderfähigkeit des Schienenersatzverkehrs?**

Vom Grundsatz her stimmen die Agentur-Mitglieder der Formulierung des § 11 Abs. 5 Satz 1 zu, schlagen aber folgende Formulierung vor:

„Die Zweckverbände können die ihnen nach Abs. 1 – 4 zustehenden Finanzmittel..... zur Verschlechterung des **Verkehrsangebotes** führt. Hierdurch entstehende Einsparungen bleiben dem Finanzvolumen des jeweiligen Kooperationsraumes für den SPNV erhalten.“

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

Ein zwangsweiser Zusammenschluss der kommunalen SPNV-Zweckverbände gemäß RegG NW aufgrund eines Gesetzes in einer Management-Gesellschaft lehnen die Agentur-Mitglieder als zu weitgehende Einflussnahme des Staates ab.

Sie weisen in dem Zusammenhang darauf hin, dass die bisher schon erfolgreiche Zusammenarbeit der Zweckverbände nach Auffassung der SPNV-Aufgabenträger aber weiter intensiviert werden soll. Dazu haben Zweckverbände auch im Sinne des Referentenentwurfes eine gemeinsame Koordinierungsebene geschaffen, und zwar die Agentur Nahverkehr NRW e.V., wobei eine Beteiligung des Landes für wichtig erachtet wird. Über die Arbeitsformen und Schwerpunkte der Themen sind noch vertiefende Gespräche zwischen allen Beteiligten zu führen, wobei sichergestellt werden muss, dass keine weitere Aufgabenträgerebene entsteht. Die kommunale Entscheidungskompetenz darf nicht ausgehöhlt werden. Die Agentur Nahverkehr NRW e. V. hat demzufolge keine Aufgabenträgerfunktion, sondern ausschließlich beratende und koordinierende Funktion.

Die Agentur-Mitglieder halten es für rechtlich – wie eingangs bereits angedeutet – nicht haltbar, dass vor dem Hintergrund der kommunalen Selbstverwaltung die Ausgestaltung der Koordinierungsebene per Gesetz vorgegeben werden soll. Darüber hinaus ist es aus ihrer Sicht völlig unverständlich, die Koppelung der Förderung der verbundbedingten Aufgaben durch zwangsweisen Beitritt zu der im Referentenentwurf angedachten Management-Gesellschaft vorzusehen.

Diese Förderung ist allen SPNV-Aufgabenträgern ab 2000 nach einem neutralen Einwohner-schlüssel zur Verfügung gestellt worden, um die verbundbedingten Aufgaben in den jeweiligen Regionen zu entwickeln. Die zwangsweise Einführung einer zusätzlichen Dachorganisa-

tion sowie die Koppelung der Finanzierung der Verbundförderung über die Mitgliedschaft in der Management-Gesellschaft wird mithin von den Agentur-Mitgliedern abgelehnt.

8. **Welche nur von ihm wahrzunehmende Aufgabe kann das Land in einer Management-Gesellschaft übernehmen und rechtfertigt seine Einbeziehung?**

Siehe die Antwort zu Frage 7.

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?**

Ja – insbesondere vor dem Hintergrund, dass nunmehr auch der 9. SPNV-Aufgabenträger (ZV VRR) der Agentur beitreten wird und eine Beteiligung des Landes durch einen Beitritt möglich ist. Im übrigen siehe Antwort zu Frage 7.

10. **Halten Sie den 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?**

Der Gedanke eines von den Zweckverbänden gehaltenen Fahrzeugpools ist nach dem derzeitigen Stand der Überlegungen zur Förderung des Wettbewerbs und der Bedienungsqualität wenig sinnvoll. Die Frage der Verfügbarkeit von Fahrzeugen (insbesondere Neufahrzeuge) ist für Wettbewerber im Augenblick kein Faktor, der den Wettbewerb hemmt, zumal auch der Leasingmarkt inzwischen entsprechende Angebote vorhält. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass ein solcher Fahrzeugpool der Zweckverbände, neben den Organisationsproblemen, auch rechtliche Probleme aufwirft, da nach der Installation eines Fahrzeugpools die Verkehrsunternehmen durch die Verdingungsunterlagen verpflichtet werden, auf diesen Pool zurückzugreifen, obwohl ggf. ein eigener Fahrzeugpool (DB Regio) hätte wirtschaftlicher genutzt werden können.

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

Bei der Tarifgestaltung streben die Agentur-Mitglieder ein für die Kunden einfaches duales Tarifsystem an, wobei die derzeitigen Gemeinschaftstarife von Bus und Bahn in den Kooperationsräumen erhalten bleiben sollen. Für verbundraumübergreifende Fahrten soll darüber hinaus 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 ersetzen.

#### **Zu § 2 Abs. 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?**

Derzeit gibt es keine Sicherheit darüber, dass die bei DB Netz erlösten Infrastrukturbenutzungsentgelte streckenscharf reinvestiert bzw. Baukostenzuschüsse streckenscharf kostenmindernd zugerechnet werden. Die Agentur-Mitglieder halten es auch für überlegenswert, die Unterhaltung und den Ausbau von Strecken/Teilnetzen öffentlich oder sogar die Übernahme (Anmietung) der kompletten Infrastruktur auszuschreiben, um Kostentransparenz zu erhalten und Einsparungen zu erzielen. Wir schlagen vor, dass die Agentur Nahverkehr NRW e. V. gemeinsam mit dem Land eine Untersuchung von Beispielnetzen (z. B. Regent-Netze Münster, Bielefeld) durchführt.

Anschließend müssen die finanziellen, rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen definiert 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?**

Ein landesweiter Tarif für die kooperationsraumübergreifenden Verkehre könnte in überschaubarer Zeit geschaffen werden, wenn sichergestellt wird, dass dadurch keine finanziellen Mehrbelastungen auf die Agentur-Mitglieder zukommen.

## 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?

Die Agentur Nahverkehr NRW e. V. stützt sich in ihrer beratenden und koordinierenden Aufgabenerledigung weitestgehend auf das Know-how der Zweckverbände ab, wodurch eine schlanke, effektive Organisation im Sinne der von der Landesregierung initiierten Verwaltungsstrukturreform ermöglicht wird. Der kostenträchtige Aufbau einer Organisation ist hier nicht erforderlich. Die Effektivität der Vereinslösung hat sich in der Praxis bereits bewährt (Bundesarbeitsgemeinschaft der SPNV Aufgabenträger e. V.). Im übrigen siehe Antwort zur Frage 7.

## 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?

Die Aufteilung der Zuschüsse in die Komponenten Infrastruktur- und Betriebskosten sowie die Umstellung der SPNV-Fahrzeugförderung auf die Basis von „Vorhaltekosten“ wird von den Agentur-Mitgliedern begrüßt. Hierdurch wird mehr Transparenz geschaffen, die Position der Agentur-Mitglieder gegenüber den Infrastrukturunternehmen gestärkt und letztendlich den Rahmenbedingungen des Wettbewerbs Rechnung getragen. Die wegfallenden Investitionszuschüsse für Fahrzeuge im SPNV müssten sich jedoch wettbewerbskonform in entsprechend höheren Betriebskostenzuschüssen niederschlagen. Die Höhe der Vorhaltekosten sollte sich an der Höhe der Fahrzeugförderung in den letzten Jahren orientieren. Gleichzeitig ist es unabdingbar, dass für die langfristigen Bestellungen, die aus den Wettbewerbs- bzw. Vergabeverfahren resultieren, verlässliche und tragfähige Finanzierungsregelungen geschaffen werden. Aus diesem Grund sollte, analog zu den beispielhaften Regelungen im Regionalisierungsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz ein entsprechender Anteil der Finanzmittel gemäß §§ 5 und 8 RegG Bund festgelegt werden.

- **Wurden die ursprünglichen Vorbehalte, der SPNV-Finanzierungsplan sei ein zehnter Nahverkehrsplan, durch die "Namensänderung" aufgelöst?**

**Wie kommen diese Vorbehalte trotz der eindeutigen Regelung des Absatzes 4 zustande?**

Der im ursprünglichen Referentenentwurf aufgenommene Schienenpersonennahverkehrsplan konnte als Planungsinstrument in Konkurrenz zu den Nahverkehrsplänen der Zweckverbände missverstanden werden. Die Aufnahme des neuen Begriffes „Finanzierungsplan-SPNV“ stellt deutlich klarer, dass es sich bei diesem Plan um ein reines Finanzierungsinstrument handelt. Das müsste zudem in der Begründung zu dem Gesetz deutlich klargelegt werden. Klargelegt werden muss ebenfalls, dass mit dem Finanzierungsplan-SPNV nicht die kommunalen Aufgaben der Planung, Ausgestaltung und Organisation des SPNV von der Entscheidungsebene „Zweckverband“ auf das Land als 10. Aufgabenträger verlagert wird bzw. verlagert werden kann. Diese Gefahr sehen wir insbesondere bei der Ausgestaltung des Begriffes „bedarfsgerechtes Verkehrsangebot“. Passiert dies, würde es zu einer Aushöhlung der regionalen Nahverkehrspläne und der damit verbundenen politischen Entscheidungskompetenz vor Ort führen.

- **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 Verbesserungen für die Fahrgäste erwarten Sie?**

Eine Prognose lässt sich nach dem derzeitigen Erkenntnisstand noch nicht wagen. 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 Abs. 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 ausgewogene Aufteilung der Fördermittel zwischen SPNV und allgemeinen ÖPNV hergestellt sein.**

**Wie beurteilen Sie diese Regelung?**

Die Ausführungen in § 12 untersagen die unmittelbare Förderung der Infrastrukturinvestition des Metrorapid; dieser Regelung stimmen die Agentur-Mitglieder ausdrücklich zu. § 11 Abs. 2 ermöglicht jedoch indirekt die Förderung von Investitionen in die Infrastruktur, da auch für die Magnetschwebbahn die Trassen- und Stationspreise in der jeweils geltenden Höhe berücksichtigt werden. Demnach könnte die Infrastruktur der Magnetschwebbahn mit Krediten vorfinanziert werden, die über entsprechend hohe Trassenpreise refinanziert werden. Hier muss sichergestellt werden, dass die der Magnetbahn zugewiesenen Trassen- und Stationspreise den Rahmen der für den SPNV geltenden Preis nicht überschreiten.

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

Die Erweiterung der Fördertatbestände wird von den Agentur-Mitgliedern begrüßt. Anmerkung: Die Erweiterung der Fördertatbestände insbesondere die Öffnung des GVFG-Landesprogrammes für Eisenbahnen sollte gewürdigt werden.

**Zu § 13**

- **Wie beurteilen Sie den Wegfall der Möglichkeit, die Vorhaltekosten für die ÖPNV-Fahrzeuge pauschaliert zu fördern?**
- **Welche Qualitätsverbesserungen im ÖPNV hat die pauschalisierte Abgeltung der Vorhaltekosten gebracht?**

**Ist diese Förderung nicht nur zur allgemeinen Defizitsenkung verwendet worden?**

Die Frage kann derzeit noch nicht beantwortet werden.

**Zu § 14**

- **Die bisher freiwillige Verbundförderung ist in den Gesetzesentwurf 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.

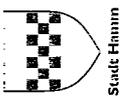
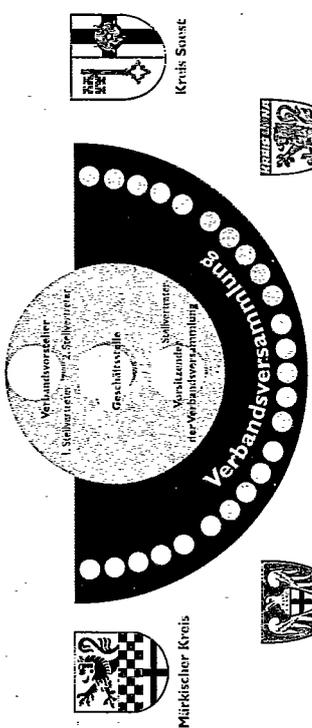
Nach dem derzeitigen Kenntnisstand wollen die Agentur-Mitglieder zur Sicherung und zur Weiterentwicklung der bisher in den Kooperationsräumen und dem Land erreichten Standards insbesondere folgende Aufgabenbereiche finanzieren können:

- Tarif- und Vertrieb
- Fahrplankoordination
- Entwicklung, Koordination und Umsetzung landesweiter Förderprogramme
- Marketing und Kommunikation
- Infrastrukturplanung
- Fahrzeuge SPNV
- Qualität des SPNV-Angebotes
- Festlegung von Standards bei Fahrzeugen und Verkehrsstationen
- Vergabe- und Wettbewerbsfragen, Vertragsangelegenheiten

Darüber hinaus sollen auch die in § 5 genannten zusätzlichen Aufgaben der Zweckverbände hieraus gefördert werden.



# Die Organisationsstruktur des ZRL



## Die Mitglieder

sind die Kreise und kreisfreien Städte der Region Ruhr-Lippe: der Kreis Unna, die Stadt Hamm, der Kreis Soest, der Hochsauerlandkreis und der Märkische Kreis. Sie gründeten den ZRL am 7. November 1995.

## Die Verbandsversammlung

besteht aus jeweils 5 Vertretern der Mitglieder. Sie wählt den Verbandsvorsitzenden sowie seinen Stellvertreter. Die Versammlung trifft sich 4 x jährlich, sie beschließt über sämtliche Angelegenheiten des ZRL.

## Der Vorstandsvorsteher

wird ebenfalls von der Verbandsversammlung gewählt und vertritt den Zweckverband nach außen.

## Die Geschäftsstelle

betreut alle Aufgaben des SPNV im Raum Ruhr-Lippe und bereitet die Entscheidungen der Verbandsversammlung vor.

## Vertreter in der Verbandsversammlung

Märkischer Kreis	Hochsauerlandkreis	Stadt Hamm	Kreis Unna	Kreis Soest
Brend Schulte · CDU Ann Becker · CDU Ines Genke · CDU Udo Weidner · SPD Hans-Jürgen Beutheu · SPD	Bruno Lüfter · CDU Ingrid Füllhoff · CDU Wolfgang Diekmann · CDU Werner Preike · CDU Barbara Koster-Faehl · SPD	Ralf Höller · parteilos Doris Conrady · CDU Heinrich Kempenmann · CDU Dr. Georg Seitz · SPD Hubert Westermann · SPD	Günter Bungenrodt · CDU Gottard Hilgmann · CDU Brigitte Crehan · SPD Dr. Detlef Scheibold · SPD Alfian Haak · SPD Die Grünen	Wolfram Reibinger · CDU Heier Nohle · CDU Ulrich Stauder · CDU Stina Ingloff · CDU Brigitte Heemann · SPD

# Der neue Nahverkehr in NRW

**NMVN**  
Nahverkehr im Ruhrgebiet

**CVP**  
Kommunale Verkehrsunternehmen

**ZM**  
Zweckverband Sauerland

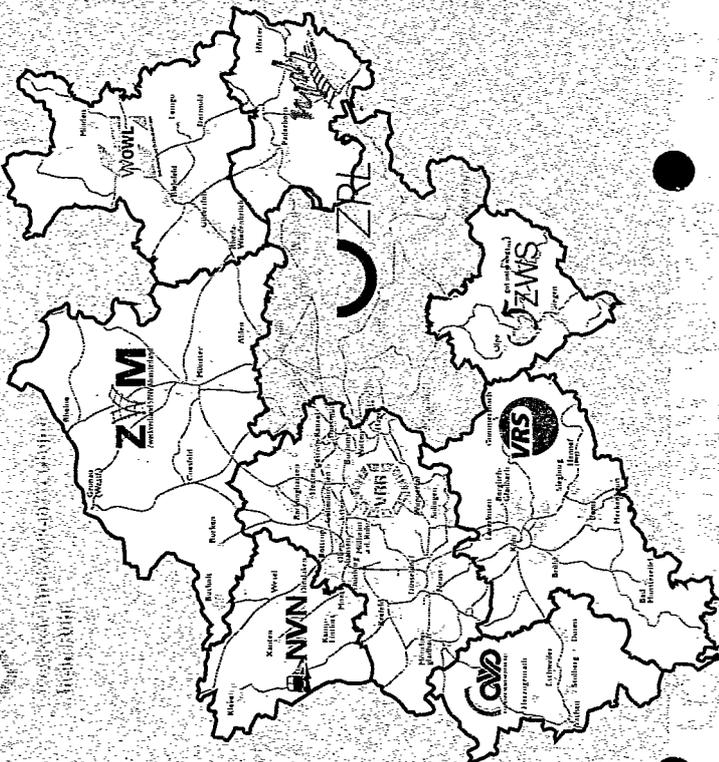
**VRS**  
Verkehrsverbund Rhein-Saar

**ZW**  
Zweckverband Westfalen

**ZWZ**  
Zweckverband Zentralsüdwestfalen

**ZRL**  
Zweckverband Ruhr-Lippe

**VOWL**  
Verkehrsverbund OstWestfalenLippe



# Die Geschäftsstelle

**Barthold Bastisch**  
Geschäftsführer  
Durchwahl: 2 53 16 10  
E-Mail: bastisch@zrl.de

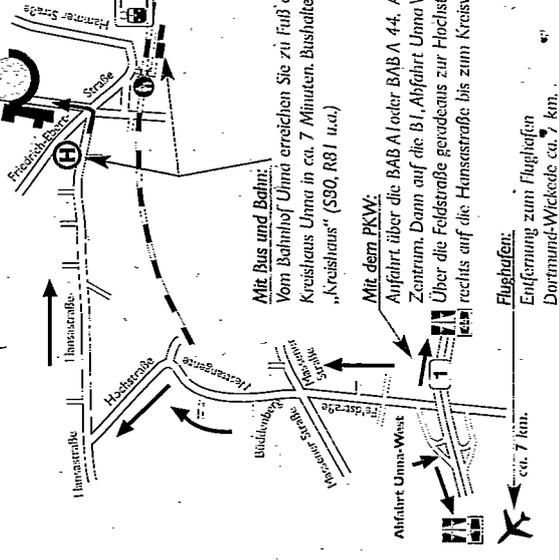
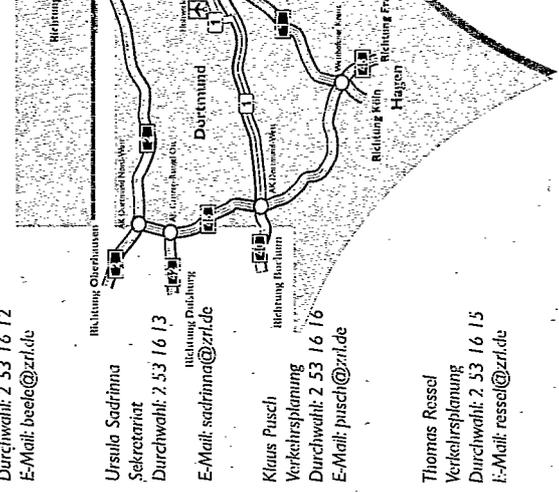
**Michael Dubbi**  
stellv. Geschäftsführer  
Durchwahl: 2 53 16 11  
E-Mail: dubbi@zrl.de

**Ulf Beele**  
Verwaltung & Marketing  
Durchwahl: 2 53 16 12  
E-Mail: beele@zrl.de

**Ursula Sadriina**  
Sekretariat  
Durchwahl: 2 53 16 13  
E-Mail: sadriina@zrl.de

**Klaus Pusch**  
Verkehrsplanung  
Durchwahl: 2 53 16 16  
E-Mail: pusch@zrl.de

**Thomas Ressel**  
Verkehrsplanung  
Durchwahl: 2 53 16 15  
E-Mail: ressel@zrl.de



**So finden Sie u**

Friedrich-Ebert-Str. 17  
Kreislaufs Unna  
59425 Unna  
Telefon: 02303/2 53 16  
Telefax: 02303/2 53 16  
E-Mail: info@zrl.de  
Internet: www.zrl.de

# Der ZRL stellt sich vor

## Jetzt sind wir an Zug



Vorsitzender der  
Verbandsversammlung  
Wilhelm Rübner

Der Raum Ruhr-Lippe im Herzen von Westfalen steht im Spannungsfeld der Verkehrsansprüche des Ballungsraums Rhein-Ruhr und des ländlichen Raumes. Er ist eng verbunden mit dem östlichen Ruhrgebiet, es werden aber auch die touristisch attraktiven und landschaftlich reizvollen Regionen Hellweg, Sauerland und das Bergisch-Märkische erschlossen.

Die Regionalisierung des SPNV hat in den letzten 5 Jahren den öffentlichen Nahverkehr nach vorne gebracht. Für den Schienenverkehr werden die Zukunftsschuldungen vor Ort getroffen, die Kommunalpolitik kann den SPNV selber gestalten und weiterentwickeln. Im Raum Ruhr-Lippe wird großer Wert auf das Nebeneinander von Bus und Bahn gelegt, da von den 52 Städten allein 17 nicht vom Schienenverkehr bedient werden.

Eines der Hauptziele des ZRL war es, Bus und Bahn in der Region mit einem einheitlichen Tarif zu verbinden. Mit der Einführung des Ruhr-Lippe-Tarifes in 2000 ist nun ein neuer Verkehrsraum mit über 2,6 Mio. Einwohner entstanden, der weit in den Ballungsraum Rhein-Ruhr hineinreicht. Dieser Tarifraum ist inzwischen der größte in ganz NRW. Mit interessanten Übergangslösungen werden außerdem die Oberzentren Münster und Paderborn im Ruhr-Lippe-Tarif erreicht.

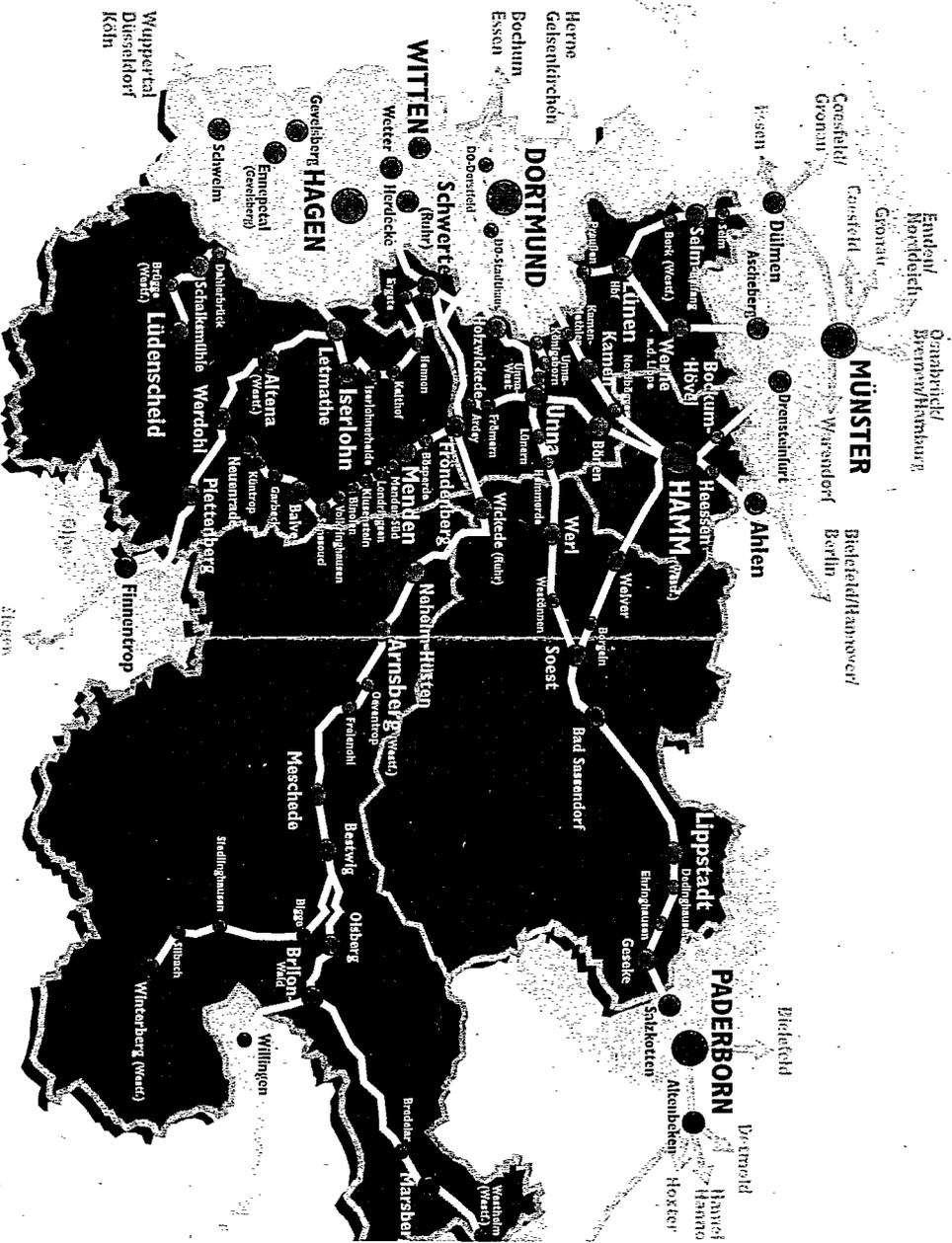
Der ZRL konnte in den letzten 5 Jahren eine deutliche Ausweitung des SPNV-Angebotes um ca. 20% auf 9 Mio. Zugkilometer erreichen. In den nächsten Jahren wird die Qualität des SPNV-Angebotes in den Vordergrund rücken. Parallel dazu haben auch die Busunternehmen in Abstimmung mit den kommunalen Aufgabenträgern durch die Einführung z. B. neuer Schnellbuslinien und Nachtverkehrslinien Akzente gesetzt, so dass den Fahrgästen insgesamt ein vorzeigbares Gesamtangebot präsentiert wird.

Die kommunalen Aufgabenträger und der ZRL werden in der Zukunft noch stärker als bisher zusammenarbeiten, um den öffentlichen Nahverkehr als einheitliches Angebot in der Region zu entwickeln. Dabei besteht immer der Grundsatz, dass der öffentliche Nahverkehr in seiner Qualität erhalten und das Angebot finanzierbar bleiben muss. Die Ansätze in den letzten 5 Jahren waren hierzu schon vielversprechend.

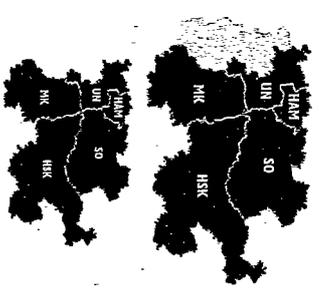
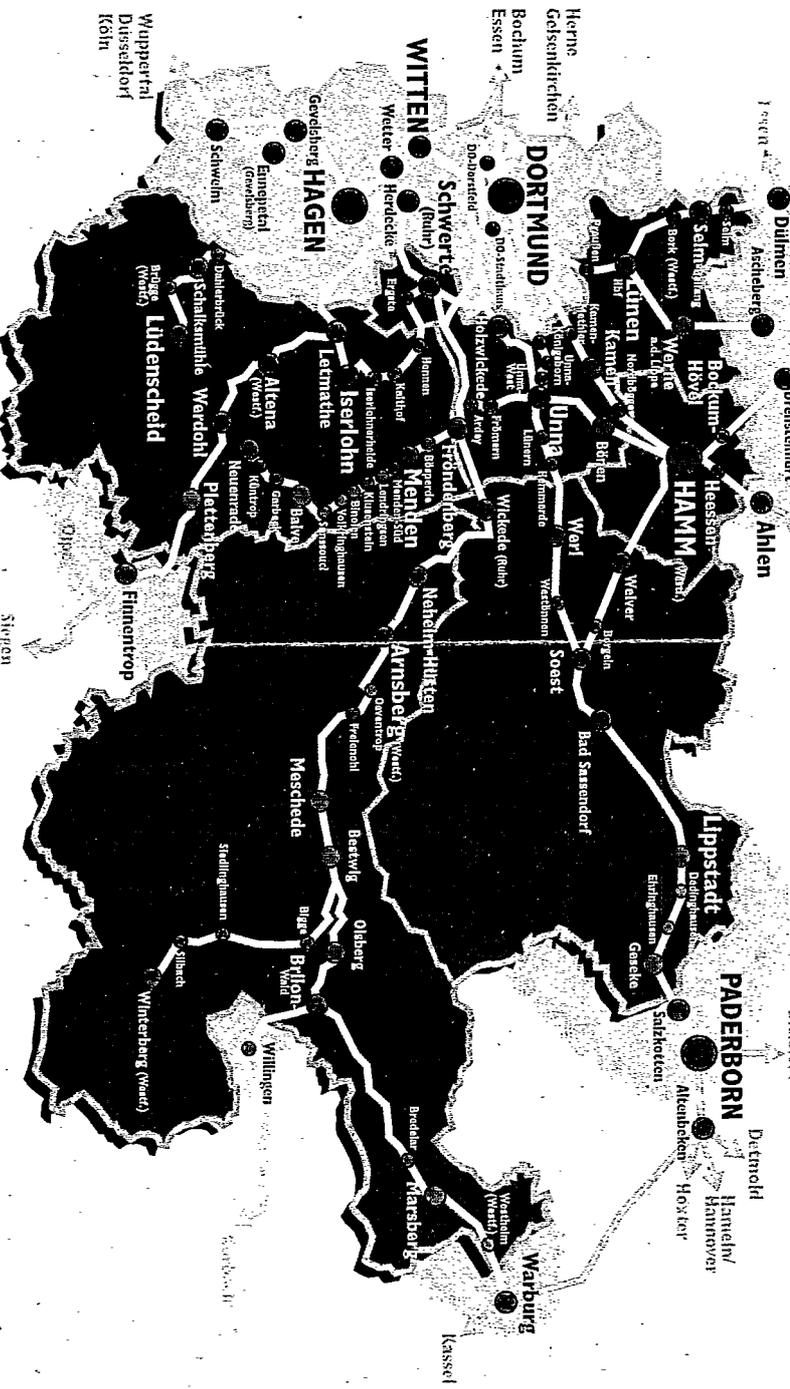


Verbandsvorsitzer  
Winfried Stark

# Zweckverband Ruhr Strecken, Bahnhöfe und Haltepunkte



	UNNA	MIK	SOEST	HAMM	HSK	Gesamt
<b>Größe des Verkehrsgebietes (km²)</b>	542,64	1.058,91	1.327,48	226,26	1.958,55	5.113,84
<b>10,60 %</b>	20,70 %	26,00 %	4,40 %	38,30 %	100 %	
<b>Bevölkerung im Verkehrsgebiet (Stand: 12/2000)</b>	431.740	457.465	306.377	182.427	281.830	1.659.839
<b>26 %</b>	27,5 %	18,5 %	11 %	17 %	100 %	
<b>Einwohner pro (km²)</b>	796	432	231	806	144	
<b>Zug-km in Mio/Jahr</b>	321	1.299	1.731	1.567	1.136	8.943
<b>35,90 %</b>	14,50 %	19,40 %	17,50 %	12,70 %	100 %	
<b>Zug-km pro Einwohner/Jahr</b>	7,4	2,8	5,7	8,6	4	
<b>Länge des Streckennetzes im ZRL (km)</b>	156,33	197,83	77,08	41,64	127,7	500,58
<b>31,20 %</b>	19,50 %	15,4 %	8,30 %	25,5 %	100 %	



**HAMM** über 100.000 Einwohner  
**Lüdenscheid** 50.000-100.000 Einwohner  
**Soest** 20.000-50.000 Einwohner  
 übrige unter 20.000 Einwohner  
 \* siehe übrige Haltepunkte

Tarifraum Ruhr-Lippe  
 Zweckverbandsgebiet  
 Ruhr-Lippe