

Deutsche Bahn AG • Immermannstr. 65 C • 40210 Düsseldorf

Landtag NRW  
Herrn Ausschussassistent  
Harald Holler  
Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
13. WAHLPERIODE

ZUSCHRIFT  
13/ 1985

*alle Abg.*

Deutsche Bahn AG  
Konzernbevollmächtigter  
für das Land Nordrhein-  
Westfalen  
Immermannstr. 65 C  
40210 Düsseldorf  
www.bahn.de

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen/Bearbeitung	Telefon/Mobil/Fax/E-Mail	Datum
	ML NW Ro Herr Kai Rossmann	0211 17937630 0173 2714903 0211 17937640 kai.rossmann@bahn.de	30.08.2002

**Öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NRW)**

Sehr geehrter Herr Holler, *lieber Harald,*

wie heute fmdl. besprochen übersende ich Dir unsere gemeinsame Stellungnahme zum Fragenkatalog der Fraktionen.

Mit freundlichen Grüßen

*Dein Wolfgang Maurer*

Wolfgang Maurer



**Stellungnahme der Deutschen Bahn AG  
zum Fragenkatalog der Fraktionen des Landtags NRW zum Gesetzentwurf der  
Landesregierung zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes NRW**

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

Die DB AG unterstützt grundsätzlich die Aufnahme des Metrorapid in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG). Der Metrorapid ist als Rückgrat des ÖPNV in NRW vorgesehen. Aus diesem Sachzusammenhang rechtfertigt sich seine Verankerung im ÖPNVG.

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

Die Schaffung eines eigenen Metrorapidfinanzierungsgesetzes ist für Investitionskosten nicht zwingend angezeigt. Es obliegt der Freiheit des Gesetzgebers zu entscheiden, wo er die Finanzierung eines Projektes, wie des Metrorapids regelt.

Transparenz der Mittelherkunft und -verwendung müssen durch die konkreten Normen erzielt werden. Dabei ist unerheblich, in welchem Gesetz die Regelungen fixiert sind. Entscheidend ist nicht, wo die Normen verankert sind, sondern wie sie ausgestaltet sind.

Hinsichtlich der Betriebskosten ist angesichts der geplanten verkehrsmittelunabhängigen Tarifstruktur die Regelung der Finanzierung des Metrorapid im ÖPNVG geboten. Der Metrorapid soll zu demselben Tarif wie S-Bahn oder Regionalexpress betrieben werden.

*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?*

Vor dem Hintergrund der mit ITF 2 vorgesehenen Steigerung der Leistung auf geplante 98 Mio. ZugKm (herkömmlicher SPNV) ist ein Verlust an Bedeutung des herkömmlichen SPNV nicht zu befürchten. Der Metrorapid soll hierzu „on top“ kommen. Es besteht somit kein „entweder-oder“- , sondern ein „sowohl-als-auch“- Verhältnis. Insoweit erscheint es der DB AG wichtig, in dem Gesetz klare Vorgaben zu machen, die sicherstellen, dass ein innovatives Projekt wie der Metrorapid nicht zu Beeinträchtigungen des SPNV bzw. der Leistungsfähigkeit des ÖPNV insgesamt führt. Zwingend erforderlich ist in diesem Zusammenhang die Festschreibung der o.g. Betriebsleistung des ITF 2 zum 15.12.02 in das Gesetz als das „bedarfsgerechte SPNV-Angebot“ des herkömmlichen SPNV.

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

Die Verwendung von Finanzmitteln aus dem Bundesregionalisierungsgesetz für das Metrorapid-Projekt findet das Einverständnis der DB AG. Aus Sicht der DB AG ist aber entscheidend, ob diese Mittel so auskömmlich sind, das sie einen wirtschaftlich darstellbaren Betrieb des Metrorapid ermöglichen. Dabei muss auch die Auswirkung auf das Gesamtsystem berücksichtigt werden. Nur wenn auch bei dieser Gesamtbeurteilung der Leistungen des Metrorapid und des SPNV ein betriebswirtschaftlich auskömmliches Ergebnis erzielt werden kann, ist die Verwendung von Mitteln aus dem Bundesregionalisierungsgesetz akzeptabel.

*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 DB AG tritt nachhaltig für eine Festschreibung der zum Fahrplanwechsel am 15.12.02 erbrachten Leistung von 98 Mio. ZugKm (herkömmlicher SPNV) ein.

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

Die DB AG begrüßt die Öffnung des Gesetzes für Schienenersatzverkehre. Es ist ökonomisch wie ökologisch sinnvoll, solche Schienenverkehre zu ersetzen, die insbesondere in verkehrsschwachen Zeiten unwirtschaftlich sind und – ohne eine Verschlechterung des Angebots – durch Busverkehre ersetzt werden können. Hier liegt ein Einsparpotenzial, das zu weiteren Verbesserungen des SPNV genutzt werden sollte.

Wir sind der Ansicht, dass die Regelung durchaus noch weitgehender gefasst sein könnte. Fahrten, bei denen es ökonomisch und ökologisch angezeigt ist, sollten regelmäßig durch Busverkehr ersetzt werden können.

Die Verwendung des Begriffs „Schienenersatzverkehr“ könnte zu Missverständnissen führen und sollte daher überdacht werden. Als „Schienenersatzverkehr“ werden in der Regel bei unterbrochenem Zugverkehr ad hoc notwendige, zeitlich begrenzte Busverkehre bezeichnet.

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

Eine Einflussnahme des Landes ist per se weder gut noch schlecht. Entscheidend für die Beurteilung ist ein komplexer, durch zwei gegenläufige Tendenzen gekennzeichnete Sachverhalt.

Die Zweckverbände stellen durch ihre ortsnahe Sachkunde sicher, dass regionale Mobilitätsbedürfnisse angemessen befriedigt werden. Bei der Generierung dieser Sachkompetenz wäre eine Einflussnahme des Landes kaum förderlich. Gleichzeitig gibt es eine Reihe wichtiger Themen bei kooperationsraumübergreifenden Verkehren, bei Marketing, Vertrieb und Tarifgestaltung, deren Lösung einen überregionalen Ansatz erfordert. Die Management-Gesellschaft kann zu der notwendigen Erweiterung der Perspektive auf landesweite Aspekte beitragen. Dabei ist die Mitwirkung des Landes unerlässlich.

Die DB AG bewertet eine so institutionalisierte Einflussnahme des Landes in kooperationsraumübergreifenden Verkehren positiv.

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

Aus Sicht der DB AG hat sich die Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden in der Vergangenheit bewährt. Zusätzlich besteht jedoch die Notwendigkeit, die Ziele der Struktur-, Wirtschafts- und Verkehrspolitik des Landes unmittelbar in die SPNV-Angebotsplanung einzubringen. Hierdurch wird die Verknüpfung sowohl landesweiter als auch regionaler Anliegen zu einem integrierten Gesamtsystem sichergestellt. Die übergeordnete Sichtweise des Landes kann insbesondere Synergien freisetzen helfen, die bei einer ausschließlichen Betrachtung durch die jeweiligen Zweckverbände nicht zu erwarten sind.

*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?*

Eine Nichtbeteiligung des Landes verkennt die Rolle des Landes als Mitgestalter des ÖPNV. Schon aus Gründen der Transparenz und eines Verfahrens mit klaren gemeinsamen Regeln gebietet sich die Einbeziehung des Landes im Sinne eines Moderators. Zudem basiert die Ausgestaltung der Managementgesellschaft auf Freiwilligkeit. Die Zuständigkeiten der Zweckverbände werden nicht angetastet.

*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)*

### zu gründenden Management-Gesellschaft?

Die DB AG hält eine Einführung eines Fahrzeugpools nach wie vor für falsch. Es ist keine Aufgabe von Ländern bzw. deren Behörden, die Fahrzeugvorhaltung eigenständig oder durch Dritte zu organisieren. Fahrzeuge sind ein wesentlicher Faktor für die Wertschöpfung und müssen daher in Händen der Verkehrsunternehmen liegen. Bei öffentlichen Fahrzeugpools verlagert sich das unternehmerische Risiko der Investitionen unnötig auf die öffentliche Hand. Es besteht die Gefahr eines ineffizienten Fahrzeug- und Mitteleinsatzes mit negativen Auswirkungen auf öffentliche Haushalte und die Nutzer des SPNV. Die Besteller haben genügend Spielraum, den Wettbewerb zu fördern.

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

Die DB AG unterstützt die Neugestaltung der Tarifräume sowie die Entwicklung und Einführung eines Regionaltarifs in NRW.

Die Harmonisierung der Tarifbestimmungen der einzelnen Kooperationsräume und die Vereinfachung verbundraumüberschreitender Fahrten ist aus Kundensicht dringend erforderlich. Dieser Vorteil stößt auf Grenzen etwa bei Fahrten in andere Bundesländer. Es wird auch kein Wechsel von Nahverkehrstarif in den Fernverkehrstarif der DB AG möglich sein.

Die Tarifautonomie und damit die Berücksichtigung regionaler Besonderheiten der Kooperationsräume muss bestehen bleiben.

Wesentlich für die DB AG als Hauptbetroffener des geplanten Regionaltarifs ist die federführende Mitbestimmung bei der Tarifentwicklung. Der Regionaltarif darf nicht zu einer wirtschaftlichen Verschlechterung führen, d.h. die Tarifergiebigkeit muss den heutigen Tarifen entsprechen. Mögliche Mindererlöse (durch Durchtarifizierungsverluste und Tarifharmonisierungsverluste) müssen ausgeglichen werden, mit dem Ziel diese langfristig durch entsprechende Tarifanpassungen abzubauen.

Auch alle Aufwendungen für Vorbereitung, Einführung und Umsetzung der neugestalteten Tarife dürfen nicht zu Lasten der Verkehrsunternehmen gehen.

### 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?*

Die Frage richtet sich an die Zweckverbände.

**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?*

Die Frage richtet sich an die Zweckverbände und Verkehrsverbände.

**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 DB AG hat keine Vorbehalte gegen die nach dem Gesetz vorgesehene Gesellschaft als GmbH.

**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?*
- *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?*

- *Wird die Förderung von Reaktivierungen sowohl nach § 11 als auch im Rahmen der Infrastrukturförderung begrüßt?*
- *Wie ist Ihre Einschätzung, in welchem Umfang die künftige mögliche Förderung von Schienenersatzverkehren beantragt werden wird? Welche Verbesserungen für die Fahrgäste erwarten Sie?*

Die Frage richtet sich an die Zweckverbände.

**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?*

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

Die Regelung hinsichtlich der Infrastrukturförderung wird als ausgewogener Kompromiss betrachtet. Die Aufteilung ist angemessen und gewährleistet die Fortentwicklung insbesondere des ÖSPV in der Fläche.

Die Erweiterung der Fördertatbestände für den ÖPNV und den SPNV wird von der DB AG positiv bewertet. Die Regelung hat für den Neu-, Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur die erforderliche Flexibilität. Fraglich ist allein, die Höhe der zur Verfügung stehenden Mittel.

**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?*

Aus unserer Sicht in NRW sollte die investive Förderung vorrangig nach dem GVFG finanziert werden, weil nur so dem Gedanken des GVFG - Attraktivitätssteigerung des ÖPNV - am ehesten Rechnung getragen wird. Durch diese Investitionsförderung nach dem GVFG wird der Anreiz zur Investition in Neufahrzeuge erhalten bleiben.

Eine betriebsleistungsbezogene Förderung bzw. teilweise Abgeltung der Vorhaltekosten der Omnibusse ohne Berücksichtigung des Baujahres und der Fahrzeugausstattung birgt zumindest latent die Gefahr, dass die vorgehaltene Qualität im ÖPNV permanent zurückgeht. Fördermittel sind bislang bei den Regionalbusgesellschaften in NRW nicht zu einer Defizitabsenkung, sondern ausschließlich zur Qualitätsverbesserung verwendet worden.

**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 Frage richtet sich an die Zweckverbände.

**Formulierungsvorschläge:**

Über die Beantwortung des Fragenkatalogs hinaus unterbreitet die DB AG dem Verkehrsausschuss folgende konkrete Änderungswünsche des Entwurfs des ÖPNVG.

Der Landtag wolle beschließen:

1. § 6 Absatz 1 Satz 3 wird gestrichen.

Begründung:

Die Möglichkeit der Einrichtung eines Fahrzeugpools sollte aus den o.g. Gründen nicht in das Gesetz aufgenommen werden.

2. § 11 Absatz 2 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Das bedarfsgerechte SPNV-Angebot je Kooperationsraum (herkömmlicher SPNV) darf die mit dem Fahrplanwechsel zum 15.12.2002 erbrachten SPNV-Betriebsleistungen nicht unterschreiten.“

Begründung:

Ohne die Bezugnahme auf die Betriebsleistungen des ITF 2 bleibt das Gesetz hinter der Wirklichkeit zurück. Vor dem Hintergrund der gesteigerten und weiter steigenden Mittel des Bundes ist dies nicht angebracht.

3. In § 11 Absatz 5 Satz 1 wird das Wort „können“ durch das Wort „sollen“ ersetzt.

Begründung:

Die DB AG will damit eine stärkere Änderung der Praxis in diesem Bereich erzielen. Wo Ökologie und Ökonomie es rechtfertigen, sollen Schienenverkehre durch Busse regelmäßig ersetzt werden können.

gez. **Wolfgang Maurer**  
Konzernbevollmächtigter für das Land  
Nordrhein-Westfalen

gez. **Heinrich Brüggemann**  
DB Regio, Vorsitzender der Regional-  
leitung Nordrhein-Westfalen