

Partnership Metrорapid NRW – Märkische Str. 120 – 44141 Dortmund

Verkehrsausschuss des Landtags NRW
z.Hd. Herrn Harald Holler
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf



Dortmund, 4. September 2002

Stellungnahme der Partnership Metrорapid NRW zum Regionalisierungsgesetz NRW

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme der *Partnership Metrорapid NRW* zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes NRW.

Der Verein *Partnership Metrорapid NRW* ist ein Ende Mai 2002 gegründeter Zusammenschluss von Unternehmen, Verbänden, Kammern und Kommunen die sich für die Realisierung des Metrорapid-Projektes in NRW einsetzen. Viele unserer Mitglieder verfügen über praktische Erfahrung mit der Magnetschnellbahn und sind als z.B. als Zulieferer für das Transrapid-Projekt Shanghai tätig.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wolfgang Bedorf
Präsident

Maria Leenen
Geschäftsführung

Dr. Wolfgang Bedorf (Nexans Deutschland AG), Präsident

Maria Leenen (SCI Verkehr GmbH), Geschäftsführung

**Stellungnahme des Vereins
„Partnership Metrорapid NRW“
zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des
Regionalisierungsgesetzes NRW**

Zu Frage 1

Der Metrорapid ist die spezifische Anwendung der Magnetschwebbahn im Regionalverkehr. Gegenüber der herkömmlichen Rad/Schiene-Technik weist der Metrорapid systembedingte Vorteile auf, die den Einsatz der Magnetschnellbahn auch im Regionalverkehr rechtfertigen. Hierzu gehören die größere Verlässlichkeit, die Geschwindigkeit, die relative Geräuscharmheit, die Sicherheit und der geringe Verschleiß. Hinzu kommen erhebliche positive – nicht ausschließlich verkehrspolitisch zu bewertende – wirtschaftliche und standortpolitische Effekte für die Rhein-Ruhr-Region. So wie die Wuppertaler Schwebbahn – die im übrigen zeigt, wie ein Verkehrsmittel einen Beitrag zur Stärkung des Image von Städten und Regionen leisten kann – in den Anwendungsbereich des bisherigen Regionalisierungsgesetzes NW gehört, ist dies auch für den Metrорapid unabdingbar. Die Funktion des Metrорapid stimmt mit der Definition des ÖPNV nach § 2 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs überein. Im Sinne der nötigen Gleichbehandlung hält die Partnership Metrорapid NRW die Aufnahme des Metrорapid in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen für sinnvoll.

Zu Frage 2

Entsprechend des Grundsatzes der Gleichbehandlung des Metrорapid mit anderen Verkehrsträgern wird ein eigenes Metrорapidfinanzierungsgesetz für nicht zweckmäßig erachtet.

Unbeschadet ist von dieser Einschätzung die Notwendigkeit einer gesonderten Zuschuss-Finanzierung für das Pilotprojekt in NRW seitens des Bundes als Voraussetzung für den Einstieg in eine in der Anfangsphase mit höheren Kosten verbundene neue Technologie.

Zu Frage 3

Selbstverständlich übernimmt der Metrorapid entlang der Zentrumsachse einen Teil der Aufgaben, die bisher vom Rad-Schiene-basierten SPNV geleistet wurden. Entscheidend ist jedoch die Betrachtung des Gesamtniveaus an Leistungen des ÖPNV/SPNV (vgl. Antwort auf Frage 5) sowie die qualitative Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems. Der Metrorapid wird zu einer Aufwertung und Inanspruchnahme des ÖPNV insgesamt führen. Der Machbarkeitsstudie zufolge resultieren 76% des Fahrgastaufkommens aus der Verlagerung vom Öffentlichen Verkehr und 21 % aus der Verlagerung vom Motorisierten Individualverkehr.

Aus Sicht der Partnership Metrorapid NRW geht es in erster Linie darum, den Metrorapid zum wirtschaftlichen und verkehrlichen Erfolg zu bringen. Im wesentlichen gilt, dass der Metrorapid nur dann erfolgreich sein kann, wenn qualitativ hinreichende Zubringersysteme im öffentlichen Nahverkehr vorhanden sind. Die Exportchancen für den Metrorapid steigen in dem Maße, wie es gelingt, ihn als System zu entwickeln, d.h. ihn optimal mit anderen Verkehrsträger zu vernetzen und in ein stimmiges Gesamtverkehrskonzept zu integrieren. Hier müssen die Ergebnisse der Studie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr abgewartet werden.

Zu Frage 4

Magnetschwebebahnen sollen gemäß §1 Abs. 3 des neuen ÖPNVG NRW Bestandteil des SPNV in Nordrhein-Westfalen sein. Aus dieser Festlegung ergibt sich eine mögliche Verwendung von Finanzmitteln aus dem Bundesregionalisierungsgesetz für das Metrorapid-Projekt. Dieses wird begrüßt. Allerdings ist unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Gleichbehandlung nicht einsichtig, warum in § 12 Abs. 2 des Gesetzentwurfs der Landesregierung ein (von dem im Internet abrufbaren Referentenentwurf abweichender) Zusatz enthalten ist, der besagt, dass Magnetschwebebahnen von der Infrastrukturförderung ausdrücklich ausgeschlossen werden sollen. Es sprechen aus Sicht der Partnership Metrorapid NRW drei Gründe gegen eine solche Diskriminierung. Erstens würde die Realisierung einer dem Metrorapid hinsichtlich Qualität und Umfang vergleichbaren SPNV-

Leistung entlang der Zentrumsachse auf Basis der Rad/Schiene-Technik auch erhebliche Infrastrukturinvestitionen erfordern (allerdings unter Verzicht erheblicher systembedingter Vorteile der Magnetschwebetechnik), die durch die Neufassung des ÖPNVG NW nicht ausgeschlossen würden. Zweitens bedeutet die Finanzierung der Infrastruktur aus Mitteln des Bundesregionalisierungsgesetzes, dass der spätere Bedarf an Betriebskostenzuschüssen geringer ist. Drittens sind die gesonderten Infrastrukturzuschüsse des Bundes beschränkt auf den Ausbau des Grundnetzes Düsseldorf – Dortmund. Ein möglicher Ausbau des Metrорapid-Netzes wird voraussichtlich nicht auf zusätzliche Sondermittel des Bundes zur Förderung der Magnetschnellbahn zurückgreifen können. Hinsichtlich der Streckenfortführung sind alle Optionen zur Finanzierung der Infrastruktur offen zu halten. Es wird daher angeregt, auf diese unbegründete Diskriminierung der Magnetschwebebahn zu verzichten.

Zu Frage 5

Die erheblichen Verkehrszuwächse in den Ballungsräumen erfordern eine Steigerung der SPNV-Leistungen. Dies ist durch den Integrierten Taktfahrplan II seitens des Landes NRW vorgesehen. Geplant ist eine Steigerung der Leistungen des Schnellverkehrs in NRW auf 109 Mio. Zugkilometer pro Jahr in 2006 – unter Einbeziehung der 6 Mio. Zugkilometer pro Jahr des Metrорapid. Hierfür ist eine solide Finanzierungsgrundlage unerlässlich. Insofern ist seitens des Landes darauf hinzuwirken, dass im Rahmen der Überprüfung der Regionalisierungsmittel des Bundes nach § 6 RegG eine verlässliche bedarfsgerechte Steigerung der Regionalisierungsmittel ab 2008 erfolgt.

Zu Frage 6

Die Verwendung von Finanzmitteln für den Schienenersatzverkehr kann aus Sicht der Partnership Metrорapid dann ein Problem darstellen, wenn die Zubringersysteme an Attraktivität verlieren bzw. die Umsteigevorgänge zwischen Metrорapid-Stationen und den Haltepunkten des Schienenersatzverkehrs erschwert würden. Zudem befinden sich andere Bundesländer, die über diese Regelung verfügen, nach unserem Kenntnisstand im Meinungsbildungsprozess über ihre mögliche Abschaffung (z.B. Brandenburg).

Zu Frage 7-9

Das Land prüft die Machbarkeit der Verlängerung des Metrорapid bis Bonn (Ergänzungsnetz) und plant perspektivisch den Ringschluss über Wuppertal und Hagen (Perspektivnetz). Mit dem Ergänzungsnetz würde der Metrорapid über die Grenzen des VRR hinausweisen. Eine einheitliche und schlüssige Planung des Gesamtsystems einschließlich der Zubringer zum Metrорapid ist wesentliche Erfolgsvoraussetzung. Aus dieser Perspektive ist Gründung einer Managementgesellschaft zu begrüßen, um übergeordnete Landesinteressen in der Verkehrsplanung zur Geltung zu bringen. Allerdings wird angeregt, die Managementgesellschaft gegenüber dem mit vorliegenden Gesetzentwurf mehr Kompetenzen v.a. hinsichtlich der Vertragsgestaltung und der Auftragsvergabe auszustatten, um die nötige Durchsetzungsfähigkeit sicherzustellen.

Zu Frage 10

Im Bereich der Magnetschwebbahn ist das Fahrzeug systembedingt an die Fahrweginfrastruktur gebunden. Es gibt keine Verwendungsmöglichkeit der Fahrzeuge auf anderen Strecken. Daher können die prinzipiell möglichen Vorteile von Fahrzeugpools und anderen Lösungen wie der Fahrzeug-Vorhaltung durch private Leasing-Firmen hier leider nicht erzielt werden.

Zu Frage 11

Die Realisierung des Metrорapid als Rückgrat des ÖPNV in NRW bedeutet, dass die Wegekettен der Nutzer über die Grenzen des VRR hinausweisen. Bei einer Fortführung des Metrорapid in das Gebiet des VRS ist dies ohnehin der Fall. Zudem wird die Zunahme weiterer Betreiber neben der DB das Tarifproblem weiter verschärfen, da der übergreifende DB-Tarif an Bedeutung verliert. Ein Tarifdschungel stellt ein nicht unwesentliches Hindernis bei der Verwirklichung des Zieles dar, Verkehr vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern. Ein landesweiter (bzw. perspektivisch sogar bundesweiter) Tarif ist daher begrüßenswert und anzustreben.