

Landesverband NRW  
Worringer Straße 65  
40211 Düsseldorf  
Tel.: 0211/1649497  
Fax: 0211/1649498

Es schreibt:  
Jürgen Eichel  
(Tel.: 0234/14919)

8.9.02

Sehr geehrter Herr Holler,

im folgenden senden wir Ihnen unsere Stellungnahme für die Anhörung zur Novellierung des Regionalisierungsgesetzes am 11.9.

Mit freundlichen Grüßen





## **Stellungnahme des VCD NRW zur Anhörung am 11.9.02: Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes NRW**

### **I. Vorbemerkung**

Der VCD begrüßt eine Reihe von Änderungen, wie den Einsatz von Regionalisierungsmitteln nach BRegG § 8.2 für den SPNV (Betriebskosten und Reaktivierung, Infrastruktur), Flexibilisierung und wettbewerbsneutralere Ausrichtung der Förderung sowie Neufassung des bedarfsgerechten Verkehrsangebotes.

Entschieden abzulehnen sind aus Sicht des VCD die Aufnahme von Magnetschwebbahnen als Verkehrsmittel des SPNV und die Verwendung von Regionalisierungsmitteln für Schienenersatzverkehr.

### **II. Antworten zum Fragenkatalog**

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

#### **Der Metrorapid**

- wäre eine Insellösung ohne jeden Zusammenhang zum Eisenbahnnetz,
- hätte erhöhte Umsteigezwänge zur Folge, die die geringen Fahrzeitgewinne für viele Fahrgäste wieder auffressen würden,
- hätte negative Auswirkungen auf das Bahnsystem: Einfahrtprobleme in die Bahnhöfe, Inanspruchnahme von Überhol-Gleisen, Verlegung von Gleisen, veränderte Streckenführung, Stilllegung,
- brächte laut Machbarkeitsstudie bei einer Investition von 3,2 Mrd Euro eine Veränderung des modal split zugunsten des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Fall mit besserer Bahn von 0,1 % (!!!) und würde im wesentlichen zu einer "Kannibalisierung" des Bahnverkehrs führen,
- hätte eine miserable Kosteneffizienz mit Kosten pro Minute Fahrzeitgewinn von ca. 500 Mio Euro,
- wurde mit massiven Manipulationen insbesondere in der Nutzen-Kosten-Analyse noch nach der offiziellen Abgabe der Machbarkeitsstudie im Bundesverkehrsministerium Ende 2001 schöngerechnet (Details: [www.vcd-bochum.de/Metrorapid](http://www.vcd-bochum.de/Metrorapid)).

**Die Aufnahme eines solchen Projektes in das ÖPNV-Gesetz NRW sollte daher unterbleiben.**

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

Laut Koalitionsvereinbarung werden keine investiven Mittel des Landes für das Projekt aufgewendet - also auch nicht für Fahrzeuge - und Betriebskostenzuschüsse nur in der Höhe wie für den SPNV. Das ist klar formuliert. Die Verwendung der Regionalisierungsmittel in NRW ist durch entsprechende Übersichten transparent werden, die der Verkehrsausschuß des Landtages regelmässig einfordern sollte. Der VCD lehnt es allerdings inhaltlich ab, wenn Regionalisierungsmittel für das Projekt eingesetzt werden, zumal diese für andere Projekte des ÖPNV in NRW fehlen.

Für die Erkenntnis, dass das Projekt Metrorapid keine tragfähige finanzielle Grundlage hat, braucht es kein Gesetz - und an dieser Erkenntnis würde auch ein Gesetz nichts ändern.

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?

Dies ist bereits jetzt absehbar:

- Auf Bundes-Ebene zeigt die Betrachtung der Haushaltspläne, dass eine Realisierung des Projektes Metrorapid in unmittelbare Konkurrenz zum Ausbau des Schienenverkehrs in NRW treten würde: Entgegen den Aussagen der Landesregierung stehen die Mittel des Bundes für Transrapid-Projekte eben nicht "nur dafür" und schon gar nicht zusätzlich zur Verfügung. Das heisst, dass die Mittel jeweils aus dem Budget für Verkehrs-Investitionen im Haushalt des Bundesverkehrsministeriums aufgebracht werden müssten und so Projekten des Schienenverkehrs in NRW entzogen würden.

Damit ist die immer wieder vorgebrachte Behauptung, der Metrorapid käme als "Premiumprodukt" etc. pp gewissermassen auf den ÖPNV in NRW "oben drauf", ins Reich der Fabel zu verweisen.

Wer angesichts dieser Fakten und der ungeklärten Finanzierung auf Landes-Ebene weiterhin eine Realisierung des Projektes will, von dem erwartet der VCD die Aussage, welche Projekte des Schienenverkehrs in NRW dann nicht oder nur mit Jahren Verzögerung realisiert werden könnten.

Angesichts von aktuellen Hochwasserschäden an Schienenstrecken auf über 500 km allein in Sachsen, deren Beseitigung laut DB ca. eine Mrd Euro kosten und bis ca. 2005 dauern wird, verbietet sich das Beharren auf fragwürdigen Prestigeprojekten nach Meinung des VCD von selbst.

- Wegen der für das Projekt Metrorapid 2002 aufgewandten 37 Mio Euro aus Regionalisierungsmitteln und der geringeren Steigerung der Regionalisierungsmittel als ursprünglich angenommen (für

NRW 2002 ca. 88 Mio Euro weniger) ergeben sich bereits jetzt Engpässe bei der Finanzierung von ÖPNV-Projekten in NRW. Trauriger Höhepunkt: Der Investitionsstopp für neue Massnahmen 2002.

- Die gemäss § 11.2 mögliche Differenzierung der Zug-km-Sätze einschliesslich Fahrzeug-Vorhaltekosten (vgl. Begründung zum Gesetzentwurf, Landtags-Drucksache 13/2706, S. 18f) kann nach Einschätzung des VCD das Einfallstor bieten für eine verdeckte Finanzierung der extrem teuren Metro-rapid-Fahrzeuge (Kosten pro Sitzplatz etwa 1:9 verglichen mit Doppelstock-Zügen inklusive Lok, vgl. Anlage). Dies ginge zwangsläufig zulasten aller anderen Kooperationsräume. Der VCD spricht sich daher zwar nicht grundsätzlich gegen differenzierte Zug-km-Sätze aus, einfließen sollten aber klare Kriterien im Interesse der Fahrgäste, etwa zur Verfügung gestellte Platzkapazitäten.
4. Findet die Verwendung von Finanzmitteln aus dem Bundesregionalisierungsgesetz für das Metrorapid-Projekt Ihr Einverständnis?

Die Mittel des Bundesregionalisierungsgesetzes sind gemäss § 7 vorrangig für den Schienenverkehr vorgesehen, die Verwendung für den Metrorapid käme aus Sicht des VCD einer Zweckentfremdung gleich.

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?

Auch mit der - vom VCD begrüßten - Ausweitung des SPNV-Angebotes in NRW auf 98 Mio Zug-km zum 15.12.2002 bewegt sich NRW im Vergleich mit den übrigen Bundesländern bestenfalls im Mittelfeld. Dabei sind die notwendigen Taktverdichtungen im S-Bahn-Bereich noch gar nicht berücksichtigt.

**Grundlage im Gesetz sollte mindestens das Angebot 2002/03 von 98 Mio Zug-km sein.**

Bei einem Zugkm-Satz von 7,75 Euro wären dazu Regionalisierungsmittel von ca. 760 Mio Euro notwendig. Angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel aus BRegG § 8.1 für NRW von 595,7 Mio Euro und der vielen weiteren vorgesehenen Verwendungszwecke der Mittel aus BRegG § 8.2 bedarf es dringend der Präzisierung, wie das zukünftige verbesserte SPNV-Angebot finanziert werden soll.

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

Der VCD lehnt eine Finanzierung von Schienenersatzverkehr aus Regionalisierungsmitteln entschieden ab (vgl. auch die Diskussion im Vorfeld der Erarbeitung des Regionalisierungsgesetzes NRW 1994/95!). Bei Abbestellungen im Einzelfall sollten die Leistungen zugunsten dringend notwendiger Verbesserungen an anderer Stelle umgeschichtet werden. Die Finanzierung von Busverkehr ist davon unberührt und sollte - wie bisher auch! - über die Verbände und Kommunen erfolgen.

7. Die Landesregierung verfolgt die Gründung einer Management-Gesellschaft der Zweckverbände unter Beteiligung des Landes. Wie bewerten Sie die Einflussnahme des Staates?
8. Welche nur von ihm wahrzunehmende Aufgabe kann das Land in einer Management-Gesellschaft übernehmen und rechtfertigt seine Einbeziehung?
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?

Die bisherige Konstruktion des Regionalisierungsgesetzes, wonach den Zweckverbänden nur die Mittel für das Angebot des Jahresfahrplans 1993/94 zur Verfügung gestellt wurden, hatte eine jahrelange Stagnation im SPNV-Angebot zur Folge, die erst 1998 mit der indirekten Finanzierung des ITF 1 über die Fahrzeugförderung aufgebrochen wurde.

Aus Sicht des VCD sollte es eine klare Zuschneidung der Verantwortlichkeiten und eine dynamisierte Zuweisung der Mittel für den SPNV geben. Dies kann auch bei den Zweckverbänden angesiedelt sein. Der VCD hält die Aufteilung in neun Kooperationsräume allerdings für zu kleinteilig, eine Änderung der nun geschaffenen Strukturen erscheint jedoch auf absehbare Zeit politisch nicht durchsetzbar. Zudem erfordern die Einheitlichkeit des Angebotes, Anschlussicherung, Planung von landesweiten Verkehren und die Abstimmung mit Nachbarländern und Nachbarstaaten eine ausreichend starke Rolle des Landes.

Vor diesem Hintergrund hält der VCD eine Konstruktion für denkbar, bei der die Zusammenarbeit Land - Aufgabenträger in der jetzt gegründeten Agentur erfolgt. Gemäss dem Prinzip der Subsidiarität wäre eine Entscheidung des Landes geboten, sofern sich die beteiligten Zweckverbände nicht einigen können. Dazu bedarf es nicht unbedingt einer Management-Gesellschaft.

Der VCD unterstützt die Erstellung eines SPNV-Finanzierungsplanes.

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 festgesetzt 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 Vorhaltung von SPNV-Fahrzeugen ist aus Sicht des VCD eigentlich keine staatliche Aufgabe. Allenfalls für den Bereich des elektrischen Verkehrs wäre ein Fahrzeugpool aus Sicht des VCD denkbar. Eine Vorhaltung von Metrorapid-Fahrzeugen über den Fahrzeugpool sollte ausgeschlossen werden, zumal sie der Koalitionsvereinbarung widerspricht.

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

Ein landesweiter Tarif ist aus Sicht des VCD grundsätzlich notwendig, erste - allerdings unzureichende - Ansätze wurden mit *nrw plus* gemacht.

Auch die Vereinheitlichung von Altersgrenzen, Mitnahmeregelungen für Fahrräder, Hunde etc. in den jeweiligen Verbundräumen sollte vorangetrieben werden.

Bestrebungen des MWMEV allerdings, in allen Kooperationsräumen gleiche Preisstufen durchzusetzen und dabei etwa den VRR zur Verkomplizierung und Verteuerung des Tarifsystems zu drängen (und durch die Hintertür weitere Finanzquellen für das Projekt Metrorapid aufzutun zu wollen) lehnt der VCD ab. Stattdessen sollten die Preisstufen in den neuen Kooperationsräumen reduziert und vergünstigt werden und anfallende Durchtarifizierungsverluste vom Land übernommen werden.

### III. Weitere Anregungen

Gemäss dem Vorschlag der Zweckverbände sollte § 2.2 wie folgt ergänzt werden: "Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten und **auszubauen**." Hinzukommen könnte eine Passage wie: "Landes- und Regionalplanung sollen die für die langfristige Entwicklung des Schienennetzes notwendigen Trassen und Flächen ausweisen und für deren planungsrechtliche Absicherung sorgen."

Für § 8.3 schlägt der VCD folgende Ergänzung vor: "In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung **und zukünftiger Fahrgastpotentiale** Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen."

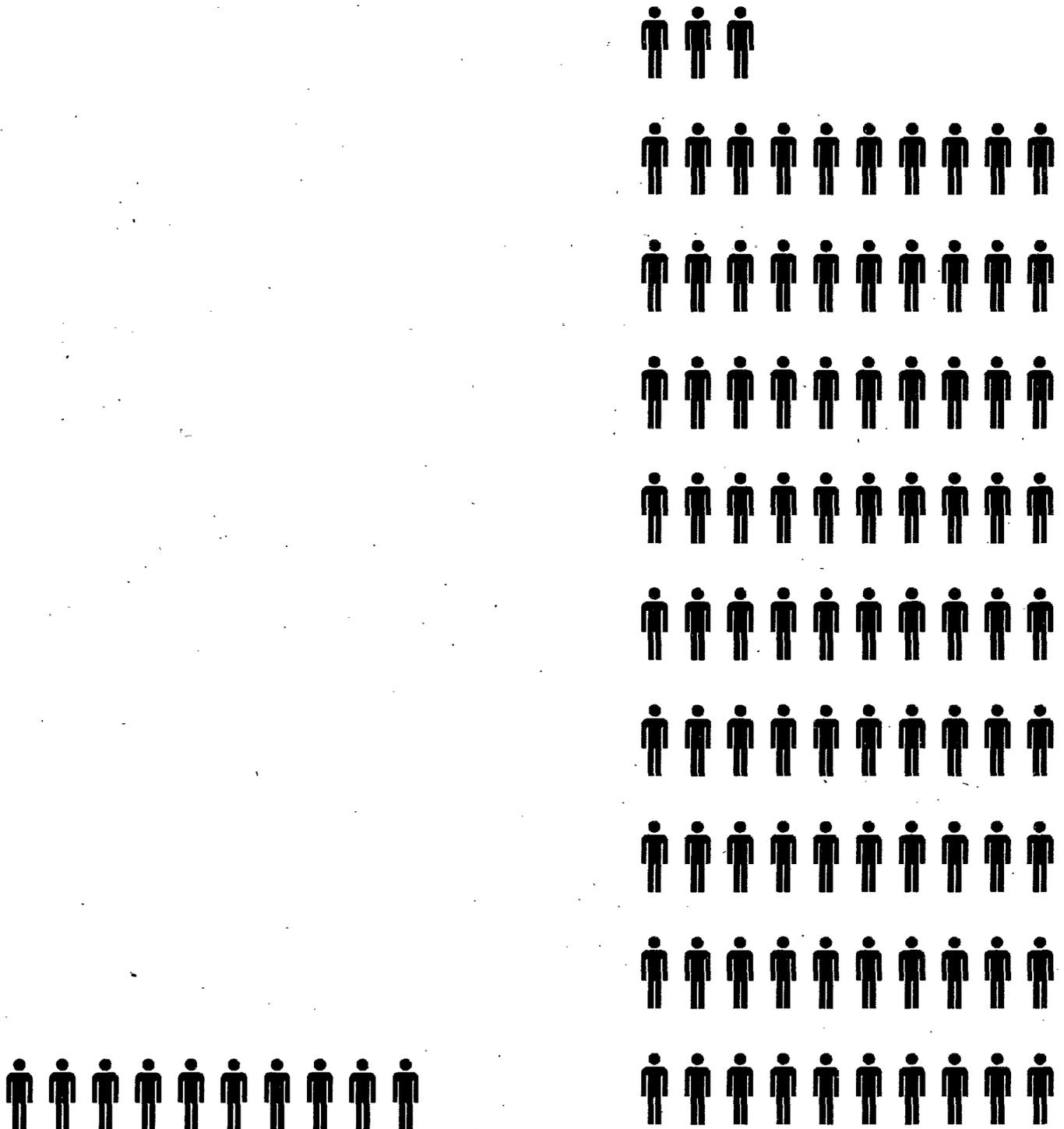
Ausgebaut werden sollte die Beteiligung von Fahrgästen und der Umwelt- bzw. Verkehrsverbände, etwa über Fahrgastbeiräte und beratende Mitglieder in den Gremien der Zweckverbände. Der VCD schlägt folgende Formulierung für § 9.2 vor: "Dritte, **insbesondere Fahrgäste und Umwelt- bzw. Verkehrsverbände**, sollen beteiligt werden."

Die Mittel des Bundesregionalisierungsgesetzes sind laut § 7 "vorrangig für den Schienenpersonenverkehr" zu verwenden. Um dies auch im ÖPNV-Gesetz NRW zum Ausdruck zu bringen, sollte die Vorgabe eines Mindestanteils (Entwurf: 50 % der Mittel für Nicht-SPNV) umgedreht werden. § 12.4 hiesse dann: "Von den nach Absatz 1 bereitgestellten Mitteln, die auf das GVFG-Landesprogramm entfallen, sowie von den Mitteln nach Absatz 2 sind mindestens 50 v.H. für die Förderung von Infrastrukturmassnahmen zu verwenden, **die dem SPNV dienen**."

Der VCD begrüßt die Beibehaltung der Pauschale für Aufgabenträger in Höhe von 0,5 Mio Euro. Denkbar wäre die **Differenzierung** in einen Sockelbetrag (z.B. 0,3 Mio Euro) und eine variable Komponente nach Einwohner-Zahl (z.B. 0,50 Euro pro EW).

# VCD Kostenvergleich Zugmaterial

---



100 Sitzplätze im Metrorapid kosten so viel wie  
932 Sitzplätze im RegionalExpress