



Landesverband NRW
Worringer Straße 65
40211 Düsseldorf
Tel. 0211/16494947
Fax: 0211/1649498
www.vcd-nrw.de
info@vcd-nrw.de

15.12.03

Stellungnahme zum Fragenkatalog zu Artikel 8 des Haushaltsbegleitgesetzes 2004/2005 (Drucksache 13/4528 - Neudruck): Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

Der VCD NRW hält den Einsatz von Regionalisierungsmitteln für Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr für nicht zweckmäßig.

Aus Sicht des VCD NRW stellt die im ÖPNV-Gesetz des Landes NRW verankerte Angebot im Schienenpersonennahverkehr von 98,8 Mio Zugkm die untere Grenze des tatsächlichen Bedarfs dar.

Dies wird bereits daran deutlich, dass diese Summe mit den umgesetzten bzw. anstehenden Erweiterungen (Inbetriebnahme S 9 Haltern - Essen - Wuppertal zum 14.12.03, Anbindung Flughafen Köln-Bonn zum 13.6.04) bereits überschritten wird (Frage 3). Etwaige Kürzungen müssten angesichts der dort vereinbarten Leistungsausweitungen somit auf anderen Strecken und in einem über 1,856 Mio Zugkm hinausgehenden Umfang vorgenommen werden (Frage 4).

Eine Reduzierung würde auch eine finanzielle Ausstattung der Zweckverbände nach sich ziehen, mit der eine Sicherstellung des bedarfsgerechten Angebotes nicht mehr gewährleistet wäre (Frage 6).

Außerdem zeigen die massiven Defizite beim Integralen Taktfahrplan den darüber hinaus gehenden Handlungsbedarf für weitere Verbesserungen. Als Beispiele sind zu nennen:

- Schaffung eines durchgehenden und vertakteten zusätzlichen Angebotes auf der Achse Köln - Düsseldorf - Dortmund - Hamm,
- Beseitigung der Taktlücken etwa zwischen Ostwestfalen und dem Ruhrgebiet abends und am Wochenende.



Vor diesem Hintergrund würden durch eine Kürzung der SPNV-Betriebskostenförderung mit absehbaren Einschränkungen des Angebotes in der Folge die **Bemühungen der Landesregierung für eine umfassende Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs in NRW konterkariert**. Sie stünde im Widerspruch zu den Ankündigungen, nun mit dem Projekt MetroExpress in NRW einen Innovationsschub auf die Schiene zu setzen. Kaum vermittelbar würde zudem erscheinen, wenn das gerade erst im ÖPNV-Gesetz als "bedarfsgerecht" definierte Mindestangebot nach kurzer Zeit wieder zur Disposition gestellt würde.

Als völlig inakzeptabel muss dies angesichts des am 14.12.03 in Kraft getretenen neuen Fahrplans der DB gewertet werden, in dem etwaige Kürzungen nicht berücksichtigt wurden. Die Streichung von kurz zuvor im Fahrplan veröffentlichten Zügen nach wenigen Monaten würde zu Recht **bei vielen Fahrgästen weitere massive Verärgerung** hervorrufen - was in der aktuellen, durch die bekannten Probleme mit den Elektro-Triebfahrzeugen gekennzeichneten Situation wohl das Letzte wäre, was das "Bahnland NRW" gebrauchen könnte.

Eine Kostenminderung durch weiteren Wettbewerb sollte weiter angestrebt werden, ist aber angesichts der zum Teil noch über Jahre laufenden Verträge sicher nicht kurzfristig und vor allem nicht in dem in Rede stehenden Ausmaß zu erwarten (Frage 8).

Demgegenüber erscheint der jetzt vorliegende **Vorschlag**, stattdessen die den Kommunen und Kreisen gewährte Aufgabenträger-Pauschale von bislang 500 000 EUR zu kürzen, zumindest **vertretbar**. Aus Sicht des VCD NRW hat die Pauschale insbesondere in den ersten Jahren der Regionalisierung ab 1996 dazu geführt, dass sich manche auch dem Thema zuvor nicht so zugewandte Kommunen und Kreise in begrüßenswerter Weise und Intensität mit der Gestaltung des öffentlichen Verkehrs beschäftigt haben. Eine dauerhafte Subventionierung kommunaler Planungen in diesem Bereich durch das Land muss es aber nach Meinung des VCD NRW nicht geben; die Fortschreibung der Nahverkehrsplanung sollte auch so bzw. mit der verbleibenden Pauschale möglich sein. Einzelne Projekte zugunsten des ÖPNV könnten allerdings gefährdet sein, wenn diese nicht mit kommunalen Mitteln fortgeführt würden.

Unabhängig davon hält der VCD NRW es für geboten, dass die massiven Zugausfälle in diesem Jahr - soweit nicht schon für Sonderverkehre o.ä. vereinnahmt - mit weiteren Verbesserungen und Mehrleistungen im Jahr 2004 verrechnet werden, was ggf. auch mit einer geringeren Belastung für das Land NRW verbunden wäre.

Eine Befristung des ÖPNV-Gesetzes hält der VCD NRW nicht für sinnvoll (Frage 13/14).