LANDTAG RHEINLAND-PFALZ
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3852
zu Drucksache 12/7345
30. 12. 1998

Unterrichtung

durch die Landesregierung

zu dem Beschluss des Landtags vom 3. November 1995 zu Drucksache 12/7345
(Plenarprotokoll 12/121, S. 9478)

Ausübung der Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr

I.

Das am 1. Januar 1996 in Kraft getretene Nahverkehrsgesetz (NVG) des Landes hat die Landkreise und kreisfreien Städte zu Aufgabenträgern für den ÖPNV erklärt. Für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wurde die Wahrnehmung der Aufgaben mit Rücksicht auf dessen weiträumigen Netzzusammenhang auf die gesetzlich gebildeten Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord mit Sitz in Koblenz und Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd mit Sitz in Kaiserslautern übertragen.

Beide Zweckverbände, die zunächst kommissarisch gemäß § 14 NVG von dem Leiter der Verkehrsabteilung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Herrn MinDirg. Dr. Kuchenbecker, geleitet worden waren, haben im Frühjahr 1997 nach Verabschiedung und Veröffentlichung der Verbandsordnungen, der Wahl der Vorstände, der Bestellung von Verbandsdirektoren und mit der Einrichtung von Verbandsgeschäftsstellen ihre eigenständige Handlungsfähigkeit erlangt.

Für den Zweckverband Nord sind als

- Verbandsvorsteher Herr Landrat Joachim Weiler,
- Stellv. Verbandsvorsteher Herr Oberbürgermeister Dr. Eberhard Schulte-Wissermann

gewählt und als

- Verbandsdirektor Herr Dr. Thomas Geyer

bestellt.

Für den Zweckverband Süd sind als

- Verbandsvorsteher Herr Landrat Georg Kalbfuß,
- Stellv. Verbandsvorsteher Herr Oberbürgermeister Werner Schineller

gewählt und als

- Verbandsgeschäftsführer Herr Werner Schreiner

bestellt.

Beide Verbandsgeschäftsstellen, die in Koblenz in unmittelbarer Bahnhofsnähe und in Kaiserslautern im Bahnhofsgebäude eingerichtet sind, sind neben dem Verbandsdirektor jeweils mit einem Referenten, einem Sachbearbeiter und einer Sekretärin besetzt.

Dem Präsidenten des Landtags mit Schreiben des Chefs der Staatskanzlei vom 30. Dezember 1998 übersandt.
Federführend ist der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau.

Druck: Landtag Rheinland-Pfalz, 15. Januar 1999

II.

Die Zweckverbände erhalten ihre volle Finanzausstattung durch das Land. Ihnen fließen nach § 10 Abs. 2 NVG 75 v. H. der Regionalisierungsmittel des Landes zu. Diese werden zwischen den Zweckverbänden untereinander entsprechend einem nach den so genannten Status-quo-Verkehren des Fahrplanjahres 1993/1994 gebildeten Schlüssel aufgeteilt. Darüber hinaus erhalten die Zweckverbände bedarfsbestimmte Sonderzuweisungen aus den restlichen Regionalisierungsmitteln des Landes. Schließlich kommen ihnen finanziell die Investitionshilfen, die das Land im Rahmen seines Infrastrukturauftrages nach § 6 Abs. 1 NVG an Eisenbahnunternehmen leistet, durch Verrechnung bei der Bestellung von Nahverkehrsleistungen zugute.

III.

Dem Land kommt gemäß § 6 Abs. 1 NVG im Bedarfsfall die Aufgabe zu,

- für die Erhaltung und den notwendigen Ausbau des Netzes des SPNV und für
- eine bedarfsgerechte Ausstattung mit Fahrzeugen des ÖPNV

Sorge zu tragen.

Nach § 6 Abs. 2 und 9 NVG umfasst die Aufgabe der SPNV-Zweckverbände folgende Bereiche:

- die Gestaltung der Fahrpläne und Tarife,
- Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des SPNV im Fahrdienst und vor Ort, wie Gestaltung der Bahnhofs- und Umsteigeanlagen,
- Öffentlichkeitsarbeit und Werbemaßnahmen,
- die Gestaltung regionaler Busverkehre im Einvernehmen mit dem zuständigen Aufgabenträger.

Zur Verwirklichung ihrer Aufgaben haben sich beide Zweckverbände konzeptionell darauf verständigt, den seitens des Landes bereits eingeleiteten Rheinland-Pfalz-Takt fortzuführen und gemeinsam mit dem Land weiterzuentwickeln. Hierauf haben sie ihre Planungen zur Gestaltung der Fahrpläne und Tarife sowie ihre Leistungsbestellungen ausgerichtet. Die wesentlichen Vorgaben waren dabei:

- Taktverkehre an allen sieben Tagen der Woche,
- Verkehrsbedienung von morgens früh bis möglichst spät abends,
- hohe Pünktlichkeit,
- optimale Verkehrsverknüpfung auch mit dem Buslinienverkehr,
- Einsatz moderner Fahrzeuge,
- attraktive Gestaltung von Bahnhöfen und Umsteigeanlagen,
- guter Kundenservice.

Im Zuge der Verwirklichung dieser Zielvorgaben wurde inzwischen das Zugangebot des Rheinland-Pfalz-Taktes von vormals 22 Mio. Zugkilometer auf rund 31 Mio. Zugkilometer jährlich (Fahrplanjahr 1998/1999) gesteigert. Weiter wurden Qualitätsstandards zu Pünktlichkeit, Sauberkeit, Kundeninformation und Kundenservice näher bestimmt, vertraglich festgelegt und durch Malusregelungen in Form einer Verringerung von Zuschussleistungen gegenüber der DB AG abgesichert. Das Land hat im Rahmen seiner subsidiären Verantwortung für die Beschaffung attraktiver Nahverkehrsfahrzeuge seit dem 1. Januar 1996 Mittel im Umfang von rund 95 Mio. DM bereitgestellt; seit Beginn des Rheinland-Pfalz-Taktes im Fahrplanjahr 1994/1995 sind es zusammen rund 203 Mio. DM Fördermittel des Landes für neue Fahrzeuge.

Die Zweckverbände haben ihrerseits durch intensive Marketingmaßnahmen wie Fahrplaninformationen, Plakataktionen und Sonderveranstaltungen anlässlich der Inbetriebnahme neuer Schienenfahrzeuge, der Einweihung von neu gestalteten Bahnhöfen und Umsteigeanlagen oder von Bahnjubiläen offensiv für den Rheinland-Pfalz-Takt geworben und seine Akzeptanz in der Bevölkerung erheblich gestärkt. Zusammen haben diese Maßnahmen dazu geführt, dass die Nachfrage, gemessen an der Zahl der Reisendenkilometer, von 1994 bis 1998 landesweit um rund 80 Prozent gestiegen ist.

Diese insgesamt sehr positive Entwicklung sehen die Landesregierung und die Zweckverbände derzeit durch die erheblichen technischen Schwierigkeiten bei dem Einsatz des neu entwickelten NeiTech-Schienenfahrzeuges VT 611 und durch bundesweit festzustellende Qualitätseinbrüche im Schienenverkehr der DB AG erheblich beeinträchtigt. Das Land und die Zweckverbände sind deshalb gemeinsam nachdrücklich bemüht, die Einhaltung der Qualitätsstandards mit Kontrollen vor Ort einzufordern und durch Geltendmachung von Vertragsstrafen durchzusetzen.

Als ein weiterer wichtiger Schritt auf diesem Wege ist der vom Land und den Zweckverbänden verfolgte Wettbewerb im SPNV zu werten. So hat inzwischen der Zweckverband Nord die Verkehrsbedienung auf vier und der Zweckverband Süd auf zwei Nahverkehrsstrecken öffentlich ausgeschrieben. In vier dieser Fälle wurde der Bestellauftrag an andere Bewerber als die Deutsche

Bahn AG erteilt. Insgesamt haben die Ausschreibungen quantitativ wie qualitativ zu deutlich verbesserten Verkehrsangeboten gegenüber heute und teilweise zu nennenswerten Verringerungen von Zuschussleistungen geführt. Das Land und die Zweckverbände werden die europaweiten Ausschreibungen, die im Übrigen mit erheblichem Verwaltungsaufwand verbunden sind, fortsetzen. Vier weitere Maßnahmen sind intern bereits festgelegt.

Um das Erscheinungsbild und die Akzeptanz des Rheinland-Pfalz-Taktes vor Ort zu steigern, verfolgen das Land und die Zweckverbände gemeinsam im Rahmen besonderer Programme eine funktionsgerechte und moderne Ausgestaltung von Bahnhöfen und Haltepunkten. Ausbau- und Erneuerungsbedarf wurden inzwischen landesweit erfasst. In Zusammenarbeit mit den jeweiligen Kommunen sowie der Bahn AG sind Land und Zweckverbände bemüht, die erforderlichen Maßnahmen zu initiieren und ihre Finanzierung im Rahmen der GVFG-Regelungen zu realisieren. Inzwischen sind landesweit von den insgesamt 430 Bahnhöfen und Haltepunkten rund 50 Bahnhöfe und Haltepunkte modernisiert und zugleich zu kommunalen Zentren entwickelt worden; hierfür hat das Land rund 86 Mio. DM Fördermittel bereitgestellt.

Weiter sehen es das Land und die Zweckverbände im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes als eine wichtige Aufgabe an, die Möglichkeiten einer Reaktivierung stillgelegter SPNV-Strecken oder von aufgelassenen Haltepunkten zu überprüfen. Sie haben hierzu gemeinsame Untersuchungen eingeleitet. Seit Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes im Jahre 1994 wurden sechs Strecken reaktiviert.

Einen besonderen Schwerpunkt haben das Land und die Zweckverbände in die Ergänzung des SPNV durch regionale Busverkehre gelegt. Sie haben hierzu umfangreiche Bedarfsermittlungen und Potenzialuntersuchungen durchgeführt. Auf diesen Grundlagen wurden inzwischen im Süden und im Norden des Landes jeweils zehn Regiobuslinien eingerichtet. Insgesamt umfassen die Leistungen der Regiobuslinien rund 7 Mio. Buskilometer, die sich etwa hälftig auf die beiden Zweckverbände aufteilen. Die Maßnahmen werden von den Zweckverbänden offensiv unter Einschaltung der berührten Kommunen beworben. Die Regionalbuslinien finden nach ersten Erfahrungen eine positive Aufnahme in der Bevölkerung; es ist ein kontinuierlicher Anstieg der Fahrgastzahlen zu verzeichnen. Nach einer Erprobungsphase von ca. drei Jahren werden das Land und die Zweckverbände gemeinsam über die Fortsetzung der Regiolinien im Einzelnen entscheiden.

Von großer Bedeutung für einen attraktiven und bedarfsgerechten SPNV ist auch die Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern. Während die beiden rheinland-pfälzischen Zweckverbände nur eine interne Schnittstelle besitzen, an der die Rheinland-Pfalz-Takt-Angebote aufeinander abgestimmt werden, bestehen daneben viele Strecken in ihren Zuständigkeitsbereichen, die über die Verbandsgrenzen hinaus in andere Länder führen. Hier bedürfen alle Angebote einer gemeinsamen, oft nicht einfachen Abstimmung. Wichtig ist hier, dass für den SPNV-Kunden die Grenze zwischen den Aufgabenträgern nicht spürbar wird. Bislang ist dies an den Grenzen der Verbandsgebiete weitgehend gelungen. Ein positives Beispiel hierfür ist die gemeinsame Ausschreibung der Strecke Betzdorf – Haiger – Dillenburg, die im Zuständigkeitsgebiet von drei Aufgabenträgern der Länder Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz liegt.

Ein dringendes verkehrspolitisches Anliegen des Landes und der Zweckverbände ist die integrierte ÖPNV-Gestaltung insgesamt. Deshalb wird die Schaffung von flächendeckenden Verkehrs- und Tarifverbünden im Lande mit Priorität vorangetrieben. Im Einzelnen handelt es sich hierbei neben den schon bestehenden grenzüberschreitenden Verkehrsverbünden Rhein-Neckar und Karlsruhe um die Verbünde Rhein-Nahe, Westpfalz, Rhein-Mosel und Trier.

IV.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die SPNV-Zweckverbände seit ihrem dreijährigen Bestehen mit großem Erfolg die ÖPNV-Gestaltung im Lande durchgeführt haben. Es hat sich gezeigt, dass die durch das NVG erfolgte Zusammenfassung der ÖPNV-Aufgabenkompetenz in kommunaler Hand einschließlich des SPNV eine wichtige Weichenstellung für die seitens des Landes eingeleitete umfassende ÖPNV-Gestaltung darstellt. Sie gewährleistet im Besonderen eine Berücksichtigung der Verkehrsbelange und Verkehrsinteressen vor Ort, führt zu abgestimmten oder gemeinsamen Verkehrskonzepten der Aufgabenträger untereinander und trägt nicht zuletzt zu deren solidarischer Zusammenarbeit bei der Verwirklichung einer integrierten ÖPNV-Bedienung, insbesondere der Verbundbildung, bei.

Andererseits gewährleisten der SPNV-Infrastrukturauftrag des Landes, seine Mitgliedschaft in beiden Zweckverbänden, die gesetzlich geregelte Zusammenarbeit in besonderen Fällen nach § 6 Abs. 11 NVG sowie die Disposition von Finanzierungsmitteln eine angemessene Berücksichtigung landesweiter Interessen und ermöglichen weiter, unterschiedliche Entwicklungen und Schwerpunktsetzungen der Zweckverbände untereinander auszugleichen. Schließlich gewährleistet die gesetzlich vorgegebene gemeinsame Verhandlungsführung der Zweckverbände und des Landes eine optimale Verhandlungsposition gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sie hat sich vor allem in den gemeinsam verhandelten Verkehrsverträgen mit der Bahn AG voll bewährt.