

Zentrale Streitthemen

Nach dem derzeitigen Stand der Arbeiten in der Gruppe lassen sich zwei zentrale Themenbereiche nennen, für die ein politischer Kompromiß zwischen dem Bund und den Ländern notwendig ist, wenn die Bahnreform ein Erfolg werden soll:

1. Gemeinwohlverpflichtung des Bundes für den Schienenverkehr in der Bundesrepublik, verbunden mit dem Eigentum des Bundes an der Schieneninfrastruktur bei gleichzeitiger Garantie, daß die DBAG als Wirtschaftsunternehmen am Markt tätig werden kann.
2. Höhe des erforderlichen Finanztransfers aus Anlaß der Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr vom Bund auf die Länder und kommunalen Gebietskörperschaften, verbunden mit dessen dauerhafter Sicherung über einen angemessenen Transferweg.

Trotz aller Kompromißlösung in der Arbeitsgruppe können diese Fragen nur auf höchster politischer Ebene entschieden werden.

Unabhängig von den zentralen Streitthemen stehen auch die von der Arbeitsgruppe erarbeiteten Kompromißvorschläge unter dem Vorbehalt der Zustimmung der jeweiligen Kabinette des Bundes und der Länder. Arbeitsergebnisse auf Beamtenebene können nicht bindende Kabinettsbeschlüsse ersetzen. Außerdem müssen bei Einigung des Bundes und der Länder über die gegebenenfalls ausgehandelten Kompromisse die Fraktionen des Bundestages zustimmen.

Regionalisierung der Finanzverantwortung für den Schienen-Personen-Nahverkehr - neue Chancen für Regionen und Bahnen?

Heribert Jäger, Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, Frankfurt

Gliederung

1. Regionalisierung des SPNV - eine verkehrspolitische Chance
2. Besteller und Ersteller von Verkehrsleistungen
3. Finanzierung des SPNV
4. Organisation des Nahverkehrs in den Regionen

"REGIONALISIERUNG DER FINANZVERANTWORTUNG FÜR DEN
SCHIENENPERSONEN-NAHVERKEHR - NEUE CHANCEN FÜR REGIONEN UND
BAHNEN?"

Eines der zentralen Elemente des Jahrhundertwerks "Bahnreform" ist die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs.

1. REGIONALISIERUNG DES SPNV - EINE VERKEHRSPOLITISCHE CHANCE

Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs bietet nachstehende verkehrspolitische Chancen:

- * Verkehrs- und Stadtentwicklung können integriert werden. Eine Einflußnahme auf die regionale und kreisübergreifende Verkehrserstellung - in Landkreisen und in den Städten einschließlich der Verknüpfung der Netze - ist möglich,
- * Die Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete kann an einer sinnvollen, schnellen und kostengünstigen ÖPNV-Erschließung orientiert werden.
- * Zusätzliche Ausgabenverantwortung ermöglicht in den kommunalen Haushalten Ausgabenumschichtungen zugunsten des ÖPNV. Ein gutes ÖPNV-Angebot ermöglicht Einsparungen bei anderen Verkehrsinfrastruktur-Investitionen und bei den diesbezüglichen Unterhaltungskosten.

2. BESTELLER UND ERSTELLER DER VERKEHRSLAISTUNGEN

Die zuständigen Behörden für die Bestellungen von Eisenbahnleistungen im Nahverkehr sind künftig die Länder oder Kreise, Städte, Gemeinden oder Gemeindeverbände (Zweckverbände).

Sie werden die verkehrspolitischen Leitlinien für die Finanzierung, Planung und Organisation des ÖPNV in den jeweiligen Verkehrsregionen beschließen. Vorstellbar ist, daß sie sich entweder selbst eine Management-Ebene schaffen oder aber auch Verkehrsunternehmen zur Übernahme dieser Aufgaben beauftragen, damit ein integriertes, aufeinander abgestimmtes Verkehrsangebot entwickelt und bestellt werden kann.

Die Leistungen werden von den Verkehrsunternehmen erstellt, die dafür bezahlt werden.

3. FINANZIERUNG DES SPNV

Die Strukturreform der Deutschen Bahnen bietet die Möglichkeiten der Kostenersparnis und Rationalisierung. Mit den im Bundeshaushalt mittelfristig eingestellten Zuschüssen für den SPNV können die derzeitigen und die als Planwerte eingestellten Leistungen gefahren werden. Vor diesem Hintergrund hat der Vorstand der DB/DR den Ländern ein Angebot für die Jahre 1994-1997 unterbreitet, welches den SPNV des laufenden Fahrplans 93/94 in Qualität und Quantität sichert. Veränderungen der Qualität und Quantität in der Leistungsstruktur bedürfen einer besonderen Vereinbarung. Streckenstilllegungen können nur im gegenseitigem Einverständnis vorgenommen werden.

Für jedes Land wurden - getrennt nach Region und einzelnen Ballungsräumen - die Preise je Zug/km (einschl. Transport - und Fahrwegkosten) ausgewiesen. Diese Preise sind für 1994 fest und in den Folgejahren werden sie angepaßt. Jedes Land hiernach selbst berechnen, welche Kosten voraussichtlich für den Erhalt des "Status quo" zu erwarten sind.

Die Erlöse werden von den kostendeckenden Preisen abgesetzt. Bei der Erlösentwicklung spielt einerseits die allgemeine Verkehrsentwicklung eine wichtige Rolle, andererseits wird sie aber auch von der Genehmigung der Tarife im SPNV beeinflusst. Die Tarifgenehmigung liegt künftig bei den Ländern. Geht man bei der Verkehrsentwicklung und bei dem allgemeinen Bewußtseinswandel von einer stabilen Tendenz aus, so wird die Bahn bei den Tarifen die kalkulierten effektiven Preissteigerungen entsprechend berücksichtigen und beantragen. Insofern haben die Länder ein zusätzliches, eingrenzbare Erlörisiko zu übernehmen, das sie im Rahmen ihrer Verkehrspolitik jedoch selbst steuern können.

Ein wichtiger Faktor für einen besseren Schienenpersonennahverkehr ist u.a. die Investition in neue Fahrzeuge. Hier sind erhebliche Investitionen seitens der DBAG vorgesehen. Den Ländern ist freigestellt, ebenfalls über Zuschüsse in Schienenfahrzeuge zu investieren.

Dem Angebot der Bahn an die Länder liegt der heutige Fahrplan zu Grunde. Er ist allerdings nicht bis 1997 festgeschrieben, so daß Änderungen im Leistungsbild möglich sind. Bei Einsatz von zusätzlichen Ressourcen, ist ein Vorlauf in Abhängigkeit von dem

Beschaffungszeitraum zu berücksichtigen. Jede Änderung muß neu kalkuliert werden und bei Investitionen z.B. für neue Fahrzeuge müssen die Bestellungen entsprechend langfristig sein.

Die Beziehungen zwischen Besteller und Ersteller werden in "Verkehrsverträgen" geregelt. Nach den Vorgaben zur Umsetzung der Regionalisierung erfolgt die Übernahme der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung durch an die Länder ab 1996. D.h., ab diesem Zeitpunkt sind die Modalitäten zwischen den regionalen Bestellern und der DBAG für die Erstellung der Verkehrsleitungen und vertraglich zu verankern.

4. ORGANISATION DES NAHVERKEHRS IN DEN REGIONEN

Neben der Finanzierung und Erbringung von Verkehrsleistungen im Nahverkehr sowie den vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Bestellern und Erstellern ist die neue Organisation der DBAG in den Regionen von großer Bedeutung .

Insgesamt werden 21 Regionalbereiche die Geschäftstätigkeit - orientiert an den Besteller-Räumen - übernehmen. Ziel ist es schnell und flexibel auf die Wünsche der Kunden eingehen und agieren zu können.

Die Regionalisierung des DB-Nahverkehrs aus der Sicht des künftigen Bestellers Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Widolf Wichmann, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Gliederung

1. Die Bedeutung der DB-Schiene für den VRR
2. Das Besteller-Prinzip im VRR
3. Die Auswirkungen auf die Regionalisierung auf die VRR-GmbH
4. Resümee