

ÖPNV in der Köln-Bonner-Region verbessern

Auf die letztjährige Anfrage der GRÜNEN Kreistagsfraktion, ob denn nicht das Limburger Modell - in dieser niederländischen Provinz fahren die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs umsonst mit Bus und Bahn - Vorbild für den Verkehrsverbund Rhein-Sieg sein könne, gab es eine überraschende Antwort.

Zu erwarten waren Hinweise auf die Finanznot der öffentlichen Hand oder ähnliches. Doch es kam anders. Es hieß nämlich, dass die Busse und Bahnen heute schon zu voll sind und der Fahrpreis im Grund eine Schutzgebühr ist, damit nicht noch mehr Leute das Auto stehen lassen. Eine Bankrotterklärung des ÖPNV: man will keine zusätzlichen Kunden.

So betrachtet versteht sich dann die Politik des Aufsichtsrats der Rhein-Erft-Verkehrs-Gesellschaft (REVG) fast von selbst: man will keinen bürger- und kundenfreundlichen öffentlichen Nahverkehr, weil man die Aufwendungen scheut, die damit verbunden wären, den Leuten zu geben, was sie wollen.

Merkbare Takte? Mehr als einmal die Stunde ein Bus? Abends mit Bus und Bahn nach Hause? Wieso, die Leute haben doch eh ein Auto und sollen uns in Ruhe lassen.

Stufenfreier Einstieg? Rollstuhl- und kinderwagengerechte Busse? Auch für ältere Menschen lesbare Displays oder Fahrplanaushänge? Entwerter auf allen Bahnsteigen und an allen Haltestellen? Wieso? Was soll so sperrige Kundschaft?

Ticketautomaten im Bus? Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bus und Bahn? Radstationen nicht nur in Brühl? Anschlusssicherung von der Bahn auf den Bus und vom Bus auf die Bahn? Warum, da könnte man ja Spaß an der Mobilität jenseits des motorisierten Individualverkehrs bekommen?

Es spricht für sich, wenn eine Mutter beschimpft wird, die sich beschwert, dass Busfahrer als disziplinarische Maßnahmen plötzliche Brems- und Gasgebenmanöver durchführen und die Sicherheit von Schülerinnen und Schülern gefährden.

Es spricht für sich, wenn Rollstuhlfahrer darauf hingewiesen werden, dass sie doch bitte zwei Tage vor dem beabsichtigten Reiseternin die Fahrt im Bus anmelden sollen, damit der Busumlauf so geplant werden kann, dass der Rollstuhlfahrer dann auch in den Bus passt.

Es spricht für sich, wenn REVG und RVK (Regionalverkehr Köln) einen handverlesenen Ja-Sager-Kreis als Fahrgastbeirat installiert, um kritische Kundschaft außen vor zu halten.

Zum Hintergrund der Gesellschaften:

Die REVG (Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft) ist die Managementgesellschaft zur Organisation der Busverkehre im Rhein-Erft-Kreis. Sie ist 100-Prozent-Tochter des Rhein-Erft-Kreises, hat aber im Aufsichtsrat neben drei Vertretern des Kreistags zehn

Vertreter der kreisangehörigen Kommunen. Da die REVG selbst keine Busse hat und auch selbst keinen Busbetrieb durchführt, muss sie den Busbetrieb beauftragen.

Die RVK (Regionalverkehr Köln) führt im Auftrag der REVG die Busverkehre im Rhein-Erft-Kreis durch. Sie führt auch die Stadtbusverkehre der Stadtbuskommunen Hürth und Brühl durch, hier allerdings im Auftrag der SVH (Stadtverkehr Hürth) oder der StWB (Stadtwerke Brühl).

Die RVK beauftragt für Spitzenbelastungen und im Schülerverkehr private Busunternehmen.

Die REVG entwickelt zusätzlich das AST (Anrufsammeltaxi) in den Kommunen, die nicht Stadtbuskommunen sind.

Mit dem Schienenverkehr hat die REVG und die RVK nichts zu tun. Dies regeln die Verkehrsverbünde, für unseren Raum der NVR (Nahverkehr Rheinland), der sich zusammensetzt aus AVV (Aachener Verkehrsverbund) und VRS (Verkehrsverbund Rhein-Sieg). Wobei auch der Schienenverkehr nicht durch diese Aufgabenträger durchgeführt wird, sondern durch die Deutsche Bahn, die Mittelrheinbahn, die Kölner Verkehrsbetriebe und die Bonner Verkehrsbetriebe.

Zum Hintergrund ist auch wichtig zu wissen, dass die Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs auf der Straße die Kreise sind, ergänzt um die Kommunen, die Stadtbusverkehre unterhalten.

Der aktuelle Streit um die REVG geht also zum einen um die oben genannten qualitativen Mängel der von der REVG zu verantwortenden Busverkehre, zum anderen um die Frage, wie der Aufgabenträger Rhein-Erft-Kreis sich in die Lage versetzt, eine Nahverkehrsplanung zu machen, die dann auch umgesetzt wird.

Wir brauchen in der Köln-Bonner-Region einen öffentlichen Personennahverkehr der deutlich leistungsfähiger ist, als der aktuelle Zustand. Das Verkehrssystem fliegt uns sonst eines Tages um die Ohren, und zwar nicht unbedingt in den Bussen und Bahnen, die auch vollgestopft noch weiter fahren, sondern auf den Straßen.

Auch der weitere Bau von Straßen oder von neuen Spuren an vorhandenen Straßen verhindert den allmorgendlichen und allabendlichen Stau nicht. Den Kollaps auf den Straßen zu verhindern ist eines der Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs und einer der Gründe, warum er in Limburg für die Kundschaft nichts kostet. Dort rechnet sich das, weil das Geld nicht in dem Maß wie hier in teure Straßen und deren aufwendigen Unterhalt gesteckt werden muss.

Voraussetzung ist aber, dass nicht auch der ÖPNV an der Systemgrenze operiert, was er im Köln-Bonner-Raum aber macht. Die Leistungsfähigkeit muss erhöht werden, und zwar vor allem die Leistungsfähigkeit in der regionalen Erschließung des Raums. Wir müssen in angemessenen Zeiten zu annehmbaren Qualitäten über regionale Entfernungen von 30 bis 100 km reisen können, ohne dass dies drei mal so lange dauert wie mit dem Auto.

Auch darum ist die REVG schlecht aufgestellt. Sie bietet keinen schnellen Regionalverkehr. Sie ist nicht gut auf die Schiene abgestimmt. Sie übernimmt viel zu oft orterschließende Funktionen, mit der Folge, dass die Linien lang, umständlich

und unattraktiv werden. Mit dem Bus fahren nur Verrückte, Alte, Arme, Kinderreiche und Schülerinnen und Schüler.

Dies liegt an bestimmten Interessenlagen, die über die kommunale Mehrheit im alles bestimmenden Aufsichtsrat der REVG organisiert werden.

Während einige Kommunen erhebliche Aufwendungen für den Öffentlichen Personenverkehr betreiben, machen sich andere da zulasten der anderen eher schlank.

Brühl, Frechen, Hürth und Wesseling zahlen erheblich für die Stadtbahnlinien 7, 16 und 18. Andere haben diese Ausgaben nicht. Und obwohl sie schon hohe Aufwendungen durch die Stadtbahn haben, leisten sich Hürth, Brühl und Wesseling auch noch orterschließende Stadtbusverkehre, Hürth ambitioniert, Brühl so lala und Wesseling mehr pro forma, aber: immer noch mehr als andere.

Diese anderen verfolgen die Politik, dass jeder am Busverkehr gesparte Euro ein gut gesparter Euro ist. Daher haben diese Kommunen das Interesse, dass der Regionalbus möglichst jede Milchkanne mitbedient.

Dies ist nicht hinnehmbar, denn für die Bedienung der Milchkannen muss die Kommune selbst verantwortlich sein.

Wir propagieren als GRÜNE schon Jahrzehnte das Prinzip der differenzierten Erschließung. Wir brauchen in der Region schnelle städteverbindende Linien auf der Schiene oder als Schnellbus. Und wir brauchen daneben in der Verantwortung der Kommunen zu entwickelnde orterschließende Systeme, die sehr unterschiedlich aussehen können, vom Stadtbussystem in verdichteten Räumen wie Brühl und Hürth, oder eher Ortsbuslinien, die Ansammlungen von Straßendörfern mit den Ortsmittelpunkten, den Schnellbushalten und der Schiene verbinden.

Um ein solches System zu installieren, muss der Kreis seine eigene verkehrspolitische Aufgabenstellung wahrnehmen. Er ist als Aufgabenträger gesetzlich mit der Wahrnehmung der Aufgabe einer regionalen Erschließung beauftragt.

Wenn es so wäre, wie mancher Bürgermeister es beschreibt, dass der Kreis das zu tun hätte, was ihm in der Bürgermeisterkonferenz vorgeflüstert wird, wäre das ganze Konstrukt Kreis nicht mehr zu halten.

Kreise sind eben nicht nur eine Arbeitsgemeinschaft der Bürgermeister der kreisangehörigen Kommunen, sondern müssen aus ihrer eigenen Aufgabenstellung heraus die regionalen Herausforderungen meistern. Dafür wählen die Bürgerinnen und Bürger auch in direkter Wahl einen Kreistag, der eben nicht eine Delegiertenversammlung der Stadträte ist, wenngleich einige Kreispolitiker sich vorrangig auf Beutezug für ihre Kommune wähen.

Damit ist dann auch der Spannungsbogen aufgeschlagen, der eine Beurteilung der Strukturen der REVG erlaubt: Ist die REVG die Arbeitsgemeinschaft der Kommunen zur Reduzierung der Aufwendungen für den ÖPNV oder ist die REVG die Gesellschaft des Kreises zur Optimierung des Regionalverkehrs im Kreis und zur Unterstützung der Kommunen bei der Erledigung ihrer Aufgaben zur Ortterschließung?

Die Befunde aufgrund der täglichen Anschauung der REVG sprechen für sich, Konsequenzen müssen gezogen werden.

Es kann eben nicht sein, dass der Aufsichtsrat der REVG die gesetzlich vorgeschriebene Fortschreibung des Nahverkehrsplans durch Miniveränderungen an bestehenden Linien im Abstimmungsverfahren zwischen Kommune, Busunternehmen und REVG unterläuft und die Flickschusterei zum Prinzip erhebt. Dies geht sogar soweit, dass die Herren Experten des Aufsichtsrats selbst Gutachten schreiben, ganze Linien durch AST-Bedienung teuer zu ersetzen.

Es kann eben nicht sein, dass der Prokurist des mit dem Fahrbetrieb beauftragten Unternehmens RVK als nebenamtlicher Prokurist der REVG seine eigenen Aufträge schreibt.

Es kann eben nicht sein, dass der Eigentümer der Gesellschaft im eigenen Laden nichts zu sagen hat.

Es kann eben nicht sein, dass der Aufgabenträger Rhein-Erft-Kreis seine Arbeit - nämlich die Fortschreibung der Nahverkehrsplanung - nicht erledigt und die Arbeit durch einen nicht kontrollierbaren Eigenbetrieb erledigen lässt.

Es kann eben nicht sein, dass man im zuständigen Verkehrsausschuss seit Jahrzehnten bei Veränderungswünschen an den Bus- und Bahnverkehr auf den Aufsichtsrat der REVG verwiesen wird.

Es kann eben nicht sein, dass der Kreis für teures Geld ein Gutachten zum Verkehrsentwicklungsplan, Teilbereich ÖPNV machen lässt, dass dann wieder in der Mottenkiste der REVG verschwindet und eben nicht in einer Umsetzungsplanung vorangebracht wird.

Es kann eben nicht sein, dass die drittgrößte Kreistagsfraktion ihre Anliegen als Bittsteller bei den Parteikollegen vortragen muss, die von ihren Stadträten in den Aufsichtsrat geschickt werden und denen sie per Eid verpflichtet sind.

Diese Klagen lassen sich alle belegen, sollen hier aber nicht ausgeführt werden, denn wichtiger noch als dieses ist, dass die Gesellschaft nicht zukunftsfähig aufgestellt ist.

Ob und wie die Gesellschaft auf der Grundlage der EU-Richtlinie 1370 und wie der Kreis als Aufgabenträger auf dieser Grundlage künftig den Busverkehr organisieren soll, ist noch unklar.

Es zeichnen sich aber zwei Möglichkeiten ab, von denen die eine einen weitgehenden Einfluss des Aufgabenträgers verspricht, die andere einen weitgehenden Einfluss des Auftragnehmers sichert.

Die Herausforderung der EU-Richtlinie ist im Grunde die, dass vorgeschrieben wird, auch die Nahverkehrsleistungen auszuschreiben. Unter bestimmten Bedingungen kann aber auf eine Ausschreibung verzichtet werden, nämlich dann, wenn die Kreise als ÖPNV-Aufgabenträger die Busleistungen selbst erbringen.

In der heutigen Zeit ist es natürlich völlig illusorisch, den notwendigen Fuhrpark anzuschaffen und zu unterhalten. Aber es bietet sich ja schon ein bereits landauf,

landab diskutiertes Modell an, das zur Zufriedenheit der Kreise und zur Zufriedenheit eines Monopolanbieters betrieben werden kann.

Es ist das Modell „49-Prozent-RVK-plus-51-Prozent-Aufgabenträger-Gesellschaft“, deren Einstandsgeschenk das Unterlaufen der EU-Ausschreibungsverpflichtung ist.

Der Kreis Euskirchen ist insoweit schon der Regionalverkehr Köln auf den Leim gegangen und hat dieses Joint-Venture-Unternehmen abgeschlossen.

Auf den ersten Blick eine Win-Win-Entscheidung. Die RVK bringt die Busse in die gemeinsame Unternehmung ein, die der Kreis also nicht mehr kaufen muss, der Kreis bringt als Brautgeschenk das von jedweder Ausschreibungsverpflichtung befreite Monopolgebiet der Busversorgung ein. Da zusätzlich noch die ÖPNV-erfahrenen Mitarbeiter des Busunternehmens die Umlaufplanung und Fahrplanentwicklung übernehmen, ist gesichert, dass gut gefüllte und in die Busumläufe passende Linien ein effizientes Geschäft ermöglichen.

Das ist tatsächlich aber nur für das Busunternehmen selbst ein gutes Geschäft.

Für die Aufgabenträger ist das kein gutes Geschäft, und zwar aus vielen Gründen.

Denn die Kreise als öffentliche Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs kommen ihrer Verpflichtung, die Bürgerinnen und Bürger mit einem guten öffentlichen Verkehr auszustatten, nur noch zufällig nach. Sie bestimmen de facto nicht über den Nahverkehrsplan, sie bestimmen nicht über die Fahrpläne, sie bestimmen nicht über die Qualität der Fahrzeuge, sie bestimmen nicht über die Qualität des Fahrpersonals, sie bestimmen nichts, sie begeben sich in die bewährten Hände von Busunternehmern.

Die Bürgerinnen und Bürger erhalten damit nicht die Leistung, auf die sie einen Anspruch haben, sondern eine schlechte Leistung, weil der Wettbewerb fehlt. Es hat was von real existierendem Sozialismus, sich busmäßig in die Hände der RVK zu begeben.

Die Kreise fahren damit aber möglicherweise auch im öffentlichen Personennahverkehr völlig überteuert. Wer soll den Monopolanbieter denn preislich in die Schranken weisen oder Wettbewerb organisieren, wenn es nur einen Anbieter gibt und der einem auch noch zu 51 Prozent selbst gehört aber zu 10/13 fremdbestimmt wird?

Es bleibt für den Aufgabenträger am Ende nur eine Möglichkeit:

Der Aufgabenträger Kreis muss die Busleistungen selbst ausschreiben und ein Qualitätssicherungscontrolling einrichten um einen für die Bürgerinnen und Bürger attraktiven Nahverkehr auf die Beine zu stellen.

Dafür braucht es in der Verwaltung fachkundiges Personal, das in der Lage ist, für eine vernünftige Ausschreibung zu sorgen und den Busbetrieb sachgerecht zu beauftragen und das Controlling zu organisieren.

Daher brauchen wir

1. Ein Gutachten, das uns die Einzelheiten der künftigen Entwicklungsmöglichkeiten erläutert,
2. Eine Veränderung bei der REVG, die den Eigentümer in die Lage versetzt, das zu tun, was er für erforderlich hält,
3. Einen Fachbereich „Öffentlicher Personennahverkehr“ in der Verwaltung, um diese öffentliche Aufgabe sachangemessen wahrzunehmen.

Johannes Bortlitz-Dickhoff

Bergheim, 16.12.2009