



Verkehrsausschuss

68. Sitzung (öffentlich)
2. Dezember 2004
Düsseldorf - Haus des Landtags
13:00 Uhr bis 15:20 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)
Stenografin: Dr. Hildegard Müller

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

- 1 Aktuelle Viertelstunde:**
**"Genehmigung der Preiserhöhung bei der DB Regio AG zum
12. Dezember 2004 durch das Bundesministerium für Verkehr"**

1

Minister Dr. Axel Horstmann (MVEL) berichtet (siehe auch Anlage 1).

- 2 Metroexpress auf die Schiene setzen**
**Ein leistungsfähiges Schienennetz im Ballungsraum Rhein-Ruhr si-
chert die Pünktlichkeit im gesamten Bahnnetz in Deutschland**

Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 13/4739

Beschlussfassung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

4

Die Koalitionsfraktionen legen am 30.11.2004 eine Neufassung des
Antrags Drucksache 13/4739 vor (siehe Anlage 2).

Der Ausschuss beschließt, am 16. Februar 2005, 11 Uhr, eine Anhö-
rung durchzuführen.

**3 Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personen-
verkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 13/5927

Beschlussfassung zur 2. Lesung gemäß Vereinbarung der Fraktionen 15

Der Gesetzentwurf wird mit den Stimmen von SPD, CDU und Grünen
gegen die Stimmen der FDP angenommen.

4 Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW

Herstellung des Benehmens nach Vereinbarung der Fraktionen 15

Das Benehmen mit Vorlage 13/3094 wird hergestellt.

5 Das Fahrrad als Verkehrsmittel stärken!

Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 13/6039

Beschlussfassung gemäß Vereinbarung der Fraktionen 19

Der Antrag wird mit den Stimmen von SPD und Grünen bei Enthaltung
von CDU und FDP einstimmig angenommen.

**6 Förderkonzeption zur Umsetzung der europäischen Sicherheitsrichtli-
nie JAR-OPS 1 an den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen für den Ge-
schäftsreiseluftverkehr in Nordrhein-Westfalen**

Vorlage 13/2868 20

Minister Dr. Axel Horstmann berichtet.

7 Sachstandsbericht Wuppertaler Schwebebahn

23

Minister Dr. Axel Horstmann nimmt Stellung.

8 Aufhebung des Sperrvermerks bei Kapitel 08 081 Titelgruppe 80

Beschlussfassung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

-

TOP 8 wird vertagt.

Nächste Sitzung: 20. Januar 2005

Man werde die Opposition bei dem Spiel, das sie zu treiben versuche, nicht aus der Verantwortung entlassen.

3 Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 13/5927

Beschlussfassung zur 2. Lesung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Vorsitzender Manfred Hemmer teilt mit, der Gesetzentwurf der Landesregierung sei vom Plenum am 23. September 2004 - federführend - an den Verkehrsausschuss sowie den Ausschuss für Kommunalpolitik zur Mitberatung überwiesen worden. Schriftlich angehört worden seien die kommunalen Spitzenverbände und die Agentur Nahverkehr.

Der Ausschuss für Kommunalpolitik habe in seiner Sitzung am 17. November 2004 auf ein Votum verzichtet.

Die Stellungnahmen der kommunalen Spitzenverbände und der Agentur Nahverkehr lägen mit den Zuschriften 13/4392 und 13/4422 vor.

Abstimmungsergebnis siehe **Beschlussprotokoll**.

4 Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW

Herstellung des Benehmens gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Der **Vorsitzende** verweist auf Vorlage 13/3094.

Minister Dr. Axel Horstmann trägt vor:

Es geht um die Neugestaltung der Verwaltungsvorschriften, die nicht zum ersten Mal in diesem Ausschuss Thema sind. Wir haben uns seinerzeit über Eckpunkte der Novellierung dieser Verwaltungsvorschriften, die auch in den finanziellen Teil der Förderung hineinragen, unterhalten. Diese Eckpunkte werden hier jetzt umgesetzt und realisiert. Hinzu kommt eine Integration von Verfahrensregeln zur ÖPNV-Infrastrukturförderung, die bisher noch in den Ausführungsbestimmungen zum Gemeindefinanzierungsgesetz enthalten waren. Mit den Verwaltungsvorschriften haben wir es erstmals mit einem nicht nur aktualisierten, sondern auch einheitlichen Regelwerk für die Förderung der ÖPNV-Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen zu tun.

Bestandteil der vorgesehenen Änderungen sind auch die Verknüpfung der Förderung von ÖPNV-Bussen mit Vorgaben zur Abgasreinigung, die Anpassung der Förderung von SPNV-Betriebskosten an die geänderte Gesetzeslage sowie ver-



Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Thomas Kohl

Leiter der Abteilung Eisenbahnen, Wasserstraßen

Regierungspräsidium Darmstadt

64278 Darmstadt

Fax: 0 61 51 12 - 69 28

HAUSANSCHRIFT Robert-Schumann-Platz 1, 53175 Bonn

POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

TEL 0228 300-4000

FAX 0228 300-4099

E-MAIL al-ew@bmvbw.bund.de

INTERNET www.bmvbw.de

Fax: 0611/ 815-2226

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr und Landesentwicklung
Postfach 31 29

65021 Wiesbaden

nachrichtlich:

Fax: 0421/361-2050

Senator für Bauwesen der
Freien Hansestadt Bremen
Ref. 53
Ansgaritorstraße 2

28195 Bremen

Fax: 0351/564-8608

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Arbeit
Abteilung Verkehr und Straßenbau
Postfach 10 03 29

01073 Dresden

Fax: 03342/355-249

Brandenburgisches Landesamt
für Bauen, Verkehr und Straßenwesen
Abteilung 2
Lindenallee 51

15366 Dahlewitz-Hoppegarten

Fax: 0211/837-43 52

Ministerium für Wirtschaft und
Mittelstand, Energie und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Haroldstr. 4

40190 Düsseldorf



SEITE 3 VON 10

BETREFF **Tarifantrag der DB Regio AG vom 21.09.2004 auf Tarifierpassung der Regelfahrpreise für Züge der Produktklasse C (Regional Express, Regionalbahn und S-Bahn ohne InterRegio-Express – sog. „C-Preiskurve“) in Höhe von 3,6 % zum 12.12.2004**

BEZUG Antrag der Bundesländer auf Entscheidung des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 11.11.2004 – Az: III 33.1- 66 o 02/03 – 33/04 - gem. § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG

AZ EW 14/28.15.11-09/8 D 04

DATUM Bonn, 26.11.2004

Das BMVBW entscheidet wie folgt:

Das Einvernehmen der Länder Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Brandenburg, Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen nach § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG zur Genehmigung des Tarifantrages der DB Regio AG vom 21.09.2004 über die Preismaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sog. „C- Preiskurve“ zum 12.12.2004 wird durch das BMVBW hergestellt.

Das BMVBW weist in diesem Zusammenhang darauf hin:

Die Länder haben die Möglichkeit, aus Gründen der Daseinsvorsorge die Tarife abzulehnen und ihre Änderungen zu verlangen, verbunden mit den sich nach § 12 Abs. 5 AEG ergebenden Regelungen.



SEITE 5 VON 10

Mit Bescheid vom 27.10.2004 lehnte das RP Darmstadt, den Tarifantrag der DB Regio AG ab, um die Genehmigungsfiktion nach § 12 Abs. 4 Nr. 2 AEG auszuschließen. Gegen diesen Bescheid legte die DB Regio AG mit Schreiben vom 03.11.2004 Widerspruch ein.

Die **DB Regio AG** hält die Tarifablehnung im Wesentlichen aus folgenden Gründen für unbegründet:

Ausgangspunkt sei das mit der Bahnreform verfolgte Ziel, den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine möglichst weitgehende Freiheit bei der Tarifgestaltung zu lassen. Demgemäß hätten die Eisenbahnen grundsätzlich das Tarifgestaltungsrecht, d.h. das Recht zur Schaffung von Beförderungsbedingungen und zur Festsetzung der Beförderungsentgelte. Die Tarife müssten dann den zuständigen Behörden zur Genehmigung vorgelegt werden.

Die Gründe für die Versagung einer Tarifgenehmigung seien aber in § 12 Absatz 5 Satz 1 AEG abschließend geregelt. Danach könne eine Tarifgenehmigung lediglich unter den Voraussetzungen von Artikel 1 Abs. 5 und 6 der Verordnung (EWG) 1191/69 versagt werden. Diese Verweisung in § 12 Abs. 5 AEG sei abschließend. Andernfalls müsste das durch den Zusatz „insbesondere“ kenntlich gemacht werden; dieses Wort sei aber im Gesetz nicht enthalten.

Art. 1 Absatz 5 der VO (EWG) 1191/69 lege fest, dass bestimmte Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Vorort- und Regionalpersonenverkehr beibehalten oder auferlegt werden können. An einer solchen Auferlegung fehle es vorliegend. DB Regio werde im Jahr 2005 mehr als 500 Mio. Zugkm erbringen, deren Ausgestaltung in verkehrsvertraglichen Vereinbarungen mit den zuständigen Bestellorganisationen erfolgt sei. Auch darüber hinaus erbrachte Verkehre seien der DB Regio AG nicht durch einen Verwaltungsakt auferlegt worden. Die Bundesländer, die das Einvernehmen verweigert haben, beriefen sich vereinzelt auf Regelungen in den abgeschlossenen Verkehrsverträgen. Zu vertraglichen Regelungen enthalte allein Art. 1 Abs. 4 VO 1191/69 Regelungen. Diese seien aber in § 12 Abs. 5 S. 1 AEG nicht erwähnt; sie gäben daher keine Rechtsgrundlage für die Verweigerung einer Tarifmaßnahme ab.



- SEITE 7 VON 10

Auf Grund der Verweigerung des Einvernehmens konnte die von der DB Regio AG beantragte Tarifierung der Regelfahrpreise zur „C-Preiskurve“ in Höhe von 3,6 % zum 12.12.2004 bisher vom RP Darmstadt nicht genehmigt werden.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Schriftsätze der Länder, der DB Regio AG und des RP Darmstadt nebst Anlagen Bezug genommen.

B.

I. Das BMVBW ist gemäß § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG zum Erlass dieser Entscheidung zuständig.

1. Nach § 5 Abs. 4 S. 3 AEG stellt das BMVBW auf Antrag der Länder durch seine Entscheidung das notwendige Einvernehmen her, um das Regierungspräsidium dadurch in die Lage zu versetzen, den Tarifierungsantrag der DB Regio AG zu den Preismaßnahmen zur „C-Preiskurve“ zum 12.12.2004 zu beschließen, § 12 Abs. 3 AEG.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG sind hier erfüllt.

Die im Länderantrag vom Regierungspräsidium Darmstadt bereits im Vorjahr (Schreiben vom 28.10.2003) zur Einvernehmensentscheidung vertretene Auffassung zu den formalrechtlichen Aspekten dieses Verwaltungsverfahrens und zur Zuständigkeit des Landes Hessen werden geteilt.

Nach § 5 Abs. 4 AEG ist für die Genehmigung von Tarifen der Eisenbahnen des Bundes, die im Schienenpersonennahverkehr über das Gebiet eines Landes hinaus angewendet werden, die Behörde des Landes - vorliegend Regierungspräsidium Darmstadt - zuständig, in dem die Eisenbahnen ihren Sitz oder Niederlassungen im Sinne des Handelsrechts hat. Diese Landesbehörde muss ihre Entscheidung im Einvernehmen mit den übrigen Genehmigungsbehörden der vom Anwendungsbereich eines Tarifes betroffenen Länder treffen. Kommt ein Einvernehmen zwischen den zuständigen Genehmigungsbehörden der Länder nicht zustande, so entscheidet auf Antrag der Länder das BMVBW, § 5 Abs. 4 Satz 2 AEG.

Das Antragserfordernis des § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG der Länder knüpft an das Antragserfordernis bei Tarifgenehmigungen und die sachliche Notwendigkeit an, den Fall dem BMVBW zur Entscheidung vorzulegen, da das BMVBW *nicht von Amts wegen* handeln kann.



SEITE 9 VON 10

gleichspflichtige, einvernehmliche Ablehnung oder Änderung der Tarife gem. § 12 Abs. 5 Satz 1 AEG mit Zustimmung ihrer Landesfinanzministerien entschieden haben.

Die Kompetenz des BMVBW in diesem Verfahren umfasst nur die Prüfung der durch § 12 AEG begründeten Tarifpflichten, nicht die Ersetzung einer Entscheidung der Länder, eine ausgleichspflichtige Tarifänderung zu verlangen, da dies dem grundsätzlichen Verbot der **Mischfinanzierung** und der **Haushaltsautonomie** von Bund und Ländern gem. Art. 109 GG widerspräche.

- 1.) Eine Rechtswidrigkeit der Preisfestsetzung ist nicht erkennbar. Insbesondere liegt kein auffälliges Missverhältnis zur Leistung vor.
- 2.) Der § 12 AEG begründet auch keine **präventive Preisaufsichtskompetenz**. Eine **präventive Missbrauchsaufsicht**, die darauf hinausläuft, den Normadressaten dazu zu verpflichten, seine Preise im SPNV-Bereich **vor** einer Markteinführung der Tarifgenehmigungsbehörde zur Billigung vorzulegen, so dass diese nach eigenen Preiskalkulationskriterien gerechte Preise und angemessene Marktbedingungen anordnen kann, ist im geltenden AEG nicht vorgesehen. Unter Bezugnahme auf die europarechtlichen Vorgaben der (EWG)-VO Nr. 1191/69, geht § 12 AEG von dem Grundsatz aus, dass es das Recht des Unternehmers ist, im Rahmen eines von ihm entwickelten Tarifsystems Beförderungsentgelte zu bilden und festzusetzen sog. **Tarifgestaltungsrecht des Unternehmer**.

Nach den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben der (EWG)-VO Nr. 1191/69 sowie der Vorgaben in **Art. 87 e Abs. 3, 4 GG** waren gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmen aufzuheben. Danach haben sowohl der Bund (Art. 87 e Abs. 3, 4 GG), die Länder (Art. 30, 106 a, 143 a Abs. 3, 87 Abs. 4 GG) als auch alle anderen Aufgabenträger den Grundsatz zu beachten, dass die privaten Verkehrsunternehmen von gemeinwirtschaftlichen Aufgaben – Aufgaben der **Daseinsvorsorge** - befreit sind, diese von den öffentlichen Aufgabenträgern daher zu „**bestellen**“ und aus **Steuermitteln** zu finanzieren sind. Somit wird nicht nur der Gesetzgeber bei der Ausgestaltung des fachrechtlichen Ordnungsrahmens, sondern auch die Verwaltung bei der Wahrnehmung ihrer hoheitlichen Aufgaben, d. h. die gesamte Staatsgewalt, an diese gemeinschafts- und verfassungsrechtlich normierten Vorgaben gebunden.



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Thomas Kohl
Leiter der Abteilung Eisenbahnen, Wasserstraßen

Regierungspräsidium Darmstadt

64278 Darmstadt

Fax: 0 61 51 12 - 69 28

HAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn
POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

TEL 0228 300-4000

FAX 0228 300-4099

E-MAIL al-ew@bmvbw.bund.de

INTERNET www.bmvbw.de

Fax: 0611/ 815-2226

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr und Landesentwicklung
Postfach 31 29

65021 Wiesbaden

nachrichtlich:

Fax: 0421/361-2050

Senator für Bauwesen der
Freien Hansestadt Bremen
Ref. 53
Ansgaritorstraße 2

28195 Bremen

Fax: 0351/564-8608

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft und Arbeit
Abteilung Verkehr und Straßenbau
Postfach 10 03 29

01073 Dresden

Fax: 0361/37 97 609

Thüringer Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit
und Infrastruktur
Postfach 2 42

99005 Erfurt

Fax: 03342/355-249

Brandenburgisches Landesamt
für Bauen, Verkehr und Straßenwesen
Abteilung 2
Lindenallee 51

15366 Dahlewitz-Hoppegarten

Fax: 0211/837-43 52

Ministerium für Wirtschaft und
Mittelstand, Energie und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Haroldstr. 4

40190 Düsseldorf

Fax: 040/428 40-2010

Behörde für Bau und Verkehr
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Öffentlicher Personennahverkehr
Stadthausbrücke 8

20355 Hamburg



SEITE 3 VON 9

BETREFF **Tarifantrag der DB Regio AG vom 21.09.2004 zur Weiterführung des Aktionsangebotes „Schönes-Wochenende-Ticket“ (SWT) zum 12.12.2004**

BEZUG Antrag der Bundesländer auf Entscheidung des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 11.11.2004 – Az: III 33.1- 66 o 02/03 – 34/04 - gem. § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG

AZ EW 14/28.15.11-09/8 D 04

DATUM Bonn, 26.11.2004

Das BMVBW entscheidet wie folgt:

Das Einvernehmen der Länder Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt nach § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG zur Genehmigung des Tarifantrages der DB Regio AG vom 21.09.2004 über die Weiterführung des Aktionsangebotes „Schönes-Wochenende-Ticket (SWT) zum 12.12.2004 wird durch das BMVBW hergestellt.

Das BMVBW weist in diesem Zusammenhang darauf hin:

Die Länder haben die Möglichkeit, aus Gründen der Daseinsvorsorge die Tarife abzulehnen und ihre Änderungen zu verlangen, verbunden mit den sich nach § 12 Abs. 5 AEG ergebenden Regelungen.



SEITE 5 VON 9

Mit Schreiben vom 03. November 2004 übersandte das RP Darmstadt diesen Widerspruch an die Länder mit der Bitte um Prüfung der Widerspruchsbegründung, ggf. um Zustimmung zum Tarifantrag und setzte hierzu eine Frist bis zum 05. 11.04.

Die Länder erteilten das Einvernehmen nicht.

Nach Fristablauf ist das RP Darmstadt von der Zustimmung der anderen Bundesländer ausgegangen und beantragte für das Land Hessen mit Schreiben vom 11.11.2004 eine Entscheidung des BMVBW gemäß § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG.

Auf Grund der Verweigerung des Einvernehmens konnte die von der DB Regio AG beantragte Tarifierung der Regelfahrpreise zur SWT- Preismaßnahme zum 12.12.2004 bisher vom RP Darmstadt nicht genehmigt werden.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Schriftsätze der Länder, der DB Regio AG und des RP Darmstadt nebst Anlagen Bezug genommen.

B.

I. Das BMVBW ist gemäß § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG zum Erlass dieser Entscheidung zuständig.

1. Nach § 5 Abs. 4 S. 3 AEG stellt das BMVBW auf Antrag der Länder durch seine Entscheidung das notwendige Einvernehmen her, um das Regierungspräsidium dadurch in die Lage zu versetzen, den Tarifantrag der DB Regio AG zur Preismaßnahme SWT 2004 zum 12.12.2004 zu bescheiden, § 12 Abs. 3 AEG.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG sind hier erfüllt.

Die im Länderantrag vom Regierungspräsidium Darmstadt bereits im Vorjahr zur Einvernehmensentscheidung vertretene Auffassung zu den formalrechtlichen Aspekten dieses Verwaltungsverfahrens und zur Zuständigkeit des Landes Hessen werden geteilt.

Nach § 5 Abs. 4 AEG ist für die Genehmigung von Tarifen der Eisenbahnen des Bundes, die im Schienenpersonennahverkehr über das Gebiet eines Landes hinaus angewendet werden, die Behörde des Landes - vorliegend Regierungspräsidium Darmstadt - zuständig, in dem die Eisenbahnen ihren Sitz oder Niederlassungen im Sinne des Handelsrechts hat. Diese Landesbehörde muss ihre Entscheidung im Einvernehmen mit den übrigen Genehmigungsbehörden der vom Anwendungsbereich eines Tarifes berührten Länder treffen. Kommt ein Einvernehmen zwischen den zuständigen Genehmigungsbehörden der Länder



SEITE 7 VON 9

Was für die Versagung der Tarifgenehmigung gilt, muss auch für die Verweigerung des notwendigen Einvernehmens gelten. Den Landesbehörden steht kein Ermessen bei der Entscheidung zu, ob sie ihr Einvernehmen erteilen wollen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Genehmigung gem. § 12 AEG vorliegen oder wenn sich die Länder unter Beachtung der **Fristsetzung** (§ 12 Abs. 4 AEG) und aus Gründen der **Daseinsvorsorge** nicht für eine **ausgleichspflichtige**, einvernehmliche Ablehnung oder Änderung der Tarife gem. § 12 Abs. 5 Satz 1 AEG mit Zustimmung ihrer Landesfinanzministerien entschieden haben.

Die Kompetenz des BMVBW in diesem Verfahren umfasst nur die Prüfung der durch § 12 Abs. 2 , 3 AEG begründeten Tarifpflichten, nicht die Ersetzung einer Entscheidung der Länder, eine ausgleichspflichtige Tarifänderung zu verlangen, da dies dem grundsätzlichen Verbot der Mischfinanzierung und der Haushaltsanatomie von Bund und Ländern gem. Art. 109 GG widerspräche.

- 1.) Ein Verstoß gegen § 12 Abs. 2 Satz 2 AEG liegt in der beantragten Preisdifferenzierung nicht, da es sich nicht um eine tarifexterne Differenzierung handelt. Eine solche liege vor, wenn für eine näher bestimmte Beförderungsleistung, die von einem Tarif erfasst wird, ein anderes als das tariflich vorgesehene Entgelt verlangt wird und damit der Tarif nicht eingehalten wird. Hier geht es jedoch um eine zulässige tarifinterne Differenzierung. Eine solche liegt vor, wenn für bestimmte abstrakt umschriebene Kategorien von Reisenden und/oder Bedingungen im Zusammenhang mit der Beförderung über dieselbe Strecke unterschiedliche Entgelte im Tarif festgesetzt werden. Diese Differenzierung ist auch nachvollziehbar, weil die Vertriebskosten entscheidend durch die technische Ausstattung und den Personalaufwand bestimmt werden.

Entgegen der Auffassung des Landes Nordrhein-Westfalen kann in dieser Preisdifferenzierung auch keine diskriminierende Benachteiligung von Kundengruppen- insb. für Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen mit Seh- oder Motorikeinschränkungen, die Probleme bei der Bedienung der Automaten hätten und den um 2 Euro reduzierten Preis nicht nachfragen könnten - durch die vertriebskanalspezifische Preisgestaltung erkannt werden. Menschen mit einer Behinderung dürfen unter den Voraussetzungen des SGB IX, § 145 die Produkte des SPNV unter den gesetzlich definierten Voraussetzungen mit einer Begleitperson unentgeltlich nutzen. Daher werden sie nicht zu dem betroffenen Nutzerkreis gehören. Die Preisermäßigungen kommen daher unter gleichen Bedingungen jedermann zugute.



SEITE 9 VON 9

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem Verwaltungsgericht in Berlin, Kirchstraße 7, 10557 Berlin, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundenbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden.

Der Klage nebst Anlagen sollen so viele Abschriften beigelegt werden, dass alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können.

Im Auftrag

gez. Thomas Kohl



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Thomas Kohl
Leiter der Eisenbahnen, Wasserstraßen

Regierungspräsidium Darmstadt

6427 Darmstadt

Fax: 0615112-6928

HAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn
POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

TEL 0228 300-4000

FAX 0228 300-4099

E-MAIL al-ew@bmvbw.bund.de

INTERNET www.bmvbw.de

Fax: 0611/ 815-2226

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr und Landesentwicklung
Postfach 31 29

65021 Wiesbaden

nachrichtlich:

Fax: 0211/837-43 52

Ministerium für Wirtschaft und
Mittelstand, Energie und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Haroldstr. 4

40190 Düsseldorf

Fax: 0511/120-7891

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Technologie
und Verkehr
Postfach 1 01

30001 Hannover

Fax: 06131/16-24 49

Ministerium für Verkehr,
Landwirtschaft und Weinbau
Rheinland-Pfalz
Postfach 32 69

55022 Mainz



SEITE 2 VON 7

BETREFF **Tarifantrag der DB Regio AG vom 21.09.2004 zur Weiterführung und Anpassung der Aktionsangebote Schöner Tag Ticket (STT), Schöner Tag Ticket Single (STT Single) und Schöne Fahrt Ticket (SFT) NRW**

BEZUG Antrag der Bundesländer auf Entscheidungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 11.11.2004 - Az: III 33.1-66 o 02/03 - 34/04 - gem. § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG

AZ EW 14/28.15.11-09/8 D 04

DATUM Bonn, 26.11.2004

Das BMVBW entscheidet wie folgt:

Das Einvernehmen des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG zur Genehmigung des Tarifantrages der DB Regio AG vom 21.09.2004 über die Weiterführung der Aktionsangebote Schöner Tag Ticket (STT), Schöner Tag Ticket Single (STT Single) und Schöne Fahrt Ticket (SFT) NRW zum 12.12.2004 wird durch das BMVBW hergestellt.

Das BMVBW weist in diesem Zusammenhang darauf hin:

Die Länder haben die Möglichkeit, aus Gründen der Daseinsvorsorge die Tarife abzulehnen und ihre Änderungen zu verlangen, verbunden mit den sich nach § 12 Abs. 5 AEG ergebenden Regelungen.



SEITE 4 VON 7

B.

- I.** Das BMVBW ist gemäß § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG zum Erlass dieser Entscheidung zuständig.

1. Nach § 5 Abs. 4 S. 3 AEG stellt das BMVBW auf Antrag der Länder durch seine Entscheidung das notwendige Einvernehmen her, um das Regierungspräsidium dadurch in die Lage zu versetzen, den Tarifantrag der DB Regio AG zur Preismaßnahme STT-, STT Single- und SFT-Ticket NRW zu bescheiden, § 12 Abs. 3 AEG.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG sind hier erfüllt.

Die im Länderantrag vom Regierungspräsidium Darmstadt bereits im Vorjahr zur Einvernehmensentscheidung vertretene Auffassung zu den formalrechtlichen Aspekten dieses Verwaltungsverfahrens und zur Zuständigkeit des Landes Hessen werden geteilt.

Nach § 5 Abs. 4 AEG ist für die Genehmigung von Tarifen der Eisenbahnen des Bundes, die im Schienenpersonennahverkehr über das Gebiet eines Landes hinaus angewendet werden, die Behörde des Landes - vorliegend Regierungspräsidium Darmstadt - zuständig, in dem die Eisenbahnen ihren Sitz oder Niederlassungen im Sinne des Handelsrechts hat. Diese Landesbehörde muss ihre Entscheidung im Einvernehmen mit den übrigen Genehmigungsbehörden der vom Anwendungsbereich eines Tarifes berührten Länder treffen. Kommt ein Einvernehmen zwischen den zuständigen Genehmigungsbehörden der Länder nicht zustande, so entscheidet auf Antrag der Länder das BMVBW, § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG.

Das Antragserfordernis des § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG der Länder knüpft an das Antragserfordernis bei Tarifgenehmigungen und die sachliche Notwendigkeit an, den Fall dem BMVBW zur Entscheidung vorzulegen, da das BMVBW *nicht von Amts wegen* handeln kann.

Der Begriff „Länder“ kann auch nicht so ausgelegt werden, dass ein die Zustimmung verweigerndes Land zur Vorlageentscheidung das gesetzlich vorgesehene Verwaltungsverfahren blockieren kann.

Haben sich federführende Tarifgenehmigungsbehörde und die übrigen mitwirkungsberechtigten Landesbehörden ernsthaft bemüht, die notwendigen Entscheidungen gemeinsam herbeizuführen (Einvernehmensherstellung, Zustimmung zur Vorlageentscheidung gemäß § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG), so kann die Weiterführung des Verwaltungsverfahrens durch An-



SEITE 6 VON 7

- 1.) Ein Verstoß gegen § 12 Abs. 2 Satz 2 AEG liegt in der beantragten Preisdifferenzierung nicht, da es sich nicht um eine tarifexterne Differenzierung handelt. Eine solche liege vor, wenn für eine näher bestimmte Beförderungsleistung, die von einem Tarif erfasst wird, ein anderes als das tariflich vorgesehene Entgelt verlangt wird und damit der Tarif nicht eingehalten wird. Hier geht es jedoch um eine zulässige tarifinterne Differenzierung. Eine solche liegt vor, wenn für bestimmte abstrakt umschriebene Kategorien von Reisenden und/oder Bedingungen im Zusammenhang mit der Beförderung über dieselbe Strecke unterschiedliche Entgelte im Tarif festgesetzt werden. Diese Differenzierung ist auch nachvollziehbar, weil die Vertriebskosten entscheidend durch die technische Ausstattung und den Personalaufwand bestimmt werden.

Entgegen der Auffassung des Landes Nordrhein-Westfalen kann in dieser Preisdifferenzierung auch keine diskriminierende Benachteiligung von Kundengruppen- insb. für Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen mit Seh- oder Motorikeinschränkungen, die Probleme bei der Bedienung der Automaten hätten und den um 2 Euro reduzierten Preis nicht nachfragen könnten - durch die vertriebskanalspezifische Preisgestaltung erkannt werden. Menschen mit einer Behinderung dürfen unter den Voraussetzungen des SGB IX, § 145 die Produkte des SPNV unter den gesetzlich definierten Voraussetzungen mit einer Begleitperson unentgeltlich nutzen. Daher werden sie nicht zu dem betroffenen Nutzerkreis gehören. Die Preisermäßigungen kommen daher unter gleichen Bedingungen jedermann zugute.

Die von der DB Regio AG vorgelegten Unterlagen reichen für eine Tarifentscheidung gem. § 12 AEG aus (dazu B. II.4. der BMVBW- Entscheidungsgründe „C-Preiskurve“2004).

- 2.) Der § 12 AEG begründet auch keine *präventive Preisaufsichtskompetenz*. Eine *präventive Missbrauchsaufsicht*, die darauf hinausläuft, den Normadressaten dazu verpflichten, seine Preise im SPNV-Bereich *vor* einer Markteinführung der Tarifgenehmigungsbehörde zur Billigung vorzulegen, so dass diese nach eigenen Preiskalkulationskriterien gerechte Preise und angemessene Marktbedingungen anordnen kann, ist im geltenden AEG nicht vorgesehen.

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN

13. Wahlperiode

Drucksache 13/4739

30.11.2004

Antrag

der Fraktion der SPD und
der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Neufassung

RHEIN-RUHR-EXPRESS AUF DIE SCHIENE SETZEN

Ein leistungsfähiges Schienennetz im Ballungsraum Rhein-Ruhr sichert die Pünktlichkeit im gesamten Bahnnetz in Deutschland

I. Die Verkehrsentwicklung in der Rhein-Ruhr-Region hat in den letzten Jahren gezeigt, dass die vorhandenen Schienenverkehrsmittel an die Grenzen der Leistungsfähigkeit gestoßen sind.

Das Verkehrssystem der Metropolregion Rhein-Ruhr ist durch zwei besondere Merkmale gekennzeichnet: Auf Grund der polyzentrischen Struktur der Metropolregion Rhein-Ruhr sind die Strecken in diesem Raum doppelt so lang wie die Schienennetze anderer Ballungsräume. Zum anderen gibt es in keinem anderen Ballungsraum in Deutschland eine derartige Konzentration von Großstädten auf einer Achse von nur 150 km mit ca. 11 Mio. Einwohnern.

Zur Bewältigung der Verkehrszuwächse benötigt Nordrhein-Westfalen ein leistungsfähiges, stadt- und umweltverträgliches Verkehrssystem insbesondere für die Hauptachsen an Rhein und Ruhr. Neben der Modernisierung von Bahnhöfen, Schienentrassen und Fahrzeugen gehört hierzu die Umsetzung eines ÖPNV-Qualitätspaktes zur Sicherstellung von Pünktlichkeit, Sauberkeit und Service sowie eine Beschleunigung und Taktverdichtung für den Nah- und Regionalverkehr.

Der Rhein-Ruhr-Express soll nicht nur schnellen Verkehr in der Metropolregion abwickeln, sondern auch Direktverbindungen in das Umland schaffen. Die Strecke zwischen Dortmund und Köln kann dabei in einem ersten Schritt in das bestehende Eisenbahnnetz integriert werden. Durch die Optimierung der vorhandenen Gleisinfrastruktur und den Einsatz modernster Zugleittechnik kann die bestehende Kapazität bereits so weit gesteigert werden, dass ein Betrieb des Rhein-Ruhr-Express möglich ist. Eine optimierte Nutzung der vorhandenen Infrastruktur mit modernster Signal- und Leittechnik durch eine dichte Zugfolge mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten kann die Leistungsfähigkeit der Bahntechnik in Deutschland zeigen.

Langfristiges Ziel soll ein durchgehend viergleisiger Infrastrukturausbau von Hamm bis Köln sein, wobei der Rhein-Ruhr-Express, der Fernverkehr und der Regionalverkehr die Gleise flexibel nutzen. Dieser Ausbau kann schrittweise erfolgen, wobei für den gesamten Bahnverkehr jeder einzelne Schritt sofort Vorteile mit netzweiter Wirkung und damit gegenüber dem Ist-Zustand bringt.

II. Das Land NRW hat sich im Rahmen seiner Zuständigkeit für die Angebotsplanung für den Schienenpersonennahverkehr dieser Herausforderung gestellt. Mit der Einführung

wirtschaftliche Bewertung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur bis zum Ende des Jahres 2005 dargestellt wird,

- gegenüber der Bundesregierung und der DB Netz AG sicherzustellen, dass als erste Investitionen und Baumaßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes im Land NRW die Ausbaustrecke Düsseldorf - Duisburg sowie die Engpässe der Eisenbahnknoten in Köln und Dortmund beseitigt werden und hierfür die notwendigen Haushaltsmittel durch eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem BMVBW und der Bahn AG sicherzustellen, so dass noch im Jahr 2005 mit den Planungen begonnen werden kann,
- gemeinsam mit der Bundesregierung sicherzustellen, dass im aktuellen Finanzplanungszeitraum bis 2008 für das vorläufige Investitionsvolumen in Höhe von 250 Mio. Euro für die notwendigen Maßnahmen die entsprechenden haushaltsmäßigen Voraussetzungen durch zusätzliche Bundesmittel geschaffen werden und die Bahn AG dies entsprechend in der Fortschreibung ihres Investitionsplans berücksichtigt,
- gemeinsam mit dem BMVBW zu prüfen, wie im Rahmen von PPP-Modellen eine Beteiligung von privatem Kapital bei dem Infrastrukturausbau möglich ist und hierfür gegebenenfalls die notwendigen haushaltsrechtlichen und gesellschaftsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen,
- für den Betrieb des Rhein-Ruhr-Express ein Ausschreibungsverfahren vorzubereiten, in der die Leistungsanforderungen an den Betreiber im Hinblick auf die Pünktlichkeit, die Qualität und dem Service festgeschrieben werden und die Vergabe durch ein freies Wettbewerbsverfahren erfolgt,
- gemeinsam mit allen Herstellern der Bahnindustrie nach einer kurzfristig lieferbaren Fahrzeugtechnik zu suchen, die einerseits eine hohe Anfahrbeschleunigung und sichere Bremstechnik im Betrieb nachgewiesen haben und andererseits über erhöhte Anforderungen im Hinblick auf den Energieverbrauch, die Schallemissionen und eine ausreichende Sitzplatzkapazität und hohen Komfortanspruch für die Kundinnen und Kunden verfügen.

Edgar Moron

Sylvia Löhrmann

Carina Gödecke

Johannes Remmel

Gerd Wirth

Oliver Keymis

und Fraktion

und Fraktion

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN

Drucksache **13/4739**

13. Wahlperiode

8.12.2003

Antrag

der Fraktion der SPD und
der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Unterstrichener Fett-
druck zeigt geänderte
Textpassagen

METROEXPRESS AUF DIE SCHIENE SETZEN

Ein leistungsfähiges Schienennetz im Ballungsraum Rhein-Ruhr sichert die Pünktlichkeit im gesamten Bahnnetz in Deutschland

I. Die Verkehrsentwicklung in der Rhein-Ruhr-Region hat in den letzten Jahren gezeigt, dass die vorhandenen Schienenverkehrsmittel an die Grenzen der Leistungsfähigkeit gestoßen sind.

Das Verkehrssystem der Metropolregion Rhein-Ruhr ist durch zwei besondere Merkmale gekennzeichnet: Auf Grund der polyzentrischen Struktur der Metropolregion Rhein-Ruhr sind die Strecken in diesem Raum doppelt so lang wie die Schienennetze anderer Ballungsräume. Zum anderen gibt es in keinem anderen Ballungsraum in Deutschland eine derartige Konzentration von Großstädten auf einer Achse von nur 150 km mit ca. 11 Mio. Einwohnern.

Zur Bewältigung der Verkehrszuwächse benötigt Nordrhein-Westfalen ein leistungsfähiges, stadt- und umweltverträgliches Verkehrssystem insbesondere für die Hauptachsen an Rhein und Ruhr. Neben der Modernisierung von Bahnhöfen, Schienentrassen und Fahrzeugen gehört hierzu die Umsetzung eines ÖPNV-Qualitätspaktes zur Sicherstellung von Pünktlichkeit, Sauberkeit und Service sowie eine Beschleunigung und Taktverdichtung für den Nah- und Regionalverkehr.

Der **MetroExpress** soll nicht nur schnellen Verkehr in der Metropolregion abwickeln, sondern auch Direktverbindungen in das Umland schaffen. Die Strecke zwischen Dortmund und Köln kann dabei in einem ersten Schritt in das bestehende Eisenbahnnetz integriert werden. Durch die Optimierung der vorhandenen Gleisinfrastruktur und den Einsatz modernster Zugleittechnik kann die bestehende Kapazität bereits so weit gesteigert werden, dass ein Betrieb des **MetroExpress** möglich ist. Eine optimierte Nutzung der vorhandenen Infrastruktur mit modernster Signal- und Leittechnik durch eine dichte Zugfolge mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten kann die Leistungsfähigkeit der Bahntechnik in Deutschland zeigen.

Langfristiges Ziel soll ein durchgehend viergleisiger Infrastrukturausbau von Hamm bis Köln sein, wobei der **MetroExpress**, der Fernverkehr und der Regionalverkehr die Gleise flexibel nutzen. Dieser Ausbau kann schrittweise erfolgen, wobei für den gesamten Bahnverkehr jeder einzelne Schritt sofort Vorteile mit netzweiter Wirkung und damit gegenüber dem Ist-Zustand bringt.

IV. Der Landtag fordert die Landesregierung daher auf,

- gegenüber der Bundesregierung und dem Deutschen Bundestag aktiv die verbindliche Bereitstellung der für den MetroExpress erforderlichen Finanzmittel zu betreiben und seine infrastrukturellen Grundlagen im Bundesverkehrswegeplan abzusichern,
- gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium einen Stufenplan zu entwickeln, der sicherstellt den MetroExpress als Produkt bereits zu dem Großereignis der Fußball-Weltmeisterschaft im Jahr 2006 zur Bewältigung der zusätzlichen Besucherströme auf die Schiene zu setzen und in weiteren Schritten die vorhandene Infrastruktur mit modernster Signal- und Leittechnik leistungsfähiger ausstattet sowie längerfristig einen viergleisigen Ausbau zwischen Hamm und Köln vorsieht,
- gegenüber der Bundesregierung und der DB Netz AG sicherzustellen, dass als erste Investitionen und Baumaßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes im Land NRW die Engpässe der Eisenbahnknoten in Köln und Dortmund beseitigt werden,
- für den notwendigen Trassenausbau die modernste Infrastruktur- und Zugleittechnik für eine robuste Fahrplangestaltung anzuwenden, deren Anwendung beispielgebend für die Lösung von Verkehrsproblemen in anderen Ballungsräumen darstellt,
- zu prüfen, ob die vorliegenden Planungen für den Metrorapid für die weitere Planung des MetroExpress verwandt und durch den Bund refinanziert werden können und dazu gegebenenfalls die notwendigen haushaltsrechtlichen und gesellschaftsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen,
- für den Betrieb des MetroExpress ein Ausschreibungsverfahren vorzubereiten, in der die Leistungsanforderungen an den Betreiber im Hinblick auf die Pünktlichkeit, die Qualität und dem Service festgeschrieben werden und die Vergabe durch ein freies Wettbewerbsverfahren erfolgt,
- gemeinsam mit allen Herstellern der Bahnindustrie nach einer kurzfristig lieferbaren Fahrzeugtechnik zu suchen, die einerseits eine hohe Anfahrbeschleunigung und sichere Bremstechnik im Betrieb nachgewiesen haben und andererseits über erhöhte Anforderungen im Hinblick auf den Energieverbrauch, die Schallemissionen und eine ausreichende Sitzplatzkapazität und hohen Komfortanspruch für die Kundinnen und Kunden verfügen.

Edgar Moron

Sylvia Löhrmann

Carina Gödecke

Johannes Remmel

Gerd Wirth

Oliver Keymis

und Fraktion

und Fraktion