



Geschäftsführendes Präsidialmitglied

Nordrhein-Westfälischer
Städte- und Gemeindebund

An die
Präsidentin des Landtags Nordrhein-Westfalen
Frau Ingeborg Friebe, MdL
Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf



40474 Düsseldorf, den 10.11.1994
Kaiserswerther Straße 199/201
Postfach 10 39 52, 40030 Düsseldorf
Telefon 0211/4 58 71, Durchwahl 4587 - 233
Telex 2114437 NWStGB
Telefax 0211 - 4 58 72 11

Aktenzeichen: N IV/1 751-40 Th/Hu

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)

Ihr Schreiben vom 18.10.1994 - I.1.F. -

Sehr geehrte Frau Präsidentin Friebe,

für die Einladung zur öffentlichen Anhörung am 25.11.1994 danken wir Ihnen verbindlich. Wir werden die Gelegenheit gerne wahrnehmen, gegenüber dem Verkehrsausschuß des Landtags Nordrhein-Westfalen die Position der kreisangehörigen Städte und Gemeinden zu den Gesetzentwürfen über die Regionalisierung des ÖPNV darzulegen.

In Vorbereitung auf den Anhörungstermin übersenden wir Ihnen die **schriftliche Beantwortung des Fragenkatalogs für die Anhörung**. 350 Ausfertigungen gehen dem zuständigen Ausschußsekretariat in Kürze gesondert zu. Ergänzend verweisen wir auf die gemeinsame Stellungnahme von NWStGB und LKT NW vom 3.8.1994 zum Referentenentwurf, den der Gesetzentwurf der Landesregierung in weiten Teilen übernimmt.

Zusammenfassend hält der Nordrhein-Westfälische Städte- und Gemeindebund weiterhin an seiner Position fest, daß folgende Elemente des Gesetzentwurfs mit einer kommunal- bzw. gemeindefreundlichen Umsetzung der Bahnstrukturreform nicht vereinbar sind:

- Die Ausklammerung der originären ÖPNV-Aufgabenträger - Kreise und kreisfreie Städte - aus der unmittelbaren Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr ist mit dem Grundgedanken der Regionalisierung, nämlich der integrativen **Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung im ÖPNV und SPNV in einer Hand**, nicht in Einklang zu bringen. Wir halten wie die Landesregierung die kooperative Aufgabenwahrnehmung im SPNV für sinnvoll. Verbünde üben jedoch nur Hilfsfunktion aus mit der Folge, daß den kommunalen Aufgabenträgern nicht ihre Kompetenzen in der Nahverkehrsplanung, als Adressaten von Finanzausweisungen und bei der Entscheidung über Details der Kooperation unnötig eingeschränkt werden dürfen.
- Es ist aus kommunaler Sicht nicht verständlich, daß regionale Kooperationen für den ÖPNV/SPNV nur in der Rechtsform des Zweckverbandes möglich sein sollen. Die Ausgestaltung des ÖPNV als freiwillige kommunale Selbstverwaltungsaufgabe bringt es zwingend mit sich, daß die **Wahl der Rechtsform einer interkommunalen Zusammenarbeit** den Aufgabenträgern selbst überlassen bleibt. Die Kommunen in Nordrhein-Westfalen sind

durchaus in der Lage zu beurteilen, mit welchen Partnern sie zusammenarbeiten wollen und in welcher Rechtsform dies zweckmäßigerweise geschieht. Die Praxis in Hessen zeigt, daß Rechtsformen wie insbesondere auch die GmbH zur kooperativen Aufgabenwahrnehmung im ÖPNV geeignet sind.

- Der Ausschluß jeglicher **Beteiligungsmöglichkeit kreisangehöriger Kommunen an der Verkehrskooperation in der Region** ist aus Sicht des NWStGB inakzeptabel. Zunächst sprechen die Rechte und Interessen der Gemeinden an der Gestaltung des Ortsverkehrs für eine Mitwirkung auch auf der regionalen Ebene. Darüber hinaus müssen den kreisangehörigen Kommunen durch eine Beteiligung auf Kreis- und Regionsebene auch Optionen für ggfs. mittelfristig erreichbare steuerliche Verrechnungsmöglichkeiten offengehalten werden.

Ferner darf es nicht dem Gutdünken der Kreise überlassen bleiben, ob **Entscheidungen, die den Orts- oder den Nachbarortsverkehr betreffen, im Einvernehmen mit der beteiligten Gemeinde** erfolgen. Das Einvernehmen bei Fragen des Orts- und des Nachbarortsverkehrs ist vielmehr gesetzlich festzuschreiben. Die Bildung von Beiräten auf Kreisebene, wie sie in der Praxis bereits erprobt wird, bietet eine sinnvolle Form der Kooperation zwischen Kreis und Gemeinden. Daneben ist ein **abgestuftes Beteiligungsverfahren bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne** ist aus Sicht des kreisangehörigen Raumes unabdingbar. Das Einvernehmen der betroffenen Gemeinden ist herbeizuführen, soweit der Nahverkehrsplan Auswirkungen auf den Ortsverkehr hat; bei Festlegungen für den Kreis- bzw. Regionalverkehr soll das Benehmen mit den Gemeinden ausreichen, um etwaige Blockadewirkungen zu vermeiden.

Der NWStGB stellt in diesem Zusammenhang fest, daß es generell gerade auch im ÖPNV der Identität von Verantwortung für die Abdeckung der Defizite und von Handlungsverantwortung bedarf. Die erforderlichen Mitentscheidungsrechte der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sind deshalb gesetzlich festzuschreiben.

- Zwingend ist schließlich eine Änderung des vorgesehenen § 14 Abs. 2 des Gesetzesentwurfs der Landesregierung über die **Beteiligung der Gemeinden an den Aufwandsdeckungs pauschalen**. Es kann nicht hingenommen werden, daß nur Kreise, kreisfreie Städte und Verkehrsverbände jeweils eine jährliche Pauschale in Höhe von 1 Mio. DM als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV erhalten. Vielmehr benötigen auch die kreisangehörigen Städte und Gemeinden eine Beteiligung an den Pauschalen, soweit ihnen ÖPNV-Aufgaben übertragen sind.

Vorbehaltlich dieser änderungsbedürftigen Regelungen begrüßt der NWStGB die mit dem Regierungsentwurf verbundene Absicht, die kommunale Selbstverwaltung sowie Eigenverantwortung zu stärken, und erkennt ausdrücklich an, daß die Transfermittel des Bundes in vollem Umfang an die kommunale Ebene weitergeleitet werden sollen.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung:

gez. Heinrichs



Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund

40474 Düsseldorf, den 10.11.1994
Kaiserswerther Straße 199/201
Postfach 10 39 52, 40030 Düsseldorf
Telefon 0211/4 58 71, Durchwahl 4587 - 241
Telex 2114437 NWStGB
Telefax 0211 - 4 58 72 11

Aktenzeichen: N IV 741-50 Gi/Hu

Antworten zum Fragenkatalog für die öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses am 25.11.1994 zum Regionalisierungs- und ÖPNV-Gesetz

1. Wer ist Aufgabenträger, inwieweit sind die kreisangehörigen Gemeinden in den Verkehrsverbänden zu beteiligen?

Angesichts des in der Bahnreform unstrittigen Ziels der Regionalisierung, die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung im öffentlichen Personennahverkehr und im Schienenpersonennahverkehr in einer Hand möglichst nah vor Ort zusammenzufassen, sind die Kreise und kreisfreien Städte grundsätzlich als Aufgabenträger für ÖPNV und SPNV vorzusehen. Kreisangehörige Städte und Gemeinden müssen auf Antrag Aufgaben im ÖPNV übernehmen können, soweit überörtliche Belange nicht entgegenstehen. Sie sind im Hinblick auf den Ortsverkehr bzw. Nachbarortsverkehr in ihrem eigenen Rechtskreis tangiert. Ausdrücklich hat etwa der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (Urt. v. 4.11.1992 - 4 B 90.718 -) festgehalten, daß der Betrieb von Buslinien innerhalb der Gemeinde in den örtlichen Aufgabenbereich der jeweiligen Kommune fällt.

Kreise und kreisfreie Städte sollen die Aufgaben im ÖPNV und insbesondere im SPNV auch durch interkommunale Kooperation im Rahmen von Verkehrsverbänden wahrnehmen können. Originäre Aufgabenträger bleiben aber die jeweiligen Kommunen, die insoweit auch Adressaten der Finanzzuweisungen sein müssen.

Eine Beteiligung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden auf regionaler Ebene ist unabdingbar. Mit den Zuständigkeiten und Interessen der Gemeinden am Ortsverkehr, vor allem aber mit ihrer unmittelbaren bzw. über die Kreisumlage mittelbaren finanziellen Verantwortung müssen angemessene Mitentscheidungsrechte auf der jeweiligen Ebene der politischen Gestaltung des ÖPNV korrespondieren. Den Gemeinden muß das Recht eingeräumt werden, sich über Zusammenschlüsse bzw. geeignete Formen der Stimmenbündelung am Verkehrsverbund zu beteiligen. Die Kommunen mit ÖPNV-Aufgabenwahrnehmung sollen unmittelbar Mitglied der regionalen Kooperation werden können. Für die Beteiligung spricht auch die Notwendigkeit, kreisangehörigen Kommunen ohne eigenen Verkehrsbetrieb oder ohne Mehrheitsbeteili-

gung an einem Unternehmen Optionen für steuerliche Verrechnungsmöglichkeiten zugunsten des ÖPNV zu wahren.

Auf der Ebene des Kreises fordern die kreisangehörigen Städte und Gemeinden ergänzend Mitentscheidungsrechte sowie Initiativ-, Informations- und Anweisungsmöglichkeiten. Auf das anliegende **Schaubild zu gemeindlichen Mitentscheidungsrechten im ÖPNV/SPNV** wird mit Nachdruck hingewiesen. Eine umfassende Beteiligung der Gemeinden, die eine echte Mitwirkung für ihren Gebietsbereich vorsieht, auf Kreis- bzw. Regionsebene jedoch zu keiner zeitlichen oder inhaltlichen Blockadewirkung führt, ist nicht nur eine interkommunale Frage, sondern ein verkehrspolitisches Anliegen. Denn nur über die Leistungsfähigkeit und -bereitschaft der kreisangehörigen Kommunen läßt sich ein attraktiver ÖPNV/SPNV in den Nahverkehrsregionen auf Dauer sichern.

2. Soll der ÖPNV pflichtige oder freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe sein?

Der ÖPNV ist eine typische Aufgabe der Daseinsvorsorge und den Kommunen als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe zu übertragen. Bei angemessener Finanzausstattung dieser Aufgabe seitens des Landes ist die Festlegung als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe auch unproblematisch. Demgegenüber wäre mit einer Festlegung als Pflichtaufgabe die Notwendigkeit verbunden, bestimmte Bedienungsstandards für den ÖPNV/SPNV gesetzlich zu fixieren. Dies widerspricht wiederum den unterschiedlichen Verkehrsstrukturen und -bedürfnissen in den einzelnen Nahverkehrsregionen des Landes. Darüber hinaus wären bei einer Charakterisierung des ÖPNV als Pflichtaufgabe negative Auswirkungen steuerrechtlicher Art, insbesondere für den kommunalen Querverbund zu befürchten.

3. Welche pflichtigen Aufgabenbestandteile gibt es auch bei einer freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe?

Aus kommunaler Sicht ist die Erstellung von Nahverkehrsplänen durch die Aufgabenträger gemeinsam mit den Gemeinden und den vorhandenen Unternehmen unabdingbar und selbstverständlich. Soweit die Aufstellung des Nahverkehrsplans trotzdem als pflichtiger Aufgabenbestandteil im Gesetz geregelt wird, sollte neben einer Gewährleistung angemessener Beteiligungsrechte von Gemeinden und Unternehmen eine Festlegung des Ziels, nicht aber des Inhalts von Nahverkehrsplänen vorgenommen werden. Zur Konkretisierung von Beteiligungsrechten weist der NWStGB ausdrücklich darauf hin, daß zumindest bei Fragen der Orts- und Kreisverkehre das bloße Einräumen eines Benehmens für die tangierten Gemeinden in keinem Verhältnis zur fast vollständigen Abdeckung der ÖPNV-Defizite durch sie steht.

4. Wie soll die Organisationsform der Verkehrsverbände sein: GmbH oder Zweckverband?

Die Städte und Gemeinden legen Wert auf die Feststellung, daß die Wahl der Rechtsform der regionalen Kooperation den Aufgabenträgern selbst überlassen bleibt. Der Nordrhein-Westfälische Städte- und Gemeindebund spricht sich nicht gegen Zweckverbände, eindeutig aber gegen Zwangsverbände in Zweckverbandsform aus. Je nach den regionalen Besonderheiten und Bedingungen kann sich die privat- bzw. handelsrechtliche Form der kooperativen Aufgabewahrnehmung anbieten. Schließlich sprechen auch die nach wie vor nicht abschließend geklärten Fragen im Zusammenhang mit der Umsatzsteuerpflicht bei der Bestellung von ÖPNV/SPNV-Leistungen und steuerlichen Verrechnungsmöglichkeiten zugunsten des ÖPNV von Kommunen ohne eigene Verkehrsbetriebe gegen eine gesetzliche Vorgabe zur organisatorischen und rechtlichen Form der Zusammenarbeit kommunaler Aufgabenträger.

5. Wie kann eine Sicherung der Regionalisierungsmittel für die Zweck des Schienenverkehrs sichergestellt werden?

Eine Bindung der Regionalisierungsmittel vornehmlich für den SPNV wird zunächst über § 7 des Bundes-Regionalisierungsgesetzes vorgegeben. Diese Zielsetzung muß sich aber auch in den Regelungen auf Landesebene wiederfinden. Insofern wendet sich der NWStGB gegen die seitens der Landesregierung vorgesehene Regelung in § 12 IV und III, mit der die Mittel nach § 8 II des Bundes-Regionalisierungsgesetzes in erster Linie zur Aufrechterhaltung des bisherigen GVFG-Plafonds und nur „ferner“ für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen eingesetzt werden sollen. Damit wird zwar dem Wortlaut des Bundesgesetzes, nicht aber Sinn und Zweck der Regionalisierung Rechnung getragen, den Schienenpersonennahverkehr in der Fläche nachhaltig zu verbessern. Der NWStGB hält es für unbedingt notwendig, im Gesetz ausdrücklich die Verpflichtung des Landes festzuschreiben, den Aufgabenträgern Zuweisungen zu gewähren, die ein angemessenes Leistungsangebot der Eisenbahnunternehmen im SPNV sicherstellen. Erforderlich ist ferner, daß die Gegenfinanzierung der Regionalisierungsmittel des Bundes durch komplementäre Landesmittel abgesichert wird.

6. Wie kann die Zusammenarbeit über die Grenzen der Verbünde und über Landesgrenzen hinweg sichergestellt werden?

Abgesehen von der aus kommunaler Sicht abzulehnenden Festlegung zur Organisationsform der Verkehrsverbünde werden die in § 6 des Gesetzentwurfs der Landesregierung vorgesehenen Regelungen für angemessen und ausreichend gehalten, um eine notwendige Kooperation der Aufgabenträger auch über Verbund- und Landesgrenzen hinweg sicherzustellen.

7. Welche Rolle muß das Land spielen, um eine einheitliche Qualität des Schienenpersonennahverkehrs sicherzustellen?

Die notwendige Abstimmung zur Qualität des SPNV muß auf kooperativer Ebene zwischen den Verkehrsverbänden stattfinden. Abgesehen davon, daß ausreichende Fördermittel zur Verfügung gestellt werden, ist eine Beteiligung des Landes, insbesondere eine unmittelbare Bestellfunktion des Landes nicht zu fordern.

8. Sollen der ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Ausbauplan durch das Ministerium für Verkehr aufgestellt werden oder sollen sie eine gesetzliche Grundlage bekommen?

Eine gesetzliche Feststellung des ÖPNV-Bedarfsplans ist nach Auffassung des NWStGB nicht erforderlich, denn inhaltlich hat er sich im wesentlichen an den Grundsätzen des zu erlassenden Regionalisierungsgesetzes auszurichten. Dies gilt erst recht für den Ausbauplan, der auf der Grundlage des Bedarfsplans zu erstellen ist. Ferner ist der Zusammenhang zur Finanzierung von Nahverkehrsstrecken nach dem Schienenwegeausbaugesetz des Bundes zu sehen, sodaß insoweit bei landesgesetzlicher Regelung Kompetenzkonflikte auftreten können. Schließlich spricht auch der Gesichtspunkt der Flexibilität für eine Aufstellung von Bedarfs- und Ausbauplan durch das zuständige Ressort. Wir setzen uns jedoch dafür ein, daß anstelle einer Anhörung der Kreise, kreisfreien Städte und Verkehrsverbünde eine Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände als legitimierte Vertreter der zur Aufgabenwahrnehmung originär zuständigen kommunalen Gebietskörperschaften vorgesehen wird.

9. Wer soll zukünftig über die Fahrzeugbeschaffung im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs entscheiden?

Die Entscheidung zur Fahrzeugbeschaffung im SPNV ist Sache der Aufgabenträger, die insoweit auf der Grundlage des Investitionsplanes als Teil der Nahverkehrsplanung auf Verbundebene bzw. verbundübergreifend Abstimmungen vornehmen müssen. Das Land ist aufgerufen, die Aufgabenträger durch Beratung und im Rahmen der Mitfinanzierung zu unterstützen.

10. Wie wird die Finanzausstattung im Rahmen der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs beurteilt?

Angesichts der Tatsache, daß aussagekräftige Zahlen der Deutsche Bahn AG zu den einzelnen Strecken in Nordrhein-Westfalen uns nicht vorliegen, ist eine abschließende Beurteilung der im Gesetzentwurf der Landesregierung vorgesehenen Finanzausstattung nicht möglich. Begrüßt wird zwar, daß das Land die Bundes-Regionalisierungsmittel in vollem Umfang weiterleiten will. Ferner ist zu begrüßen, daß über die Revisionsklauseln im Bundes-Regionalisierungsgesetz ggfs. eine Anpassung der dort festgelegten Zuweisungen erfolgt. Problematisch ist jedoch die Tatsache, daß seitens des Landes die Mittel nach § 8 II Bundes-Regionalisierungsgesetz vorrangig als „GVFG-Ersatz“-Mittel und nur „ferner“ für den SPNV verwendet werden sollen. Schließlich wird es für erforderlich gehalten, den Verteilungsschlüssel für die SPNV-Zuwendungen nicht über eine Verwaltungsvorschrift, sondern durch Rechtsverordnung festzulegen. Hierdurch würde eine parlamentarische Erörterung dieser entscheidenden Weichenstellung zur SPNV-Finanzierung und die notwendige Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände sichergestellt.

11. Welche zusätzlichen Notwendigkeiten in bezug auf die Finanzierung des ÖPNV bestehen?

Die ÖPNV-Finanzierung sollte im Landesrecht soweit als möglich pauschaliert erfolgen. Unabdingbar ist nach Auffassung des NWStGB ferner die Beteiligung der kreisangehörigen Kommunen mit ÖPNV-Aufgabenwahrnehmung an den vorgesehenen Aufwandsdeckungspauschalen. Darüber hinaus wird auf die Bedenken gegenüber dem seitens der Landesregierung geplanten § 12 IV („GVFG-Ersatz“-Finanzierung) sowie die Notwendigkeit verwiesen, eine gesetzliche Fixierung zum Umfang der Investitionsförderung vorzunehmen. Durch gesetzliche Absicherung der komplementären Landesförderung muß erreicht werden, daß das Land über eine Verteilfunktion bei der Förderung hinaus die Verantwortung der Kommunen für die Risiken der Regionalisierung begrenzt.

12. Welche Möglichkeiten für die Beteiligung von Fahrgästen und ihren Organisationen sollten gesetzlich verankert werden?

Eine Beteiligung von Fahrgästen und ihren Organisationen bei der Erstellung der Nahverkehrspläne wird als förderlich angesehen. Sie kann insbesondere über eine umfassende Einbeziehung der Städte und Gemeinden in den Prozeß der Aufstellung von Nahverkehrsplänen gewährleistet werden.

13. Halten Sie eine Revisionsklausel für das Landesgesetz - analog der Bund/Länder-Vereinbarung - für erforderlich oder sinnvoll?

Der NWStGB tritt nicht für eine Revisionsklausel analog §§ 6 I, 8 III Regionalisierungsgesetz des Bundes ein, sondern hält landesgesetzliche Regelungen für notwendig, die den kommunala-

len Aufgabenträgern ausreichende Zuweisungen für ein angemessenes Leistungsangebot im ÖPNV und SPNV garantieren. Das Land darf Finanzierungsrisiken der Regionalisierung insbesondere im Schienenpersonennahverkehr, die es im Rahmen der Bahnreform-Verhandlungen übernommen hat, nicht auf die Ebene der kommunalen Aufgabenträger überwälzen.

14. Welche Vorkehrungen müssen Bund und Länder in den nächsten Jahren treffen, um im Schienenverkehr die Entwicklung eines „echten“ Marktes sicherzustellen?

Prioritäre Maßnahme zur Durchsetzung von mehr Wettbewerb und Konkurrenz im Schienenverkehr ist die baldige Vorlage einer Rechtsverordnung des Bundes, mit der ein diskriminierungsfreier Zugang zum Schienennetz und Grundsätze für ein vernünftiges Trassenpreissystem festgelegt werden. Die bisherigen Vorstellungen der Deutsche Bahn AG zu Preisen für die Trassenutzung und zu Rabattsystemen bedeuten eine schwerwiegende Gefährdung für die gesamte Regionalisierung.

15. Welche Mindest-Anforderungen sollten an den Nahverkehrsplan gestellt werden? Welche im Gesetzentwurf vorgesehenen Anforderungen sind nach Ihrer Auffassung überflüssig?

Der NWStGB hat gegenüber den im Gesetzentwurf der Landesregierung unter § 8 III vorgesehenen Regelungen keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche vorzutragen.

16. Welche Möglichkeiten gibt es, den Aufgabenträgern langfristig Planungs- und Finanzierungssicherheit zuzusichern?

Das Land kann das Risiko für die kommunalen Aufgabenträger in Grenzen halten, indem es in dem vorgesehenen § 11 I ausreichende Zuwendungen zur Sicherstellung eines angemessenen Verkehrsangebotes im SPNV gewährleistet und auf jegliche Haushaltsvorbehalte im Gesetz verzichtet. Schließlich sollte die Verbandsforderung aufgegriffen werden, die ÖPNV-Mittel möglichst weitgehend zu pauschalisieren. Zur Diskussion der insofern notwendigen Verteilungsschlüssel sind Modellrechnungen vorzulegen.

17. Wie kann gewährleistet werden, daß auch die kreisangehörigen Gemeinden Einfluß auf die Entwicklung des SPNV nehmen können?

Eine angemessene Einflußnahme der kreisangehörigen Kommunen auf die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs muß auf der Ebene der Kreise und auf regionaler Ebene gewährleistet werden. Dies gelingt - wie in der Antwort zu Frage 1 bereits dargelegt - über abgestufte Beteiligungsrechte der kreisangehörigen Städte und Gemeinden gegenüber dem Kreis, die bezüglich des SPNV im wesentlichen auf Benehmensregelungen hinauslaufen. Daneben sollen die Gemeinden gegenüber dem Kreis Initiativ- und Informationsmöglichkeiten sowie Anweisungsrechte für dessen Vertreter in regionalen Kooperationsgremien wahrnehmen können. Dies ist über eine Änderung von § 4 III des Regierungsentwurfs durch eine konkretisierte „Soll-“Regelung sicherzustellen. Schließlich ist eine unmittelbare Beteiligung der kreisangehörigen Gemeinden an den Verkehrsverbänden aus verkehrs-, kommunal- und finanzpolitischen Gründen notwendig. Insofern bietet sich eine zusammenfassende Beteiligung der kreisangehörigen Kommunen über Zusammenschlüsse oder geeignete Formen der Stimmenbündelung in einer Rechtspersönlichkeit als Mitglied des Verkehrsverbundes neben Kreisen und kreisfreien Städten an.

**Mitentscheidungsrechte
im ÖPNV/SPNV
der kreisangehörigen Städte und Gemeinden
auf Kreisebene**

Mitgestaltung der örtlichen und regionalen Verkehrsnetze:

- * Linien- und Tarifgestaltung
- * innerörtliche Verkehrsbedienung
- * Kostenfaktoren
- * Bedarfsgerechtigkeit/Finanzierbarkeit des Angebots

Mitwirkungsrechte:

Ortsnetz: **Einvernehmen** der bedienten Kommune

Kreisverkehrsli- **Einvernehmen** der Mehrheit der bedienten
nien: Kommunen

Regionalverkehrs- **Benehmen** der bedienten
linien: Kommunen

Initiativrechte:

* Linien- und Tarifgestaltung der örtlichen Verkehrsbedienung

* Linien- und Tarifgestaltung der regionalen Verkehrsbedienung

Informationsrechte:

* Planungen des Verkehrsverbunds

* Planungen sonstiger Gremien/
Insitutionen zur regionalen
Verkehrsgestaltung

Bindungswirkung:

Anweisung an Kreis-Vertreter im
Verkehrsverbund bzgl.

- * Einvernehmensregelungen
- * Initiativen einer Mehrheit der bedienten Kommunen

Auf die Übersendung des Entwurfs eines Gesetzes zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Landesregionalisierungsgesetz) durch den Minister für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NW am 16.6.1994 haben Landkreistag Nordrhein-Westfalen und Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund mit Schreiben vom 3.8.1994 eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben. Dabei haben sie im wesentlichen auf den Positionen der gemeinsamen Stellungnahme vom 28.3.1994 zu dem MSV-Fragenkatalog von Anfang 1994 aufgebaut (vgl. Mitt.NWStGB vom 20.4.1994, lfd.Nr. 196). Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, daß die parlamentarischen Beratungen zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und Regionalisierung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen durch den Landesgesetzgeber noch in diesem Jahr abgeschlossen werden.

Die gemeinsame Stellungnahme von LKT NW und NWStGB vom 3.8.1994 hat folgenden Wortlaut.

I. Allgemeines

Landkreistag NW und NW Städte- und Gemeindebund begrüßen das mit dem Referentenentwurf verfolgte Ziel, Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV den Kreisen und kreisfreien Städten als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe mit Delegationsregelungen zur örtlichen und regionalen Ebene zu übertragen. Damit wird ein wichtiger Grundgedanke des Bundesgesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs verwirklicht. Nach wie vor sind die Kommunen bereit, die Aufgabe des ÖPNV als freiwillige Selbstverwaltungsangelegenheit anzunehmen. Mit der gleichen Deutlichkeit dürfen wir jedoch bereits an dieser Stelle hervorheben, daß diese Bereitschaft davon abhängt, daß die Finanzierung der Aufgabe langfristig sichergestellt ist.

Es ist anzuerkennen, daß das Land Nordrhein-Westfalen auch weiterhin Finanzhilfen zur Förderung des ÖPNV, insbesondere zur Förderung von Investitionsmaßnahmen, bereitstellen will. Das gleiche gilt für die aus dem Gesetzentwurf unmittelbar ablesbare Absicht, die Mittel des Regionalisierungsgesetzes des Bundes uneingeschränkt den Aufgabenträgern weiterzuleiten. Völlig offen ist aber, ob die vom Bund den Ländern zur Verfügung gestellten Mittel ausreichen werden, den SPNV in angemessener Form aufrecht zu erhalten. Die Deutsche Bahn AG hat bisher keine konkreten Zahlen genannt, aus denen nachvollzogen werden könnte, welche zusätzliche Ausgabenlast auf die kommunale Ebene zukommt. Vor dem Hintergrund der Sorgen aus dem kommunalen Raum, daß die bereitgestellten Mittel zur angemessenen Aufgabenwahrnehmung nicht ausreichen, ist dies bis zur Verabschiedung des Gesetzes unbedingt klärungsbedürftig.

Weiterhin ist weder aus dem Gesetz noch aus der beigegebenen allgemeinen Begründung erkennbar, daß die Steuerproblematik zwischenzeitlich zugunsten der neuen Aufgabenträger geklärt wäre. Es muß klar und eindeutig sichergestellt werden, daß die künftigen Aufgabenträger bei der "Bestellung" von ÖPNV-Leistungen nicht der Umsatzsteuerpflicht unterliegen. Ein Gesetz, das den Kommunen

neben zusätzlichen Ausgabenlasten auch noch Steuerpflichten aufbürdet, wäre nicht akzeptabel.

Ferner müssen auch den Kommunen ohne eigenes Verkehrsunternehmen Optionen für steuerliche Verrechnungsmöglichkeiten zugunsten des ÖPNV offengehalten werden.

Die kommunalen Spitzenverbände sehen das Land in der Verpflichtung, sich in angemessenem Umfang an zusätzlichen Ausgaben der Kommunen zu beteiligen. Wir halten es für einen gangbaren Weg, die früher den Kommunen teilweise bereitgestellte Kraftfahrzeugsteuer für die Aufgaben des ÖPNV zur Verfügung zu stellen. Über viele Jahre hatte das Land einen Anteil von 30 % und sodann später von 25 % der Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer den Gemeinden und Gemeindeverbänden weitergeleitet. Wir treten dafür ein, diese Mittel, die früher für den Straßenbau angesetzt wurden, den Kommunen für zusätzliche Ausgaben des ÖPNV bereitzustellen.

Landkreistag NW und NW Städte- und Gemeindebund stellen fest, daß mit dem Referentenentwurf eine Reihe der von ihnen mit gemeinsamer Stellungnahme vom 28.3.1994 vorgebrachten Vorschläge aufgegriffen werden. Insbesondere begrüßen sie die Einbeziehung von Vorhaltekosten für Fahrzeuge und von Pauschalen zur Aufwandsdeckung in die Finanzierungsregelungen. Angesichts des erklärten Willens der Landesregierung, mit dem Regionalisierungsgesetz NW die kommunale Selbstverwaltung und Eigenverantwortung zu stärken, sollte der Gedanke der Pauschalierung von Fördermitteln im Gesetz allerdings noch weitergehenden Ausdruck finden.

Im übrigen widersprechen diesem kommunalfreundlichen Ansatz sowie dem Grundsatz der Freiwilligkeit die restriktiven, ausschließlich auf Zweckverbände ausgerichteten Regelungen zur regionalen Kooperation.

Schließlich sehen wir es mit dem Grundgedanken der Regionalisierung - Aufgaben- und Ausgabenverantwortung möglichst nah vor Ort in einer Hand zusammenzufassen - als nicht hinreichend vereinbar an, wenn die kommunale Ebene aus der unmittelbaren Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr ausgeklammert werden soll.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 2 (Grundsätze)

Diese Vorschrift kann nur zu einem Teil als gelungen betrachtet werden. Obwohl im § 2 ganz überwiegend Aussagen enthalten sind, die bereits im Landesentwicklungsprogramm stehen und insofern eine gesetzliche Neuregelung nicht erfolgt ist, sind aus verschiedenen Gesichtspunkten heraus kritische Anmerkungen notwendig.

In Absatz 3 wird nach unserer Einschätzung der Grundsatz der Freiwilligkeit, wie er Leitgedanke des Gesetzes ist, nicht voll durchgehalten. Im Satz 2 des Absatz 3 wird die Kooperation im wesentlichen auf Verkehrsverbände beschränkt und anders als im Landesentwicklungsprogramm nicht auch auf Verkehrsgemeinschaften ausgedehnt. Wir bitten darum, in diesem Satz 2 des Absatz 3 die Worte "in Verkehrsverbänden" zu streichen. Es sollte den Aufgabenträgern selbst überlassen bleiben, in welchen Kooperationsformen sie die ihnen gestellten Aufgaben erfüllen.

Bei den Absätzen 4 und 5 ist eine Überarbeitung notwendig, obwohl diese Bestimmungen dem § 28 Absatz 6 Buchst. b und c des Landesentwicklungsprogramms entsprechen. Wir sind der Auffassung, daß in der Vergangenheit die Verdichtungsgebiete des Landes Nordrhein-Westfa-

len im Verhältnis zu den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur wesentlich großzügiger durch Mittel des Landes gefördert worden sind.

In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur besteht bezüglich der Verkehrsbedienug ein erheblicher Nachholbedarf. Dies sollte schon in der Definition der Grundsätze des § 2 des Regionalisierungsgesetzes deutlich werden. Jedenfalls halten wir eine Hervorhebung der Notwendigkeit des Ausbaus der Infrastruktur in den Verdichtungsgebieten im Verhältnis zu den ländlichen Räumen des Landes nicht für sachgerecht.

Zu Absatz 7 schlagen wir folgende zusätzliche Formulierung für einen Satz 1 vor:

"Bestehende Ansätze für ein Mobilitätsmanagement in den Verkehrsregionen sollen ausgebaut werden." Im übrigen kann Absatz 7 bei der derzeitigen Formulierung belassen werden.

Wir halten diese Ergänzung für sinnvoll, weil über die herkömmliche Organisation und Planung des ÖPNV hinaus, wie sie im Gesetz zum Ausdruck kommt, eine umfassendere Vernetzung von Leistungen und Informationen des öffentlichen und individuellen Verkehrs stattfinden sollte.

Zu § 3 (Aufgabenträger)

Zutreffend wird in Absatz 1 dieser Vorschrift die Grundaussage des § 3 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes aufgegriffen und die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe den Kreisen und kreisfreien Städten übertragen.

Wir halten es dagegen für verfehlt, interkommunale Zusammenschlüsse in der Form der Zweckverbände als Aufgabenträger und damit Normadressaten an dieser Stelle zu definieren. Insoweit sollte § 3 geändert werden.

Originäre Aufgabenträger öffentlicher Aufgaben, wie hier der Daseinsvorsorge, sind nach unserem Verfassungsverständnis auf der kommunalen Ebene die Gemeinden und Gemeindeverbände. Soweit es die Kommunen für sachdienlich halten, Aufgaben durch interkommunale Zusammenschlüsse zu erledigen, kann dies in der Form von Zweckverbänden oder in anderen Rechtsformen geschehen. Diese Aufgabenträger leiten ihre Funktion von den Gemeinden und Gemeindeverbänden ab und sollten insoweit nicht zu Normadressaten erhoben werden. In § 3 werden sie jedoch als gleichberechtigte Aufgabenträger neben den Kreisen und kreisfreien Städten angesprochen. Dies halten wir nicht für sachgerecht. Wir sehen hierin auch einen Verstoß gegen den im Satz 2 des Absatz 1 enthaltenen Grundsatz, daß der ÖPNV als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe wahrgenommen wird. Im übrigen verweisen wir ausdrücklich auf unsere Ausführungen zu § 5 (Überörtliche Zusammenschlüsse).

Konkret schlagen wir deshalb vor, in Absatz 1 Satz 1 das Wort "Zweckverbände" zu ersetzen durch "regionale Kooperationen".

Zu § 4 (Kreisangehörige Gemeinden)

Mit den Grundaussagen des § 4 Absätze 1 bis 3 sind wir einverstanden. In ihnen kommt auch zum Ausdruck, daß den berechtigten Anliegen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden bei der Planung und Durchführung des ÖPNV Rechnung zu tragen ist.

Wir meinen jedoch, daß die den Kommunen übertragene Verantwortung auch in dieser Vorschrift noch stärker zum Ausdruck kommen sollte. Dieser Anforderung entspricht

der Absatz 4 nicht. Es sollte den Kreisen und Gemeinden eigenständig überlassen werden, in welcher Weise sie das für notwendig gehaltene Einvernehmen bezüglich der Ortsverkehre und der Nachbarortsverkehre herbeiführen. Hierbei rufen wir in Erinnerung, daß die Bildung von Beiräten, wie sie in der Praxis bereits erprobt werden, eine durchaus sinnvolle Form der Kooperation ist, ohne daß eine besondere Nennung im Gesetz erforderlich wäre.

Konkret schlagen wir vor, Absatz 4 wie folgt zu formulieren: "Entscheidungen des Kreises, die den Ortsverkehr oder den Nachbarortsverkehr betreffen, erfolgen im Einvernehmen zwischen Kreis und beteiligten Gemeinden".

Wir bitten des weiteren darum, den Absatz 5 zu streichen, weil er den Regelungsinhalt des § 4 nicht trifft.

Zu § 5 (Überörtliche Zusammenschlüsse)

Wir bitten darum, diese Vorschrift insofern zu ändern, als dort die Aufgabenträger Kreise und kreisfreie Städte verpflichtet werden, bei interkommunaler Zusammenarbeit Zweckverbände zu bilden.

Absatz 1 Satz 1 sollte wie folgt formuliert werden:

"Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung arbeiten die Kreise und kreisfreien Städte zusammen. Hierbei sollen die vorhandenen Kooperationsräume berücksichtigt werden. Kreisangehörigen Städten und Gemeinden oder deren Zusammenschlüssen sind bei regionalen Verkehrs Kooperationen angemessene Beteiligungsrechte einzuräumen".

Zunächst sollte die Wahl der Rechtsform der interkommunalen Zusammenarbeit den Aufgabenträgern selbst überlassen bleiben. Da der ÖPNV den Kreisen und kreisfreien Städten als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe übertragen werden soll, würde es diesem Grundsatz widersprechen, den Aufgabenträgern vorzuschreiben, sich zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung in einer bestimmten Rechtsform zusammenzuschließen.

Nach unserer Einschätzung zwingt auch die Verordnung (-EWG) Nr. 1191/69 nicht dazu, von Gesetzes wegen diese Rechtsform vorzuschreiben.

Es dürfte kaum einem Zweifel unterliegen, daß die kommunale Ebene in Nordrhein-Westfalen aus qualifizierten und eigenverantwortlich handelnden Gemeinden und Gemeindeverbänden besteht. Kreise und kreisfreie Städte sind eigenständig in der Lage zu beurteilen, mit welchen Partnern sie zusammenarbeiten wollen und in welcher Rechtsform dies zweckmäßigerweise geschieht.

Ein Blick auf die kommunale Praxis zeigt, daß unterschiedliche Rechtsformen der interkommunalen Zusammenarbeit bestehen und funktionieren.

Den Kommunen steht bei der Durchführung ihrer Aufgaben nach Art. 28 Abs. 2 GG die Freiheit der Formenwahl zu. Es besteht kein Zwang, öffentlich-rechtliche Verbände wie Zweckverbände zu wählen. Gegen Zwangsverbände spricht im übrigen, daß sie ein starkes Eigenleben entwickeln und die Tendenz zur Verselbständigung haben. Die Einflußmöglichkeiten der kommunalen Vertretungen würden beeinträchtigt. Die Zusammenführung von Aufgabenträgerschaft und Finanzverantwortung würde gefährdet. Insbesondere wegen der Zuordnung der Bestellerfunktion und der Aufgabe zur Erstellung des regionalen Nahverkehrsplanes haben die Kommunen kaum noch Möglichkeiten, auf die Struktur des SPNV in ihrem Gebiet tatsächlich Einfluß zu nehmen und die ihnen übertragene Verantwortung voll wahrzunehmen.

Auch mit Blick auf die Finanzverantwortung der Aufgabenträger ist der Zwang zu einer bestimmten Rechtsform der Kooperation nicht sachdienlich. Es muß gesehen werden, daß die Defizite der Zweckverbände von den Kommunen getragen werden müssen, obwohl sie keinen unmittelbaren Einfluß auf die Ausübung der Bestellerfunktionen sowie die Erstellung der regionalen Nahverkehrspläne nehmen können.

Zu der vorgeschlagenen und aus kommunaler Sicht zwingend erforderlichen Ergänzung in Absatz 1 Satz 3 verweisen wir zunächst auf die unter I. angesprochene Option zur Wahrnehmung steuerlicher Verrechnungsmöglichkeiten. Allen Kommunen, auch solchen ohne Verkehrsbetriebe, müssen nach Bundesrecht bestehende steuerliche Möglichkeiten zur Berücksichtigung defizitärer Verkehrsbeteiligungen zugunsten des ÖPNV gesichert werden. Hierzu ist es sinnvoll und erforderlich, daß sich neben Kreisen und kreisfreien Städten auch kreisangehörige Gemeinden an regionalen Kooperationen beteiligen können.

Ferner sprechen neben dem Grundsatz des gemeinderefreundlichen Verhaltens und der Tatsache, daß die Gemeinden Letztzahler von ÖPNV-Defiziten in den Kreisgebieten sind, die Belange und Interessen der Gemeinden an den Ortsnetzen und Nachbarortslinien für eine direkte Beteiligung auch oberhalb der Kreisebene.

Wir treten unter Berücksichtigung unserer Ausführungen zu Absatz 1 Satz 1 ferner nachdrücklich dafür ein, die Absätze 2 bis 4 des § 5 zu streichen. Wir bitten darüber hinaus, Absatz 5 wie folgt zu formulieren:

"Kommt bis spätestens 30. September 1995 keine den Anforderungen des ÖPNV entsprechende Kooperation zustande, kann das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium den Aufgabenträgern eine angemessene Frist zum Abschluß von Vereinbarungen setzen. Dies gilt insbesondere für den Fall, daß die Aufgabenträger angemessene Schienenpersonennahverkehrsleistungen alleine nicht sicherstellen können. Die Vereinbarungen bedürfen der Genehmigung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums im Einvernehmen mit dem Innenministerium."

Aus redaktionellen Gründen sollte ferner der Absatz 6 des § 5 wie folgt formuliert werden:

"Kommen die Vereinbarungen innerhalb der Frist nicht zustande oder wird ihre Genehmigung versagt, kann das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium in entsprechender Anwendung des § 13 des Gesetzes über die kommunale Gemeinschaftsarbeit im Einvernehmen mit dem Innenministerium die erforderlichen Anordnungen treffen."

Obwohl wir uns im Rahmen der Organisation und Durchführung des ÖPNV für einen freiwilligen Aufgabenvollzug nachhaltig einsetzen, halten wir in eng begrenzten Ausnahmefällen ein regelndes Anordnungsrecht zur Sicherstellung angemessener ÖPNV-, insbesondere SPNV-Leistungen, für sachgerecht.

Zu § 6 (Überregionale Verkehrsangebote)

Wir bitten darum, entsprechend unserer allgemeinen Forderung in den Absätzen 1 und 2 die Worte "Zweckverband" durch die Worte "Zusammenschlüsse von Aufgabenträgern" zu ersetzen.

Zu § 7 (ÖPNV-Bedarfs- und Ausbauplan)

Zunächst möchten wir vorschlagen, in Absatz 1 anstelle der Anhörung der Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände die kommunalen Spitzenverbände einzusetzen.

Die kommunalen Spitzenverbände verstehen sich als die legitimierten Vertreter und sind zur Wahrung der Interessen

der kommunalen Gebietskörperschaften gegründet. Eine gesonderte Anhörung von Aufgabenträgern des ÖPNV und SPNV erübrigt sich damit.

Wir bitten des weiteren darum, in Absatz 1 den letzten Satz wie folgt zu formulieren:

"Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium, ob der Bedarfsplan noch den Anforderungen des § 2 des Gesetzes entspricht."

Wir sind der Auffassung, daß eine Anpassung des Bedarfsplanes nicht nur an die zwischenzeitlich eingetretene Entwicklung des Wirtschafts- und Verkehrswesens zu erfolgen hat, sondern es umfassend zu prüfen ist, ob die in den Grundsätzen des § 2 enthaltenen Forderungen und Zielsetzungen noch erfüllt sind.

Absatz 2 des § 7 sollte wie folgt formuliert werden.

"Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplanes erstellt das nach Absatz 1 zuständige Ministerium nach Anhörung der kommunalen Spitzenverbände einen Ausbauplan..."

Zu § 8 (Nahverkehrsplan)

Wir halten die Aufstellung von Nahverkehrsplänen durch die Aufgabenträger für eine Selbstverständlichkeit. Nachdem in § 3 die Aufgabe des ÖPNV als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe definiert ist, erstaunt die Regelungsdichte des § 8 und auch des § 9.

Es kommt hinzu, daß einige begriffliche Unklarheiten in § 8 enthalten sind, die im Verlaufe des Gesetzgebungsverfahrens ausgeräumt werden sollten. So werden beispielweise zwingende Vorschriften neben Soll-Vorschriften gesetzt, ohne daß hierfür ein einleuchtender Grund erkennbar wäre. Die Begriffspaare Beachten, Berücksichtigen, Festlegen, wechseln einander ab. Unklar ist auch, was unter einem regionalen Nahverkehrsplan zu verstehen ist. Es wird vermutet, daß es hier um den Nahverkehrsplan geht, der von interkommunalen Zusammenschlüssen in Zweckverbänden oder anderer Rechtsform erstellt wird.

Bei benachbarten Aufgabenträgern kann es zweckmäßig sein, daß nicht jeder einen Nahverkehrsplan erstellt sondern daß dies für die Gebiete beider Aufgabenträger gemeinsam geschieht. Wir gehen davon aus, daß dies durch § 8 nicht ausgeschlossen ist.

Wir bitten darum, in Absatz 1 das Wort "Zweckverbände" durch die Worte "regionale Kooperationen" zu ersetzen.

Aus Gründen einer Begriffserklärung und zum Zwecke der Ergänzung schlagen wir ferner vor, den Absatz 2 wie folgt zu fassen:

"Nahverkehrsplanungen regionaler Kooperationen, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten. Bei der Erstellung regionaler Nahverkehrspläne sind Inhalte und Ziele der von den anderen Aufgabenträgern in der Verkehrsregion aufgestellten Nahverkehrspläne zu berücksichtigen."

In Absatz 3 bitten wir den Satz 4 aus redaktionellen Gründen wie folgt zu formulieren:

"In den regionalen Nahverkehrsplänen sind darüber hinaus Ziele für die Struktur und die Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen darzustellen."

Zu § 9 (Verfahren zur Aufstellung)

Wie wir erfahren haben, wird der Gesetzentwurf derzeit auch in den Regierungsbezirken und dort bei den Bezirksplanungsräten diskutiert. Hierbei sind teilweise Bestre-

bungen deutlich geworden, eine Beteiligung der Bezirksplanungsräte bis hin zu Überprüfungs- und Genehmigungsbefugnissen in das Gesetz aufzunehmen.

Gegen diese Bestrebungen verwehren wir uns mit Nachdruck. Abgesehen davon, daß durch derartige Regelungen zusätzliche Bürokratie geschaffen wird, verträgt es sich aus Rechtsgründen nicht mit der Qualität der Aufgabe des ÖPNV als freiwilliger Selbstverwaltungsangelegenheit, daß Nahverkehrspläne, die von der Vertretungskörperschaft der Aufgabenträger beschlossen wurden, von Bezirksplanungsbehörden überprüft werden. Eine derartige Einschränkung könnte von den Kreisen als Aufgabenträgern nicht akzeptiert werden.

Im übrigen tragen wir zu § 9 folgende Änderungs- und Ergänzungsvorschläge vor:

Wir bitten, Absatz 1 um folgenden Satz 3 zu ergänzen: "Soweit der Nahverkehrsplan Auswirkungen auf den Ortsverkehr hat, ist das Einvernehmen der betroffenen Gemeinde herbeizuführen; bei Auswirkungen auf den Nachbarkortverkehr ist die Zustimmung der Mehrheit der betroffenen Gemeinde erforderlich."

Dieses von uns vorgeschlagene abgestufte Beteiligungsverfahren stellt sicher, daß die berechtigten Interessen und Belange auch der kreisangehörigen Städte und Gemeinden, die nicht selbst Aufgabenträger sind, bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes angemessen berücksichtigt werden.

In Absatz 3 Satz 2 bitten wir, aus redaktionellen Gründen das Wort "Zweckverbände" durch "regionale Kooperationen" zu ersetzen.

Zu § 10 (Allgemeines)

Es ist zu begrüßen, daß das Land Nordrhein-Westfalen zur Förderung bestimmter Tatbestände auch künftig Finanzmittel zur Verfügung stellt und die zweckgebundenen Mittel des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in vollem Umfange weiterleiten wird.

Nach der eingehenden Diskussion zum Abbau von Standards im Lande Nordrhein-Westfalen bitten wir erneut darum, die bereitgestellten Mittel soweit wie möglich zu pauschalieren und vereinfachte Abrechnungsverfahren zu wählen.

Mehr aus sprachlichen Gründen sollte in Absatz 1 Ziffer 1 das Wort "von" durch das Wort "der" ersetzt werden.

Zu § 11 (Zuschüsse für den SPNV)

Der Absatz 1 dieser Vorschrift sollte wie folgt formuliert werden:

"Das Land Nordrhein-Westfalen weist den Aufgabenträgern Zuweisungen zu, die ein angemessenes Leistungsangebot der Eisenbahnunternehmen im SPNV sicherstellen". Nach der derzeitigen Formulierung des Entwurfs wird dem Land lediglich eine Verteilfunktion zugewiesen. Das Land sollte stärker in die finanzwirtschaftliche Mitverantwortung einbezogen werden.

Durch den Formulierungsvorschlag soll deutlich gemacht werden, daß sich das Land für die Aufgabenerfüllung zumindest finanziell mitverantwortlich zeigt. Den Kreisen und den anderen Aufgabenträgern kann es nach unserer Einschätzung nicht zugemutet werden, das Risiko einzugehen, für die Aufrechterhaltung und den Ausbau des SPNV nicht die erforderlichen Mittel zu erhalten. Wir hatten bereits bei den allgemeinen Ausführungen darauf hingewiesen,

daß derzeit noch völlig offen ist, ob die den einzelnen Bundesländern vom Bund zugewiesenen Mittel ausreichen werden, einen angemessenen Bestand an Leistungen auf dem Gebiet des SPNV aufrecht zu erhalten. Es muß daher durch eine ausreichende Dotierung dieser Aufgabe durch das Land sichergestellt werden, daß sie in einem angemessenen Umfang durchgeführt werden kann.

Da mit diesem Gesetz einer der Grundsätze des Regionalisierungsgesetzes des Bundes verwirklicht werden soll, daß nämlich Aufgaben- und Finanzverantwortung in einer Hand liegen sollen, sollte auch sichergestellt werden, daß den Aufgabenträgern die Finanzierungsmittel direkt zugewiesen werden.

Nach Absatz 3 des § 11 soll die Aufteilung der Zuwendungen auf die zuständigen Behörden nach den erbrachten Betriebsleistungen (Zug-Kilometer) erfolgen.

Wir halten es für zweifelhaft, ob dieses Verteilkriterium zu einer ausgaben- und bedarfsgerechten Verteilung der Mittel führt. Angesichts der sehr unterschiedlichen Struktur der Verkehrsräume, insbesondere bezüglich der in ihnen befindlichen Schienenwege, muß bezweifelt werden, daß dieses Kriterium auf Dauer tragfähig ist. Schon jetzt kann festgestellt werden, daß bei einer Aufteilung der Zuwendungen nach erbrachten Betriebsleistungen die Verdichtungsräume, in die bereits in der Vergangenheit erhebliche Mittel geflossen sind, auch in Zukunft bevorzugt werden.

Wir bitten nachdrücklich darum, nach aufgaben- und bedarfsgerechteren Verteilkriterien zu suchen. Wir halten es nach wie vor für sachgerecht, in diese Überlegungen auch das Kriterium Einwohner und Fläche einzubringen. Dies vor allem deswegen, weil wir in den Flächenkreisen einen erheblichen Nachholbedarf an ÖPNV-Leistungen sehen. Wir bitten darum, uns über die Ergebnisse Ihrer Untersuchungen auf dem Laufenden zu halten und uns Gelegenheit zur Meinungsäußerung zu geben.

Zu § 12 (Investitionsförderung)

Nicht einverstanden erklären können wir uns mit der in Absatz 4 dieser Vorschrift getroffenen Regelung. Wir bitten daher nachhaltig darum, diesen Absatz zu streichen.

Nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes, insbesondere nach § 7 i.V.m. § 8 sind die Mittel des Bundes in erster Linie für den Schienenpersonennahverkehr zweckgebunden. Die Länder sind durch § 7 ermächtigt - und dies wird von uns in besonderer Weise begrüßt - einen Teil dieser Mittel auch für andere Aufgaben des ÖPNV zu verwenden. Wir wehren uns jedoch dagegen, daß - wie es jetzt der Absatz 4 offenbar vorsieht - die sonstigen Regionalisierungsmittel ausschließlich oder schwerpunktmäßig für die Aufrechterhaltung des vormalig erhöhten GVFG-Plafonds verwendet werden. Hätte der Bundesgesetzgeber dies gewollt, wäre dies zweifelhaft im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zum Ausdruck gekommen. Wir setzen uns deshalb dafür ein, die sonstigen Regionalisierungsmittel generell zur Verbesserung des ÖPNV einschließlich des SPNV in den Verkehrsregionen zu verwenden und nicht als "Ersatz"-GVFG-Mittel einzusetzen.

Zu Absatz 5 schlagen wir vor, den kommunalen Spitzenverbänden ebenso wie bei der Bedarfs- und Ausbauplanung ein Anhörungsrecht einzuräumen.

Zu § 13 (Vorhaltekosten für Fahrzeuge)

Bedenken werden von uns lediglich gegenüber der Formulierung des § 13 Abs. 2 angemeldet. Die dort vorgesehene Re-

gelung kann dazu führen, daß der ländliche Raum gegenüber Verdichtungsräumen von den Großstädten benachteiligt wird. Die Bildung von Kostensatzgruppen lehnen wir aus grundsätzlichen Erwägungen ab. Die Kosten für Beschaffung und Unterhaltung rollender und fester Infrastruktur sind bei allen verkehrlichen Gegebenheiten bei richtiger Pauschalierung unabhängig vom Typ des Verkehrsraumes. So kostet beispielsweise Beschaffung und Wartung eines Linienbusses unabhängig von seinem Einsatzgebiet gleich viel.

Zu § 14 (Sonstige Förderung)

Zu Absatz 2 bitten wir darum, die dort genannten Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände zu ersetzen durch die Worte "die Aufgabenträger".

Zur Begründung weisen wir darauf hin, daß durchaus auch kreisangehörige Städte und Gemeinden Aufgabenträger nach diesem Gesetz werden können. Diese sind bisher in § 14 nicht berücksichtigt, obwohl auch diesen aus der Durchführung des Gesetzes Aufwendungen entstehen. Im übrigen fällt auf, daß nach § 14 Abs. 2 iVm § 17 die Situation eintreten kann, daß Zuwendungen für die Kreise und kreisfreien Städte nicht in Frage kommen, wenn sie bereits Mitglied eines Verkehrsverbundes sind. Sollte diese Lesart zutreffen, ist insoweit eine Änderung des § 17 unbedingt erforderlich.

Die Schaffung einer landesrechtlichen Rechtsgrundlage für den öffentlichen Personennahverkehr führt dazu, daß allen Aufgabenträgern die Chance einer Neuorientierung gegeben wird. Es kann nicht eingesehen werden, daß etwa einer großen Zahl von Kreisen diese Zuwendung nur deswegen gestrichen wird, weil sie einem Verkehrsverbund angehören. Es kommt hinzu, daß gerade diese Kreise schon jetzt besonders hohen Belastungen ausgesetzt sind.

Zu § 16 (Umlage für den ÖPNV)

Die Beratungen zur Herbeiführung einer gemeinsamen Stellungnahme hierzu sind in den Verbänden noch nicht völlig abgeschlossen. Eine ergänzende Änderung zur differenzierten Verkehrsumlage behalten wir uns vor.

Der Nordrhein-Westfälische Städte- und Gemeindebund hält es für sachgerecht, im § 16 Absatz 2 durch einen weiteren Satz zu ergänzen mit folgendem Inhalt:

"Bei Vorliegen besonderer verkehrsstruktureller Besonderheiten kann im Einvernehmen mit der Mehrheit der kreisangehörigen Gemeinden hiervon abgewichen werden."

Aus der Sicht des Landkreistages NW kann es sinnvoll sein, die Umlagefinanzierung unter Berücksichtigung der Kriterien Einwohner und erbrachter Verkehrsleistungen vorzunehmen. Allerdings sollte es den Kreisen freigestellt bleiben, welche Quotierung sie bezüglich der Einwohnerzahl und der im Gebiet der Gemeinde erbrachten Verkehrsleistungen vorsehen.

Übereinstimmend sind wir der Auffassung, daß die Absätze 3 und 4 entbehrlich sind. Es sollte den Kommunen freigestellt werden, die Verteilungskriterien selbst festzulegen. Der Vorgaben der Absätze 3 und 4 bedarf es dann nicht. Für den Fall allerdings, daß Absatz 4 aus der Sicht der Landesregierung unbedingt aufrecht erhalten werden muß, bitten wir darum, den Begriff "Benehmen" zu ersetzen durch die Worte "im Einvernehmen mit der Mehrheit der kreisangehörigen Gemeinden".

§ 17 (Anpassungsregelung)

Wie bereits oben zu § 14 ausgeführt, sind die konkreten Auswirkungen aus der Regelung des § 14 in § 17 durch ent-

sprechende Änderung vorzunehmen. Es ist sicherzustellen, daß auch die Kommunen, die bereits jetzt Mitträger eines Verkehrsverbundes sind, in den Genuß der Zuwendungen nach § 14 kommen.

Wir bitten darum, unsere Änderungs- und Ergänzungsvorschläge im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu berücksichtigen.

AZ: IV 741 - 50

Mitt. NWStGB vom 5.9.94

