



ZUSCHRIFT

11/3685

4/k. Abg.

Köln, den 14. November 1994
R 2 - Wen/fi - 610-00/56 j

Stellungnahme des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zum Fragenkatalog für die öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses am 25. November 1994 zum Regionalisierungs- und ÖPNV-Gesetz

Frage 1:

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

Die im Entwurf des Regionalisierungsgesetzes NW getroffene Regelung, grundsätzlich die Kreise und kreisfreien Städte zu Aufgabenträgern für den gesamten ÖPNV einschließlich des SPNV zu bestimmen, wird vom VDV begrüßt. Damit wird die Intention der Bahnstrukturreform, die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den gesamten ÖPNV in einer Hand zusammenzufassen, vom Land Nordrhein-Westfalen vollumfänglich umgesetzt.

Sicherlich wird es notwendig sein, zur Planung des SPNV aufgabenträgerübergreifende Kooperationsformen zu finden. Nicht notwendig nach Ansicht des VDV sind allerdings die im Entwurf eines Regionalisierungsgesetzes NW vorgesehenen Regelungen, die im Ergebnis zu einer zwangsweisen Bildung von Zweckverbänden führen. Es sollte vielmehr entsprechend dem Grundsatz der kommunalen Selbstverwaltung den Aufgabenträgern selbst überlassen bleiben, die geeignete Kooperationsform zur Planung des SPNV zu finden. Das Gesetz über die kommunale Gemeinschaftsarbeit stellt zur gemeinsamen Bewältigung öffentlicher Aufgaben vielfältige Kooperationsformen zur Verfügung.

Eine gesetzlich verpflichtende Beteiligung kreisangehöriger Gemeinden an einem Zweckverband bzw. an einer anderen Form der Kooperation der Aufgabenträger ist nach Ansicht des VDV nicht notwendig. Es ist ausreichend, wenn die kreisangehörigen Gemeinden im Wege der Anhörung bzw. durch Herstellung des Benehmens

insbesondere vor der Beschlußfassung über den Nahverkehrsplan beteiligt werden.

Die im Entwurf für Aufgaben des Orts- und Nachbarortsverkehrs getroffene Sonderregelung für kreisangehörige Gemeinden, speziell für solche mit eigenem Verkehrsunternehmen bzw. einer wesentlichen Beteiligung an einem solchen, ist sinnvoll und ausreichend. Die Aufgabenträger sollten allerdings die Möglichkeit erhalten, weitergehende Mitwirkungsrechte kreisangehöriger Gemeinden festzusetzen. Die in § 4 Abs. 3 PBefG vorgesehene Regelung genügt insoweit.

Frage 2:
Soll der ÖPNV pflichtige oder freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe sein?

Der ÖPNV ist als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe zu definieren. Eine gesetzliche Festschreibung des ÖPNV als Pflichtaufgabe ist aus den folgenden Gründen nicht geboten:

- Eine Pflichtaufgabe setzt verfassungsrechtlich zwingend eine ausreichende finanzielle Ausstattung des neuen Aufgabenträgers voraus. Angesichts der zur Zeit bestehenden außerordentlich engen finanziellen Handlungsspielräume des Landes ist mit einer befriedigenden Regelung der Finanzierung nicht zu rechnen, zumal der Bund den Ländern im Rahmen der Regionalisierung des SPNV praktisch keine ausreichenden zusätzlichen Mitteln hierfür zugewiesen hat.
- Um den Finanzbedarf festlegen zu können, bedingt eine Pflichtaufgabe auch die Festlegung von Bedienungsstandards. Solche sind jedoch aus verkehrswirtschaftlichen Gründen nicht geboten, weil eine gesetzliche Regelung notwendigerweise abstrakt zu fassen ist und deshalb den sehr spezifischen Bedürfnissen in den unterschiedlichen Regionen nicht gerecht werden kann. Eine Fehlallokation öffentlicher Mittel und eine damit verbundene Ineffizienz wäre die zwangsläufige Folge. Die gesetzliche Vorgabe von Bedienungsstandards scheitert auch aus

rechtlichen Gründen, da die Bestimmung von Linienführung, Tarif und Fahrplan als Kernelemente unternehmerischer Verantwortung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) dem Unternehmer und nicht dem Aufgabenträger obliegen.

- Die Formulierung einer Pflichtaufgabe ist auch deshalb abzulehnen, weil die vor diesem Hintergrund "bestellten" Leistungen wahrscheinlich der Umsatzsteuerpflicht in Höhe von 15 % unterliegen. Bei der Formulierung einer freiwilligen Aufgabe sind eher Konstellationen denkbar, wonach diese Umsatzsteuerpflicht vermeidbar wäre. Bei einer Pflichtaufgabe wären auch die Vorteile des steuerlichen Querverbundes gefährdet.

Frage 3:

Welche pflichtigen Aufgabenbestandteile gibt es auch bei einer freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe?

Grundsätzlich sollten die Aufgabenträger dazu verpflichtet werden, einen Nahverkehrsplan aufzustellen, der von der Vertretungskörperschaft zu beschließen ist. Dieser Nahverkehrsplan sollte den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV abstecken. Er bildet die Grundlage für die unternehmerische Betätigung im ÖPNV und sichert somit den Verkehrsunternehmen Planungs- wie Finanzierungssicherheit.

Frage 4:

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

Vor der Festlegung der geeigneten Organisationsform ist die Funktion des Verkehrsverbandes zu klären.

Der Verkehrsverband hat die Aufgabe, für die Koordination und Abstimmung der Leistungs- und Tarifangebote der einzelnen Verkehrsträger zu sorgen. Da diese Angebote von den jeweiligen Verkehrsunternehmen festgelegt werden (vgl. Antwort zu Frage 2), ist naturgemäß auch die Abstimmung und Koordination dieser Angebote Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Für

Verkehrsunternehmen scheidet ein Zweckverband als Organisationsform aus. In Betracht kommen damit nur die Rechtsformen des Privatrechts.

Eine gesetzliche Vorgabe einer bestimmten Organisationsform ist nicht notwendig. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) als bundesrechtliche Regelung spricht dagegen. Es verpflichtet lediglich dazu, für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne zu sorgen, gibt aber keine bestimmte Rechtsform vor. Daraus folgt, daß die Verkehrsunternehmen selbst über die geeignete Rechtsform der Zusammenarbeit zu befinden haben.

Es wäre allerdings zu prüfen, wie die Aufgabenträger, also Kreise, kreisfreie Städte und ggf. Zweckverbände, in die Tätigkeit der Kooperationsgesellschaft eingebunden werden sollen. Denkbar wäre eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit oder eine Beteiligung der Aufgabenträger an dieser Kooperationsgesellschaft, die im übrigen nicht unbedingt eine GmbH sein muß. Die in den Kooperationsräumen in NRW bestehenden Gesellschaften bürgerlichen Rechts als Verkehrsgemeinschaften haben sich insoweit durchaus bewährt.

Für eine Umgründung der bestehenden Verkehrsgemeinschaften und Unternehmensverbände in sog. "Kommunalverbände" besteht u.E. kein zwingendes Bedürfnis, weil die Organisationsform des VRR zumindest in einigen Bereichen gezeigt hat, daß die Erwartungen, die an diese Organisationsform geknüpft wurden, sich nicht vollumfänglich erfüllt haben. Zudem läßt sich diese Organisationsform nicht im Wege eines Regionalisierungsgesetzes umsetzen, da die Verkehrsunternehmen auf die ihnen bundesrechtlich zugewiesenen Kompetenzen nur vertraglich verzichten können.

Frage 5:

Wie kann eine Sicherung der Regionalisierungsmittel für die Zwecke des Schienenverkehrs sichergestellt werden?

Die vorgesehenen Regelungen des Regionalisierungsgesetzes NW sind insoweit ausreichend. Nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes ist festgelegt, daß die aufgrund dieses Gesetzes auf die Länder transferierten Mittel "insbesondere für den SPNV" zu verwenden sind. Damit ist ausgesagt, daß ein Grundangebot im SPNV sichergestellt werden sollte, ohne allerdings die zukünftigen Aufgabenträger über das notwendige Maß hinaus einzuschränken. Die Aufgabenträger sollen vielmehr weitgehend Entscheidungsfreiheit besitzen, ob sie den relativ teuren, allerdings leistungsfähigen und komfortablen SPNV wünschen oder aber statt dessen das Schwergewicht auf Bus- oder Straßenbahnverkehre legen wollen.

Frage 6:

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

Hinsichtlich der Rahmenplanung des Verkehrsangebotes sind die Aufgabenträger zu verpflichten, sich mit den jeweils benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen. Die im § 6 des Entwurfes für ein Regionalisierungsgesetz NW vorgesehenen Regelungen sind insoweit ausreichend. Die Verkehrsunternehmen selbst sind aufgrund bundesrechtlicher Vorgaben im PBefG schon zu übergreifenden Kooperationen angehalten.

Frage 7:

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

Mit der Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV auf Kreise und kreisfreie Städte bzw. deren Zusammenschlüsse als Aufgabenträger sind diese in erster Linie berufen, das quantitative wie qualitative Angebot des SPNV vorzugeben. Das Land fördert diese Tätigkeit zum einen durch Betriebskostenzuschüsse an die Aufgabenträger und zum anderen durch gezielte Investitionsförderung. Es entspricht nicht dem

Grundsatz der Regionalisierung, landesweit eine einheitliche Qualität des SPNV durch das Land sicherzustellen, sondern die örtlichen Bedürfnisse und vor allem die Nachfrageproblematik zu beachten.

Frage 8:

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

Die im § 7 des Entwurfes für ein Regionalisierungsgesetz NW definierte gesetzliche Grundlage für die genannten Pläne wird als ausreichend erachtet. Allerdings sind wir der Ansicht, daß der Abschnitt entsprechend dem Grundgedanken der Regionalisierung derart umzugestalten ist, daß die Verkehrsplanungen "von unten nach oben" erfolgen, d.h., daß die vom Land aufzustellende ÖPNV-Bedarfs- bzw. -Ausbauplanung auf Grundlage der von den Aufgabenträgern zu erstellenden Nahverkehrspläne zu entwickeln ist. Dieser Gedanke folgt der erfolgreich praktizierten und effizienten Handhabung bei der Förderung nach dem GVFG. Zudem ist festzulegen, daß die Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung der genannten Pläne zu beteiligen, in jedem Fall aber zu hören sind, weil von den Verkehrsunternehmen in starkem Maße die Investitionstätigkeit im ÖPNV bestimmt wird. Die Dringlichkeit bestimmter Planungen kann schließlich nur im Zusammenwirken mit den vorhandenen Verkehrsunternehmen festgelegt werden.

Frage 9:

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

Die Fahrzeugbeschaffung ist nach wie vor von den Eisenbahnverkehrsunternehmen vorzunehmen. Da sie in Zukunft ihr Leistungsangebot "verkaufen" müssen, ist allerdings nicht nur zu erwarten, sondern auch dringend notwendig, daß sie bei ihren Fahrzeugbeschaffungen auf die Vorstellungen des Aufgabenträgers eingehen. Nur dadurch werden sich leichte, aufwandsarme Fahrzeuge und vereinfachte Betriebsweisen (wie z.B. in Düren) durchsetzen lassen.

Das Land, das seit 1992 auch für die Fahrzeugförderung nach GVFG im Bereich des SPNV verantwortlich zeichnet, sollte diese Funktion auch in Zukunft beibehalten. Allerdings wird es in Zukunft entscheidend darum gehen, mehr aus den Regionalisierungsmitteln zu machen, indem die Möglichkeiten des diskriminierungsfreien Zugangs für Dritte zum Fahrweg, wo immer sich dies anbietet, genutzt werden.

Frage 10:

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

Leider ist im Rahmen der Bahnstrukturreform die Chance nicht genutzt worden, die Finanzierung des ÖPNV insgesamt neu zu ordnen und dauerhaft zu stärken. VDV und Deutscher Städtetag hatten in ihrem "ÖPNV-Gesamtfinanzierungs-Konzept vor dem Hintergrund von Bahnreform und Regionalisierung" entsprechende Vorschläge unterbreitet, denen der Gesetzgeber jedoch nicht gefolgt ist. Da nur sehr begrenzt weitere Mittel für den ÖPNV bereitgestellt wurden - die erhöhten Regionalisierungsmittel ab 1997 gehen im wesentlichen zu Lasten der Finanzausstattung des GVFG -, halten sich die möglichen Verbesserungen in der Angebotsplanung in Grenzen, und es müssen im investiven Bereich große Anstrengungen unternommen werden, um die notwendigen ÖPNV-Ausbaumaßnahmen - wie in den Jahren 1993 - 1996 - auch zukünftig fördern zu können. Auch im Hinblick auf unterlassene Investitionen im SPNV wäre eine erweiterte Förderung aus Bundesmitteln sinnvoll gewesen. Gleiches gilt für die Finanzierung zusätzlicher Betriebsleistungen im SPNV. Eine Verbesserung des Leistungsangebotes sowohl in den Ballungsgebieten als auch in der Region hin zu einem attraktiveren und im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähigeren ÖPNV hätte einer verbesserten Betriebskostenförderung bedurft. Die Mittel, die nach § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz/Bund auf die Länder transferiert wurden, reichen lediglich aus, das Fahrplanangebot 1993/94 zu finanzieren, nicht jedoch für signifikante Verbesserungen. Die Beträge nach § 8 Abs. 2 dieses Gesetzes werden vorrangig benötigt, um die ab 1997 eingeschränkte

Investitionsförderung nach dem GVFG zu kompensieren. Diese Aussagen gewinnen verstärkte Bedeutung, wenn es bei den derzeitigen Trassenpreisen der DB AG bleiben sollte.

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

Grundsätzlich sind alle Fördertatbestände nicht nur dem Grunde, sondern auch der Höhe nach gesetzlich festzulegen. Als Ausgleich für die Teuerungsrate sollte zusätzlich eine Dynamisierungsklausel aufgenommen werden.

Nur auf diese Art und Weise erhalten Verkehrsunternehmen wie Aufgabenträger die notwendige Finanzierungs- und Planungssicherheit.

Ferner sollte der Katalog der Fördertatbestände um den Punkt "Kooperationsförderung" erweitert werden. Schon heute leistet das Land beachtliche Finanzierungsbeiträge für diesen Zweck, die auch in Zukunft zur Verfügung stehen sollten. Jede Kooperation der Verkehrsunternehmen führt für diese bekanntlich zu zusätzlichen Kosten für erhöhten Verwaltungs- und Abstimmungsaufwand im eigenen Unternehmen und für die Geschäftsführung der Kooperation. Ferner entstehen Mindereinnahmen aufgrund der Durchtarifizierungsverluste. Bisher war die (teilweise) Freistellung der Verkehrsunternehmen von diesen nachteiligen Folgen durch Hilfen des Landes ein wichtiger Anreiz, sich zu Kooperationen zusammenzuschließen. Es kann den Verkehrsunternehmen nicht zugemutet werden, dauerhaft gegen die eigenen wirtschaftlichen Interessen zu handeln. Da die Kooperation der Unternehmen ohne Zweifel ein wichtiger Aspekt für die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ist, sollte diese heute freiwillig gewährte Förderung auf Dauer dem Grunde wie der Höhe nach gesetzlich gesichert werden.

Auch sollte die Fahrzeugförderung, anders als in § 13 Abs. 1 Satz 2 des Entwurfes für ein Regionalisierungsgesetz NW vorgesehen, direkt den Verkehrsunternehmen als

Anspruchsberechtigte zugewandt werden. Die im Entwurf vorgesehene Möglichkeit der Umschichtung dieser Mittel zugunsten anderer Investitionsvorhaben durch den Aufgabenträger lehnt der VDV ab. Die Fahrzeugförderung ist für einen attraktiven ÖPNV unabdingbar und darf deshalb nicht in das Ermessen des Aufgabenträgers gestellt werden. Qualitätsverbesserungen werden für den Fahrgast sofort sichtbar. Neue und innovative Techniken - wie die Niederflurbauweise - können durch gezielte Förderung schnell zum Durchbruch gelangen. Neue und moderne Fahrzeuge vermindern den Betriebs- und Unterhaltungsaufwand und tragen so zu einer rationelleren Betriebsdurchführung bei.

Ferner kommt hinzu, daß das Land Nordrhein-Westfalen die Ausgleichsleistungen für die Ausgabe rabattierter Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs in einer Weise einschränkt, die rechtlichen und verkehrspolitischen Bedenken begegnet. Sowohl der Ausgleich im Bereich des Semester-Tickets als auch die Tatsache, lediglich 240 statt bisher 286 Gültigkeitstage anzuerkennen, - ohne zeitgleich auch die damit zusammenhängende Berechnung der Sollkostensätze zu ändern - wird nachteilige Folgen für den ÖPNV haben. Besonders in der Region stellen die Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG eine wesentliche Stütze des Verkehrsangebotes dar. Gehen sie drastisch zurück, sind Leistungseinschränkungen unvermeidbar. Außerdem wird entgegen der Intention des Regionalisierungsgesetzes NW eine verstärkte Rückkehr zu freigestellten Schülerverkehren die Folge sein. Um diese nachteiligen Folgen zu vermeiden, ist die dauerhafte Aufrechterhaltung der bisherigen Ausgleichspraxis geboten. Insbesondere darf nicht den Intentionen einiger Länder nach grundlegender Änderung des § 45a PBefG bzw. der Ausgleichsverordnung nachgegeben werden. Das hätte katastrophale Folgen für den gesamten ÖPNV.

Frage 12:

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

Eine gesetzliche Verankerung der Beteiligungsrechte von Fahrgästen bzw. ihren Organisationen hält der VDV für nicht

notwendig. Es sollte Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen selbst überlassen bleiben, ob und ggf. wie die Fahrgäste an Entscheidungsprozessen beteiligt werden.

Eine gesetzliche Verankerung von Beteiligungsrechten wäre außerdem schwierig umzusetzen, weil ein repräsentativer Querschnitt durch die verschiedenen Nutzergruppen gefunden werden müßte.

Frage 13:

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

Grundsätzlich ist die in § 11 Abs. 2 des Gesetzentwurfs getroffene Formulierung ausreichend. Allerdings sollte bedacht werden, daß bei der zweiten Revision im Jahre 2001 nach § 5 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz/Bund zumindest theoretisch auch eine Steigerungsrate vereinbart werden kann, die nicht ausreicht, das Fahrplanangebot 1993/94 dauerhaft zu finanzieren. Sollten z.B. im Wege des politischen Kompromisses geringere Mittelzuweisungen vereinbart werden, wäre das Land NRW nicht direkt betroffen, da Aufgaben- wie Finanzverantwortung bei den Kommunen liegt. Deshalb sollte eine subsidiäre Ausgleichspflicht des Landes aufgenommen werden, wonach ggf. das Land eintritt, um zumindest das Fahrplanangebot 1993/94 aufrechtzuerhalten.

Frage 14:

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

Die Verkehrspolitik von Bund und Ländern muß versuchen sicherzustellen, daß im Bereich des SPNV vorhandene nichtbundeseigene Eisenbahnen in ihrer Leistungsfähigkeit gestärkt bzw. weitere leistungsfähige Anbieter entstehen. Dies kann z.B. durch gezielte Förderung von nichtbundeseigenen Eisenbahnen oder kommunalen Verkehrsunternehmen, die ihren Tätigkeitsbereich auf den SPNV erweitern, geschehen. Außerdem müssen Bund und Länder darauf hinwirken, daß für die Benutzung der

Eisenbahninfrastruktur der DB AG "bezahlbare" Trassenpreise verlangt werden, die den Besonderheiten vertakter SPNV-Verkehre Rechnung tragen. Schließlich müssen auch die Sicherheits- und Betriebsstandards für SPNV-Verkehre nach der EBO gesenkt werden. Andernfalls fehlt der Rationalisierungsdruck. Die Folge wäre ein im Vergleich zum Bus wie zum Individualverkehr zu teures Verkehrsangebot, was in vielen Fällen den SPNV besonders in der Region in Frage stellen würde.

Frage 15:

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

Der notwendige und aufgrund von bundesrechtlichen Vorgaben gesetzlich zulässige Inhalt eines Nahverkehrsplans läßt sich aus der Funktion des Aufgabenträgers einerseits und der Verkehrsunternehmen andererseits entwickeln. Das PBefG sieht vor, daß der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV bildet. Das bedeutet, der Aufgabenträger bestimmt allgemeine Vorgaben, während die Verkehrsunternehmen die Detailregelungen treffen. Zu letzteren gehören die Festlegung der Kernelemente unternehmerischer Verantwortung wie Fahrplan, Tarif, konkrete Linienführung, Verknüpfungsgestaltung, Vertriebssysteme, Fahrzeugstandards etc. Das bedeutet, daß der Nahverkehrsplan, der vom Aufgabenträger zu beschließen ist, in einer Bestandsaufnahme bediente Verkehrsrelationen und Verkehrsträger darstellt, diese in einer Verkehrsanalyse bewertet und daraus im Wege einer Prognose das zukünftige Verkehrsaufkommen abschätzt. Ferner werden Ziele und Rahmenvorgaben für die zukünftige ÖPNV-Gestaltung dargestellt wie z.B. die wünschenswerten zukünftig zu bedienenden Verkehrsrelationen und Verkehrsträger (z.B. Bus statt Eisenbahn oder Stadtbahn statt Bus). Die im § 8 Abs. 3 des Entwurfes für ein Regionalisierungsgesetz NW vorgesehenen Inhalte gehen zu weit. Wie dargestellt, wird der Tarif von den Verkehrsunternehmen festgelegt. Der Nahverkehrsplan kann insoweit keine verbindliche Regelung treffen. Gleiches gilt für die Festlegung von Betriebszeiten, Zugfolgen etc.

Frage 16:

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

Nicht nur die Aufgabenträger benötigen Planungs- und Finanzierungssicherheit. Sie ist mindestens im gleichen Umfange für die Verkehrsunternehmen notwendig. Deshalb ist ein besonderes Augenmerk auf die Finanzierungsregelungen zu richten. Es ist nicht ausreichend, die Förderung lediglich dem Grunde nach festzuschreiben. Vielmehr muß das Fördervolumen der Höhe nach und dynamisiert gesetzlich festgelegt werden. Andernfalls kann die notwendige Planungs- und Finanzierungssicherheit nicht geschaffen werden, da mit jeder Haushaltsberatung die Akzente der ÖPNV-Förderung verschoben werden können. Das würde weder Aufgabenträgern noch Verkehrsunternehmen langfristige Planungen ermöglichen.

Frage 17:

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

Hierzu reichen die im Entwurf des Regionalisierungsgesetzes vorgesehenen Möglichkeiten aus.