



Koordinierungsstelle der
Verkehrsgemeinschaften OWL
Udo Wiemann
c/o
Verkehrsgemeinschaft Lippe
32754 Detmold

16.11.1994

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
11. WAHLPERIODE

ZUSCHRIFT
11/3691
alle Abg.

**Stellungnahme für die öffentliche Anhörung des
Verkehrsausschusses am 25.11.1994 zum
Regionalisierungs- und ÖPNV-Gesetz**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben uns gebeten, zum "Gesetz zur Regionalisierung des Öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) eine Stellungnahme abzugeben. Wir nehmen die Gelegenheit dankend wahr, Ihnen unsere Überlegungen darzulegen. Konkret werden wir zu folgenden Punkten Ihres Fragenkataloges Stellung beziehen:

1. Frage 10: Wie wird die Finanzausstattung im Rahmen der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs beurteilt?
2. Frage 11: Welche zusätzlichen Notwendigkeiten in bezug auf die Finanzierung des ÖPNV bestehen?

in Verbindung mit

3. Frage 16: Welche Möglichkeiten gibt es, den Aufgabenträgern langfristig Planungs- und Finanzierungssicherheit zuzusichern?
4. Frage 15: Welche Mindestanforderungen sollten an den Nahverkehrsplan gestellt werden? Welche im Gesetzentwurf vorgesehene Anforderungen sind nach Ihrer Auffassung überflüssig?



Minden-Ravensberger
Verkehrsgemeinschaft



Verkehrsgemeinschaft
Ostwestfalen-Lippe



Verkehrs-
Gemeinschaft
Lippe



Verkehrsgemeinschaft
Paderborn/Höxter

-2-

Stellungnahme zu Frage 10:

Die gesetzlich festgeschriebene Einstellung von Finanzmitteln zur Förderung des ÖPNV's wird grundsätzlich begrüßt. Die besondere Bedeutung der Förderung des SPNV's, die schon im Regionalisierungsgesetz des Bundes (§ 7) hervorgehoben wird, darf jedoch nicht zum Nachteil des übrigen ÖPNV's ausgerichtet werden. Hier bestünde die Gefahr eines 2-Klassen-Systems. Besonders in den ländlich geprägten Räumen ohne bzw. ohne leistungsstarke Schienenstrecken muß der busgebundene ÖPNV den gleichen Stellenwert einnehmen wie der SPNV.

Gemäß des vorliegenden Gesetzentwurfs kann eine Planungssicherheit aufgrund der Weiterleitung der Mittel gemäß § 11 RegG NW zumindest für den SPNV als gesichert angesehen werden, dieses wird begrüßt.

Die vom Land in § 12 RegG NW angedachte Investitionsförderung wird von uns positiv beurteilt, wenn die Landesmittel nicht nach Maßgabe des Haushalts, sondern von der heutigen Höhe ausgehend, dynamisiert fortgeschrieben werden. Wir bitten zu überlegen, ob die Finanzregelung nicht entsprechend dem Verfahren für den SPNV angepaßt werden kann. Denn die Gründe, die zwischen Bund und Land zu einer Festschreibung der Mittel für den SPNV geführt haben, gelten für den "übrigen" ÖPNV, der die Hauptlast der Verkehre trägt, in gleicher Weise. Die Wahrung der Kontinuität mittels absehbarer und kalkulierbarer Investitionsplanung ergibt nur die im Gesetz oftmals angesprochene Planungssicherheit. Diese erscheint uns durch eine Finanzierungsregelung nach Maßgabe des Haushalts für mittelfristige Planungen als nicht ausreichend.

Stellungnahme zu Frage 11 in Verbindung mit Frage 16:

In den Gesetzentwurf sollten unserer Meinung nach zwei Überlegungen mit einfließen. Zum einen sollte der Finanzmittelfluß einer Überprüfung unterzogen werden, zum anderen halten wir die Schnittstelle Aufgabenträger / Verkehrsunternehmen für nicht ausreichend formuliert.



Mindon-Ravensberger
Verkehrsgemeinschaft



Verkehrsgemeinschaft
Ostwestfalen-Lippe



Verkehrsgemeinschaft
Lippe



Verkehrsgemeinschaft
Paderborn/Höxter

-3-

Die Zuweisung der Finanzmittel nach §§ 13 und 14 RegG NW erfolgt an die Aufgabenträger. Hier wird auf ein bisher bewährtes und reibungslos funktionierendes Finanzierungssystem direkt an die Verkehrsunternehmen verzichtet. Es sollte darauf geachtet werden, daß hier keine unnötigen Verwaltungskapazitäten aufgebaut werden. Weiterhin erscheint es als problematisch, daß die Aufgabenträger über den Einsatz der Finanzmittel ohne weitergehende Zweckbestimmung entscheiden können. Die Verwendungsmöglichkeiten erscheinen uns zu vielfältig und möglicherweise ohne direkten ÖPNV-Bezug.

Obwohl die Details beim § 10 (Finanzierung) noch der weiteren Verfahrensvorschriften bedürfen, ist andererseits schon abzusehen, daß die mögliche Verlagerung der Finanzmittel für Vorhaltung und Busförderung von den Verkehrsunternehmen auf die Aufgabenträger zu erheblichen Problemen führen kann, die letztlich dazu führen können, daß der lokale ÖPNV wegen anderweitig eingesetzter Finanzmittel sich verschlechtert. Dies kann nicht im Interesse des Gesetzgebers liegen.

Wir weisen besonders auf den Sachstand hin, daß mit Fortfall der Kooperationsförderung und der Durchtarifizierungsverluste ab 01.01.1996 nach dem vorliegenden Gesetzentwurf die Verkehrsunternehmen vor erhebliche finanzielle Probleme gestellt werden, da die Pauschalzuwendungen von 1 Mio. DM an die Aufgabenträger von diesen nicht zwingend weitergeleitet werden müssen.

Hierbei ist ebenfalls zu berücksichtigen, daß die Verkehrsunternehmen und die vom Land geförderten Geschäftsstellen alle anfallenden Gemeinschaftsaufgaben wie gemeinsamer Tarif, identische Beförderungsbedingungen weitestgehend zur Zufriedenheit der Kunden erfüllt haben. Der Philosophie des Zusammenarbeitens in einer Gemeinschaft oder eines Verbundes sollte nicht der finanzielle Anreiz entzogen werden, zumal das überwiegende Maß der Verkehre eigenwirtschaftlich gefahren werden wird.



Minden-Ravensberger
Verkehrsgemeinschaft



Verkehrsgemeinschaft
Ostwestfalen-Lippe



Verkehrsgemeinschaft
Lippe



Verkehrsgemeinschaft
Paderborn/Höxter

-4-

Andererseits sind erfreulicherweise die bewährten Instrumente wie "gemeinschaftliche Beförderungsentgelte oder einheitliche Beförderungsbedingungen" in den Gesetzentwurf mit aufgenommen worden. Das Hinwirken auf diese bewährten Praktiken obliegt jedoch nach dem Personenbeförderungsgesetz, da es sich um Tariffragen handelt, den Verkehrsunternehmen. Nach vorliegendem Entwurf werden zwar die Gemeinschaftsaufgaben, die der Region zugute kommen, mit aufgenommen, die Finanzierung bleibt jedoch im Ermessen der Aufgabenträger. Daher sollten hier zweckgebundene Finanzmittel zur Finanzierung von Durchtarifizierungsverlusten und kooperations-/verbundbedingten Gemeinschaftsangelegenheiten an die Verkehrsunternehmen im Gesetz festgeschrieben werden.

Stellungnahme zu Frage 15:

Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen wird als sinnvoll angesehen. Gemäß § 8 Abs. 3 des PBefG kann dem Nahverkehrsplan jedoch nur der Charakter einer Rahmenplanung zukommen, da ansonsten die im PBefG den Verkehrsunternehmen übertragenen Verpflichtungen bzw. Rechte mit der detaillierten Ausgestaltung eines Nahverkehrsplanes kollidieren würden.

Der Nahverkehrsplan sollte daher die mittelfristigen Ziele vorgeben. Die Aussagen sollten die Gesamtentwicklung des Verkehrsraumes wiedergeben und Aussagen über den zusätzlichen Leistungsbedarf treffen. Die Aussagen sind gleichzeitig als Finanzbedarf in die Investitionsplanung aufzunehmen. Ebenfalls sollte die gewünschte Entwicklung von Gemeinschaftstarifen sowie Aussagen zur tariflichen Kooperation vor allem im ländlichen Raum in den Nahverkehrsplan mit aufgenommen werden. Anfallende Ausgleichskosten (z.B. Durchtarifizierungsverluste Bus/Schiene) sind in den Investitionsplan mit aufzunehmen.

Nicht in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden sollten die betrieblichen Mindeststandards, da hier die laut PBefG zugesicherte Gestaltungsfreiheit einer Einschränkung unterliegen würde. Die Mindeststandards sind bilateral mit den Verkehrsunternehmen zu regeln.

Die im Nahverkehrsplan angestrebten Entwicklungen sind zu verbinden mit einer finanziellen Bewertung und Einstellung in den Investitionsplan. Dies fördert die Planungssicherheit und die Kontinuität, die ein erfolgreicher ÖPNV dringend bedarf.

Nähere Erläuterungen zu den einzelnen Punkten erfolgen in der Anhörung.