

Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V.  
Postfach 1325, D-40738 Langenfeld

An die  
Präsidentin des Landtages  
Nordrhein-Westfalen  
Referat I. 1. F. - Herrn Holler  
Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf



**Hausanschrift:**  
Im Schaufeld 2  
D-40764 Langenfeld

Ihre Nachricht

Es schreibt Ihnen

☎ (02173) 14131, 14135  
Telefax: (02173) 23312

Langenfeld

Dr.Fr/up

21.11.1994

## Anhörung zum Regionalisierungs- und ÖPNV-Gesetzentwurf am 25.11.1994

Sehr geehrte Frau Präsidentin Friebe,

für die Einladung zur öffentlichen Anhörung am 25.11.1994 bedanken wir uns sehr. Wir werden die Gelegenheit gerne wahrnehmen, gegenüber dem Verkehrsausschuß des Landtags Nordrhein-Westfalen die Position des privaten Omnibusgewerbes zum Gesetzentwurf über die Regionalisierung des ÖPNV darzulegen.

In Vorbereitung auf den Anhörungstermin übersende ich Ihnen die schriftliche Beantwortung des Fragenkatalogs für die Anhörung. Ergänzend verweise ich auf die Stellungnahme des NWO vom 01.08.1994 zum Referentenentwurf des Gesetzes, den der Gesetzentwurf der Landesregierung in weiten Teilen übernimmt.

Zusammenfassend sind wir der Auffassung, daß im Gesetzentwurf folgende Positionen nicht genügend berücksichtigt worden sind:

1. Die Regionalisierung des ÖPNV bietet die Chance, unter Beachtung der einschlägigen EU-Regelungen und des PBefG sowie durch Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs zwischen privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmen zu einem attraktiven und langfristig finanzierbaren ÖPNV zu gelangen. Die Grundsätze von Wettbewerb, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit müssen deshalb stärker als bisher in dem Gesetzentwurf berücksichtigt werden. Gemäß § 8 Abs. 4 PBefG in der Fassung ab 01.01.1996 gilt der Grundsatz, daß Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich zu erbringen sind. Öffentliche und private Verkehrsunternehmen müssen ihre Leistungen zu gleichen Bedingungen anbieten können. Kapitaleinlagen kommunaler Eigentümer oder Transferzahlungen aus dem steuerlichen Querverbund dürfen nicht zu Wettbewerbsvorteilen führen.

2. Der im Gesetzentwurf formulierte Vorrang des schienengebundenen ÖPNV ist in dieser absoluten und undifferenzierten Form abzulehnen. Wir halten - es nicht zuletzt aus finanziellen Gründen - für zweckmäßiger, einen Vorrang des schienen- und straßengebundenen ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu formulieren. Beim Ausbau des ÖPNV sollten die Aufgabenträger verpflichtet werden, das jeweils effizienteste Verkehrsmittel und das wirtschaftlichste Verkehrsunternehmen auszuwählen.
3. Die im § 13 des Gesetzentwurfs beschriebene Investitionsförderung des ÖPNV aus Landesmitteln ist grundsätzlich zu begrüßen. Die alternativ vorgesehene Abgeltung der Vorhaltekosten von Fahrzeugen oder die Bezuschussung der Fahrzeugbeschaffung ist dagegen nachhaltig abzulehnen, wenn ein diskriminierungsfreier Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen nicht gewährleistet werden kann. Dies ist jedoch dann nicht auszuschließen, wenn Aufgabenträger des ÖPNV Eigentümer von Verkehrsunternehmen sind oder an diesen beteiligt sind.

Mit freundlichen Grüßen

Verband Nordrhein-Westfälischer  
Omnibusunternehmen e. V. (NWO)

gez. Dr. Frohnert  
Geschäftsführer

(nach Diktat verreist)

im Auftrag  
Ursula Pieske

*Ursula Pieske*

## **Antworten**

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

Lengenfeld, 21.11.1994  
NWO-Dr. Fr/Up

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

---

zu Frage 1. Aufgabenträger sollten sein die Kreise und kreisfreien Städte. Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden sollten bei Ortsnetzen ein Mitwirkungsrecht erhalten. Bei Kreisverkehrslinien sollte die Mitwirkung über eine Mehrheitsfindung der bedienten Kommunen erfolgen. Bei Regionalverkehrslinien sollten die bedienten Kommunen ein Anhörungsrecht erhalten.

zu Frage 2. Es wäre wünschenswert, den ÖPNV zur pflichtigen Selbstverwaltungsaufgabe zu erklären. Leider fehlten hierfür offenbar landesseitig die entsprechenden Finanzmittel.

zu Frage 3. Die Aufstellung von Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Unternehmen, damit ein abgestimmter ÖPNV im jeweiligen Bedienungsgebiet geplant, organisiert und durchgeführt werden kann.

Dazu zählen die Vorgaben bezüglich des gewünschten Verkehrsleistungsumfanges, des Tarifniveaus, der Bedienungsstandards, der Qualitätsstandards bei der Leistungserstellung bei Fahrzeugen und Personal und die entsprechenden Deckungszusagen.

zu Frage 4. Aus praktischen Erwägungen und aus Kostengründen sollte die Organisationsform der GmbH gewählt werden.

zu Frage 5. Nur durch eine Profilierung des Schienenverkehrs gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Die Verwendung der Regionalisierungsmittel ausschließlich für den SPNV ist im Regionalisierungsgesetz des Bundes nicht vorgesehen. Die Mittel sollen für den ÖPNV verwendet werden. Dort, wo die Schiene das "bessere" Verkehrsmittel ist, muß sie ebenso finanziert werden wie andere Verkehrsmittel dort, wo diese sich als die bessere Alternative erweisen. D. h., die für den ÖPNV insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel müssen auf der Grundlage von Kosten- Nutzen-Analysen dem jeweils effizientesten Verkehrsmittel/Verkehrssystem zufließen.

zu Frage 6. Durch Gründung von Koordinierungsstellen und Vereinbarung eines Verfahrens zur Regelung von Streitfällen, damit notwendige Entscheidungen nicht blockiert werden können.

zu Frage 7. Keine. Denn das Land ist kein Aufgabenträger des ÖPNV. Eine Mitwirkung des Landes sollte nur dann vorgesehen werden, wenn besondere Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden.

zu

Frage 10. Mit großer Wahrscheinlichkeit werden die bislang zugesagten Mittel nicht ausreichen. Es wäre dringend notwendig, baldmöglichst von der DB verlässliches Zahlenmaterial zu erhalten, um die Frage rechtzeitig objektiv und planungssicher beantworten zu können.

zu

Frage 11. Der Umfang der Investitionsförderung sollte gesetzlich festgelegt werden und nicht unter dem Haushaltsvorbehalt stehen.

zu

Frage 12. Die Beratungsfunktion von Fahrgästen und ihren jeweiligen örtlichen Organisationen könnte gesetzlich verankert werden. Keinesfalls dürfen sie Entscheidungskompetenz erhalten, weil sich weder Fahrgäste noch deren Organisationen an der Finanzierung eines auftretenden Restdefizites im ÖPNV beteiligen.

zu

Frage 13. Eine Revisionsklausel halten wir für nicht wünschenswert. Es steht zu befürchten, daß bei Anwendung einer solchen Klausel die Finanzaufweisungen an die Aufgabenträger des ÖPNV vermindert werden. Die Risiken der Regionalisierung dürfen jedoch nicht auf die zukünftigen Aufgabenträger abgewälzt werden.

zu

Frage 14. Der diskriminierungsfreie Zugang zu den Fahrwegen muß durch vertragliche Regelungen gesichert werden. Außerdem muß die Benutzung der Schienenwege und der zugehörigen Infrastruktur für alle Nutzer zu gleichen Bedingungen/Kosten gewährleistet sein.

zu

Frage 15. siehe Frage 3.

zu

Frage 16. Die den Aufgabenträgern zufließenden Mittel dürfen nicht unter dem Haushaltsvorbehalt stehen, sondern sind gesetzlich zu verankern und entsprechend einer ebenfalls gesetzlich verankerten Dynamisierungsregelung fortzuschreiben.

zu

Frage 17. siehe Frage 1.