

Postfachadresse:
Postfach 51 06 20
50942 Köln

Hausadresse: 18.11.1994/koe
Lindenallee 13-17
50968 Köln

Telefon (0221) 3771-0
Durchwahl 3771-
Telex 8882617 2 82/1 23
Telefax (0221) 3771-128
Btx 0221 3771

Stadtsparkasse Köln
Konto 30202154
(BLZ 37050198)

Aktenzeichen:

66.05.09 N

Umdruck-Nr.:

H 5505



Stellungnahme zum Fragenkatalog für die öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Landtages Nordrhein-Westfalen am 25.11.1994 zum Regionalisierungs- und ÖPNV-Gesetz

I. Grundsätzliche Vorbemerkung

Der Städtetag Nordrhein-Westfalen sieht in dem Gesetzentwurf der Landesregierung zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz NRW) insgesamt eine tragfähige Grundlage für die nunmehr anstehenden Beratungen im Landtag. Insbesondere begrüßen wir, daß einige zentrale Forderungen des Städtetages in den Gesetzentwurf aufgenommen worden sind. Dies gilt z. B. für die allgemeinen Regelungen zur Aufgabenträgerschaft, zur Organisation des Zusammenwirkens der Aufgabenträger, zur Nahverkehrsplanung und - mit Einschränkungen - für die Grundzüge der Finanzierungsregelungen.

Allerdings halten wir es aus der Sicht der Städte für dringend geboten, den Entwurf konsequenter auf das Grundprinzip der Regionalisierung auszurichten, wie es in § 3 des Bundesregionalisierungsgesetzes umschrieben ist: Planung, Organisation und Finanzierung des gesamten ÖPNV gehören in eine Hand. Nur so kann die angestrebte effektivere Organisation und die notwendige klare Abgrenzung der verschiedenen Verantwortungsebenen erreicht werden. Diese Zielsetzung verlangt zugleich, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als integralen Teil des ÖPNV in die Zuständigkeit desjenigen zu geben, der für den ÖPNV insgesamt „vor Ort“ Verantwortung trägt.

Wir begrüßen es deshalb, wenn das Land grundsätzlich den kommunalen Aufgabenträgern auch den SPNV zuordnen will. Diese richtige Grundentscheidung wird jedoch im Entwurf sowohl bei der Regelung der Aufgabenträger und der Organisation ihrer Zusammenarbeit als auch bei der Nahverkehrsplanung und der Finanzierung nicht konsequent genug umgesetzt:

1. So wird neben die grundsätzliche Aufgabenträgerschaft von kreisfreien Städten und Kreisen für den ÖPNV gleichberechtigt die Aufgabenträgerschaft „der Zweckverbände“ für den SPNV gestellt (§§ 3 Abs. 1 und § 5). Demgegenüber vertreten wir die Auffassung, daß die - auch aus unserer Sicht öffentlich-rechtlich zu organisierende - insbesondere im SPNV notwendige Zusammenarbeit der Aufgabenträger hinsichtlich Rechtsform und räumlicher Abgrenzung nicht vom Land, sondern von den kreisfreien Städten und Kreisen als den originären Aufgabenträgern zu regeln ist. Das Land hat nur die grundsätzliche Kooperationsverpflichtung zu regeln. Die von den kreisfreien Städten und Kreisen gegründeten oder zu gründenden öffentlich-rechtlichen Verbundorganisationen (z. B. in Form von Zweckverbänden) handeln somit aus abgeleitetem Recht. Dies hat Auswirkungen auf die Nahverkehrsplanung, vor allem aber auf die Finanzierungsregelungen.
2. Aus diesen grundsätzlichen Überlegungen folgt zugleich, daß die kreisfreien Städte und Kreise als Aufgabenträger die volle Kompetenz für die Erstellung der Nahverkehrspläne haben müssen. Dies findet in den §§ 7 - 9 des Gesetzentwurfes keine ausreichende Berücksichtigung. Zwar wird in § 8 Abs. 1 Satz 1 des Entwurfs die Aufstellung von Nahverkehrsplänen den kommunalen Aufgabenträgern zugewiesen. Bereits im zweiten Satz des selben Absatzes, aber auch in den nachfolgenden Absätzen, so wie in § 7 und § 9 wird der Nahverkehrsplan in Abhängigkeit zu landesplanerischen Vorgaben gebracht und damit die angestrebte Verantwortungshierarchie wieder umgekehrt. Richtigerweise muß die Nahverkehrsplanung bei konsequenter Regionalisierung von „unten nach oben“ laufen, so daß die Aussagen zum Infrastrukturausbau auf der unteren Ebene die Grundlage für die Planungen auf der jeweils höheren Ebene darstellen.
3. Dieser Gesichtspunkt spielt auch unmittelbar in die Finanzierungsregelungen hinein, in denen das Land - obwohl nicht Aufgabenträger des SPNV - sich an mehreren Stellen des Entwurfs Einflußmöglichkeiten und Entscheidungsrechte einräumt. Dies betrifft nicht nur einzelne Fördertatbestände, zu deren Ausgestaltung das Ministerium noch Richtlinien erlassen will, sondern insbesondere die Regelung des § 14 Abs. 1 c. Darin behält sich das Land vor, neue Schienenstrecken, die von besonderer landespolitischer Bedeutung sind, mit Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes zu fördern. Dies betrifft auch § 12 Abs. 4, der dem Land die Finanzierung von Investitionen der Eisenbahnen des Bundes ermöglicht. Über diese Regelungen könnte das Land - obwohl nicht Aufgabenträger - die für den kommunalen ÖPNV vorgesehenen Finanzierungsmittel nutzen, um landespolitisch begründete Schienenstrecken unabhängig von den Nahverkehrsplanungen der gesetzlich vorgesehenen kommunalen Aufgabenträger zu finanzieren. Damit wäre zugleich das Mittelvolumen für die kommunalen Vorhaben geschmälert.

Eine konsequente Verlagerung der Verantwortung "vor Ort" verlangt ferner, daß die Finanzzuweisungen für den ÖPNV einschließlich des SPNV ausschließlich an die Aufgabenträger, d. h. die kreisfreien Städte und Kreise (in Einzelfällen an große kreisangehörige Städte) geleistet werden. Die Mittelausstattung der für den SPNV zu bildenden Verbundorganisationen sollte über die originären Aufgabenträger erfolgen.

4. Entscheidende Voraussetzung für die Bereitschaft der Städte, den gesamten ÖPNV - einschließlich des SPNV - als eigene Aufgabe zu übernehmen, ist nach wie vor eine tragfähige Finanzierungsregelung. Den hierzu vom Städtetag Nordrhein-Westfalen formulierten Anforderungen (siehe unsere grundsätzliche Stellungnahme vom 23.03.1994) genügt der Gesetzentwurf in seinem 4. Abschnitt noch nicht.

4.1 Wir begrüßen zwar die in § 11 vorgesehene vollständige Weiterleitung der sogenannten Regionalisierungsmittel gemäß § 8 Abs. 1 Bundesregionalisierungsgesetz an die Aufgabenträger. Wir begrüßen ebenso die in § 12 des Entwurfes verankerte Bereitschaft des Landes, neben den Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) zur Förderung von Investitionen weiterhin ergänzende Landesmittel zur Verfügung zu stellen. Beide Finanzierungszusagen verlieren allerdings an Bedeutung, wenn die entsprechenden Finanzmittel - wie bisher im Entwurf vorgesehen - lediglich nach Maßgabe des Haushaltsplans bereitgestellt werden. Eine solche Regelung läuft darauf hinaus, daß das Land die ihm durch das Bundesregionalisierungsgesetz übertragenen (Rest-) Finanzrisiken im SPNV an die kommunale Ebene weitergibt. Angesichts der derzeitigen und absehbaren Finanzsituation in den Städten ist eine solche Regelung für die Städte nicht akzeptabel. Die einzusetzenden Eigenmittel des Landes müssen vielmehr - entsprechend der Regelung bei den Regionalisierungsmitteln des Bundes - dynamisiert werden und unabhängig vom allgemeinen Haushaltsvorbehalt auf Dauer gesetzlich gesichert werden.

4.2 Zusätzlich zu den weiterzuleitenden Regionalisierungsmitteln des Bundes und den Komplementärmitteln des Landes zur GVFG-Förderung erwarten die Städte eine - ebenfalls gesetzlich gesicherte und dynamisierte - Beteiligung des Landes an der Finanzierung der ÖPNV-Vorhaltekosten.

Wie bereits in unserer Stellungnahme vom 23.03.1994 vorgetragen, sollte bei diesem Finanzierungsmodell zwischen den Kosten der Infrastrukturvorhaltung und den variablen Kosten im ÖPNV unterschieden werden. Während die ÖPNV-Vorhaltekosten (d. h. die Aufwendungen für Investitionen in Fahrwege, Bahnhöfe, Haltestellen und Fahrzeuge sowie deren Unterhaltung und Instandsetzung) von den Aufgabenträgern und dem Land zu finanzieren wären, sollten die variablen Kosten (d. h. vor allem die Personal- und Energiekosten) von den Verkehrsunternehmen selbst im wesentlichen über Fahrpreiseinnahmen erwirtschaftet werden. Nur mit einer ausreichenden und gesetzlich gesicherten Finanzierungsbeteiligung des Landes an den Infrastrukturvorhaltekosten erhalten die kommunalen Aufgabenträger die Planungssicherheit, die für die Bewältigung der Aufgaben im Gesamt-ÖPNV in den nächsten Jahren notwendig ist. Zur Finanzierung könnte das Land einen Teil der früher den Kommunen zur Verfügung gestellten Kraftfahrzeugsteuerermittel einsetzen. Die Finanzierungsbeteiligung des Landes an den Infrastrukturvorhaltekosten für den gesamten ÖPNV in NRW müßte mit einer prozentualen Quote im Gesetz festgeschrieben werden.

4.3 Schließlich ist es für die Städte unabdingbar, daß sie vom Land von allen steuerrechtlichen Risiken befreit werden, die sich im Rahmen der Regionalisierung ergeben können. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den zu sichernden steuerlichen Querverbund und die Freistellung der ÖPNV-Leistungen von der Umsatzsteuerpflicht. Da der Beschluß der Finanzministerkonferenz vom 23.06.1994 diese steuerrechtliche Problematik nicht in dem notwendigen Umfang geklärt hat, verlangen die Städte vom Land hierzu eindeutige Regelungen. Ohne Sicherung des steuerlichen Querverbundes und ohne Freistellung der ÖPNV-Leistungen von der Umsatzsteuerpflicht würde eine der Geschäftsgrundlagen entfallen, die die Städte veranlaßt hat, die Regionalisierung des gesamten ÖPNV mitzutragen.

II. Zu den einzelnen Fragen:

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

Grundgedanke der Regionalisierung ist das Konzept einer möglichst ortsnahen Planung, Organisation und Finanzierung des gesamten Nahverkehrs in einer Hand. Grundsätzlich sollen deshalb die kreisfreien Städte und die Kreise Aufgabenträger des gesamten ÖPNV sein. Der Schienenpersonennahverkehr der DB AG wird jedoch landesweit nur dann sinnvoll betrieben werden können, wenn die ihn tragenden örtlichen Aufgabenträger kooperieren. Die Aufgabenträgerschaft muß deshalb für die örtlichen und regionalen Verkehre unterschiedlich geregelt sein:

Für den Schienenpersonennahverkehr der DB AG sollte den kreisfreien Städten und Kreisen und die Möglichkeit gegeben werden, regionale Verkehrskooperationen (z. B. Zweckverbände) mit der Aufgabenträgerschaft zu betrauen. Diese Verkehrskooperationen sollten gleichzeitig die Funktion der zuständigen Behörde im Sinne der EG-Verordnung 1191/69 in der Fassung der EG-Verordnung 1893/91 wahrnehmen.

Der übrige örtliche und zwischenörtliche Personennahverkehr sollte allein von den kreisfreien Städten und Kreisen sowie den großen kreisangehörigen Städten mit eigenem Verkehrsunternehmen oder einer wesentlichen Beteiligung an einem Verkehrsunternehmen getragen werden. Diese werden somit Aufgabenträger und zuständige Behörde für diese Verkehre im Sinne der o. g. Verordnung.

Hierdurch wird klargestellt, daß die Aufgabenträgerschaft ausschließlich auf der kommunalen Ebene angesiedelt wird. Zwar sollte die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf regionale Verkehrskooperationen übertragen werden, doch sollte die grundlegende Bestimmung des § 3 deutlich machen, daß diese Zusammenschlüsse keine weitere institutionelle Ebene bilden, sondern lediglich die ihnen von den Städten und Kreisen übertragenen Aufgaben wahrnehmen. Insbesondere muß sichergestellt werden, daß die nach den §§ 10 ff. des Gesetzentwurfs vorgesehenen Regionalisierungsmittel, die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und sonstige Fördermittel jeweils unmittelbar den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellt werden.

Um zu verhindern, daß die großen oder mittleren kreisangehörigen Städte mit eigenem Verkehrsunternehmen oder mit einer wesentlichen Beteiligung an einem solchen in Zukunft in ihrer Aufgabenwahrnehmung eingeschränkt werden, muß für diese Städte die Möglichkeit geschaffen werden, auf Verlangen die Stellung eines vollwertigen Aufgabenträgers zu erhalten. Nur so können für diese Städte die Vorteile des Querverbundes wirksam werden. § 4 Abs. 1 des Gesetzentwurfes der Landesregierung sollte deshalb wie folgt umformuliert werden:

"Der Kreis hat einer großen oder mittleren kreisangehörigen Stadt mit eigenem Verkehrsunternehmen oder mit einer wesentlichen Beteiligung an einem Verkehrsunternehmen Aufgaben im Ortsverkehr dieser Stadt auf Antrag zu übertragen."

In § 4 Abs.2 des Gesetzentwurfes ist klarzustellen, daß sich der Begriff "Nachbarortsverkehr" nicht auf das Gebiet des Kreises beschränkt, in dem die antragstellende Stadt liegt.

Im Absatz 4 des § 4 sollte ausdrücklich geregelt werden, daß für den Ortsverkehr in jedem Fall das Einvernehmen mit der beteiligten Gemeinde herzustellen ist. Bei reinen Ortsverkehren handelt es sich um eine ausschließliche Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft, über die nach dem Grundsatz der kommunalen Selbstverwaltung die betroffene Gemeinde selbst entscheiden können muß.

2. Soll der ÖPNV pflichtige oder freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe sein?

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 1 Regionalisierungsgesetz des Bundes). Zur Zeit wird der ÖPNV von den kommunalen Gebietskörperschaften im Rahmen der Daseinsvorsorge als eine freiwillige Aufgabe betrieben. Die Städte wenden seit Jahrzehnten bereits hohe Beträge für die Finanzierung des ÖPNV auf. Eine Festlegung des Nahverkehrs als kommunale Pflichtaufgabe hätte den Vorteil, daß neben den Städten auch die bisher untätigen Gemeinden und Kreise Finanzierungslasten für den ÖPNV übernehmen müßten. Eine Übertragung als Pflichtaufgabe wäre allerdings mit dem Nachteil landesrechtlicher Vorgaben und Standards verbunden, die dem Grundgedanken der Regionalisierung widersprechen. Darüber hinaus könnte sie aufgrund der Vorgaben der EG-Verordnung 1893/91 die Folge haben, daß die Vorteile des sogenannten kommunalen Querverbundes verloren gingen, weil nach dieser EG-Regelung die entstehenden Kosten voll auszugleichen sind, ausgleichbare Verluste also nicht entstünden.

Angesichts der dramatischen Finanzsituation der Städte hätte ein Wegfall des Querverbundes erhebliche Einschränkungen im Nahverkehrsangebot der Städte zur Folge. Deshalb sollte der ÖPNV - wie im § 3 Abs. 1 des Gesetzentwurfs der Landesregierung vorgesehen - als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe festgeschrieben werden.

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

Als pflichtige Aufgabenbestandteile sieht der Gesetzentwurf der Landesregierung die Kooperationspflicht und die Erstellung von Nahverkehrsplänen durch die Aufgabenträger vor. Die Kooperationsverpflichtung ist aus unserer Sicht zur Sicherstellung einer flächendeckenden Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln in den Regionen gerade für den Bereich des SPNV unerläßlich.

Die Pflicht zur Erstellung von Nahverkehrsplänen ergibt sich aus den Neuregelungen des § 8 Abs. 3 PBFG. Demnach haben die Aufgabenträger den Verkehrsbedarf zu ermitteln und für ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan zu erstellen.

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

Die Wahl der Rechtsform der Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern sollte diesen im Rahmen der entsprechenden Vorschriften der EU selbst überlassen bleiben. Die Organisation und Durchführung des ÖPNV in den kreisfreien Städten und Kreisen ist eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe, so daß den Aufgabenträgern auch nicht die gemeinsame Aufgabenwahrnehmung in einer bestimmten Rechtsform oder in einem bestimmten Gebietszuschnitt vorgeschrieben werden sollte.

Das Gesetz sollte nur die grundsätzliche Kooperationsverpflichtung regeln. Über Rechtsform und Gebietszuschnitt der Kooperationen sollen die Aufgabenträger entscheiden. Die von den kreisfreien Städten und Kreisen gegründeten oder noch zu gründenden öffentlich-rechtlichen Verbundorganisationen handeln somit aus abgeleitetem Recht. Eine solche Konstellation berücksichtigt ausreichend den Grundgedanken der Regionalisierung, nämlich den der möglichst ortsnahe Wahrnehmung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr. § 5 Abs. 1 des Gesetzentwurfs der Landesregierung sollte deshalb wie folgt lauten:

"Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung im ÖPNV bilden die kreisfreien Städte und die Kreise Verkehrskooperationen. Hierbei sind vorhandene Kooperationsräume zu berücksichtigen."

Im Hinblick auf die Aufgaben der Verkehrskooperationen ist allerdings eine öffentlich-rechtliche Organisationsform geboten; nur eine solche kann demokratisch legitimierte und rechtsverbindliche Nahverkehrspläne beschließen und nur sie kann "zuständige Behörde" im Sinne der EG-Verordnung 1893/91 sein. Zur Durchführung ihrer Aufgaben kann sich diese öffentlich-rechtliche Verkehrskooperation jedoch privatrechtlicher Organisationsformen (z. B. einer GmbH) bedienen.

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

Gem. § 7 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes sind die Regionalisierungsmittel "insbesondere" für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden. Die Finanzmittel nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes sind bis zum 31.12.1997 zur Sicherung des bisherigen Verkehrsangebots im SPNV zu verwenden. Gem. § 11 Abs. 2 Nr. b des Gesetzentwurfs der Landesregierung können nach diesem Zeitpunkt diese Mittel verwendet werden für die Förderung von öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, sofern zumindest das Verkehrsangebot nach dem DB-Fahrplan 93/94 bestehen bleibt. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, diese Zuwendungen nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes auch für Schienenersatzverkehre zu verwenden, falls dadurch Verbesserungen des Verkehrsangebots ermöglicht werden. Diese Regelung halten wir für sachgerecht.

Die sogenannten "freien Mittel" nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes werden nach dem Gesetzentwurf der Landesregierung (§ 12) ebenfalls zu einem Teil dem Schienenverkehr (Infrastruktur und Fahrzeuge) zufließen. Begrüßt wird dabei die in § 12 Abs. 4 des Gesetzentwurfs getroffene Entscheidung der Landesregierung, die Mittel nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes vorrangig zur Aufrechterhaltung des nach dem GVFG für die Jahre 1993 - 1996 gewährleisteten Fördervolumens einzusetzen. Angesichts des drastischen Absinkens des Fördervolumens im GVFG ab dem Jahre 1997 um 3 Mrd. DM können die bereits begonnenen oder geplanten ÖPNV-Vorhaben der Städte nur durchgeführt werden, wenn ein bedeutender Teil der "freien Mittel" nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes für Investitionen im Bereich des übrigen - d. h. kommunalen - ÖPNV eingesetzt werden.

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

Die in § 6 des Gesetzentwurfs der Landesregierung vorgesehenen Regelungen zur Zusammenarbeit der Verkehrskooperationen untereinander und über die Landesgrenzen hinweg halten wir für ausreichend. Allerdings sollten entsprechend unseren Ausführungen zu Frage 4 den Kooperationszusammenschlüssen der Aufgabenträger die Organisation der Zusammenarbeit im regionalen ÖPNV überlassen bleiben. § 6 Abs. 1 des Gesetzentwurfs sollte deshalb wie folgt umformuliert werden:

"Bei Planung, Organisation und Ausgestaltung von Linienverkehren des regionalen ÖPNV, die sich auf mehrere Kooperationsräume erstrecken, haben die beteiligten Kooperationen zusammenzuarbeiten. Wird über die Zusammenarbeit keine Einigung erzielt, kann das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium eine der beteiligten Verkehrskooperationen mit der Federführung beauftragen."

Entsprechend diesem Vorschlag sollte das Wort "Zweckverbände" in § 6 Abs. 2 und § 6 Abs. 3 durch "Verkehrskooperationen" ersetzt werden.

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

- Entsprechend dem Grundgedanken der Regionalisierung ist die Planung, Organisation und Finanzierung der Nahverkehrsbedienung von den Aufgabenträgern "vor Ort" festzulegen. Die Nahverkehrsplanungen sind deshalb "von unten nach oben" zu entwickeln mit der Folge, daß die von den Aufgabenträgern zu erarbeitenden Nahverkehrspläne nach § 8 des Gesetzentwurfes die Grundlage für die ÖPNV-Bedarfs- und Ausbaupläne des Landes bilden müssen. Wie bereits bisher im Bereich der ÖPNV-Förderung nach dem GVFG, so hat sich auch hier die Landesplanung an den Bedürfnissen der unteren Planungsebene zu orientieren. Dementsprechend ist die Vorschrift über den Nahverkehrsplan (§ 8 des Entwurfes) an den Anfang des 3. Abschnittes zu stellen.
- Entsprechend der Neuregelung des § 8 Abs. 3 PBefG haben die Aufgabenträger den Verkehrsbedarf zu ermitteln und für ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan zu erstellen. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Er sollte deshalb von den kreisfreien Städten und Kreisen als Aufgabenträger erstellt werden. Die Nahverkehrspläne in den Regionen dienen als Grundlage des ÖPNV-Bedarfs- und Ausbauplans des Landes - und nicht umgekehrt. Grundgedanke der Regionalisierung ist vielmehr die Verlagerung der Aufgaben- und Aufgabenverantwortung für den gesamten ÖPNV auf die kommunale Ebene. Infolgedessen können ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Ausbauplan des Landes bei der Erstellung des Nahverkehrsplans nicht als zwingende Vorgaben verstanden werden; sie sind vielmehr erst aus den Nahverkehrsplänen der kommunalen Aufgabenträger zu entwickeln. § 8 Abs. 1. des Gesetzentwurfes der Landesregierung sollte deshalb wie folgt formuliert werden:

„Die Aufgabenträger stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV je einen Nahverkehrsplan auf. Bei der Aufstellung sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten, die des Umweltschutzes, der Stadtentwicklung und des Städtebaus zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan dient zugleich als Anmeldung für die Bedarfs- und Ausbaupläne des Landes“

- Um das "Gegenstromprinzip" bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne zu gewährleisten, sollte dem § 8 Abs. 2 folgender 2. Satz angefügt werden:

"Bei der Erstellung regionaler Nahverkehrsplanung sind die Inhalte und Ziele der sonstigen Nahverkehrsplanung in der jeweiligen Region zu berücksichtigen."

- Da der Nahverkehrsplan aufgrund der bundesrechtlichen Vorgabe des neuen § 8 Abs. 3 PBefG lediglich den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV bildet, muß die Verantwortung für das konkrete betriebliche Leistungsangebot bei den Nahverkehrsunternehmen liegen. Diese Verantwortung können die Verkehrsunternehmen nur wahrnehmen, wenn sie die hierzu notwendigen Entscheidungsspielräume erhalten. Im Hinblick auf die angestrebte Trennung der Verantwortungsbereiche (Infrastrukturvorgaben obliegen den Aufgabenträgern - die Durchführung des Betriebes obliegt den Unternehmen) sollten die in § 8 Abs. 3 des Gesetzentwurfes verwandten Begriffe des "betrieblichen Leistungsangebotes" und der "Struktur und Fortentwicklung der gemeinsamen Beförderungsentgelte" eingegrenzt werden.
- Um eine den kommunalen Interessen gerecht werdende Nahverkehrsplanung in Nordrhein-Westfalen zu gewährleisten, hat das Land bei der Erstellung seiner Ausbau- und Bedarfspläne für den ÖPNV die Nahverkehrspläne der kommunalen Aufgabenträger zu berücksichtigen. § 7 Abs. 1 Satz 1 ist dementsprechend zu ergänzen und sollte folgenden Wortlaut haben:

„Unter Beachtung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung, des Umweltschutzes, der Stadtentwicklung und des Städtebaus stellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium unter Berücksichtigung der Nahverkehrspläne im Sinne des § 8 dieses Gesetzes nach Anhörung der kommunalen Spitzenverbände und im Benehmen mit der Landesplanungsbehörde für den Neu- und Ausbau von Investitionsmaßnahmen des ÖPNV einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan) auf.“

- Der Gesetzentwurf der Landesregierung enthält unter § 16 eine auf Intervention des Innenministers eingeführte Regelung über die Aufsicht über die Aufgabenträger. Diese Regelung halten wir in Übereinstimmung mit dem Minister für Stadtentwicklung und Verkehr für nicht sinnvoll, da damit - neben der allgemeinen Kommunalaufsicht durch das Innenministerium - eine Doppelzuständigkeit in der Rechtsaufsicht für das Verkehrsministerium begründet würde.
- Die an mehreren Stellen des Gesetzentwurfs vorhandenen Regelungen, die auf eine Stärkung der Bezirksregierungen hinauslaufen (vgl. z. B. § 5 Abs. 5, § 9 Abs. 1 Satz 1 und § 16 Abs. 3 i.v.m. § 15 Abs. 1), halten wir weder für bundesrechtlich geboten, noch für zweckmäßig.

Die Rolle der Genehmigungsbehörde sollte sich nach unserer Auffassung vielmehr auf die Sicherung der in § 8 Abs. 3 PBfG formulierten Kooperationspflichten beschränken.

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

Nach unserer Auffassung können der ÖPNV-Bedarfsplan und der ÖPNV-Ausbauplan durch das Ministerium für Verkehr aufgestellt werden. Nach der von uns unter Frage 7 vorgeschlagenen Änderung des Gesetzentwurfs der Landesregierung zu § 7 Abs. 1 Satz 1 basiert die Landesplanung auf den örtlichen/regionalen Planungen und dem Ergebnis der Anhörung der kommunalen Spitzenverbände, so daß die Interessen der Aufgabenträger bei einer Erstellung des ÖPNV-Bedarfs- und Ausbauplans durch das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium hinreichend berücksichtigt werden.

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

Grundsätzlich muß der Aufgabenträger über die Beschaffung neuer Fahrzeuge für den Schienenpersonennahverkehr entscheiden. Die Landesregierung hat im Gesetzentwurf in § 12 Abs. 3 vorgesehen, daß die Fahrzeugbeschaffung durch die "freien Mittel" des § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes gefördert wird.

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

11. Welche zusätzlichen Notwendigkeiten im Bezug auf die Finanzierung des ÖPNV bestehen?

Die beiden Fragen werden zusammen beantwortet.

- a) Zunächst ist zu begrüßen, daß das Land Nordrhein-Westfalen die zweckgebundenen Mittel des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in vollem Umfange an die Aufgabenträger weiterleiten wird, und zwar auf gesetzlicher Grundlage. Damit wird

den Aufgabenträgern die notwendige Planungssicherheit für Verbesserungsmaßnahmen im ÖPNV gegeben. Der Aufbau attraktiver Nahverkehrssysteme in den Städten setzt voraus, daß die zur Verfügung stehenden Finanzmittel überwiegend zur Verbesserung der Infrastruktur (Schienennetz und Fahrzeuge) eingesetzt werden. Dies gilt verstärkt für die Zeit ab 1997, wenn die Finanzmittel für den regionalisierten SPNV um 3 Mrd. DM aufgestockt werden, die bis dahin für GVFG-Investitionen zur Verfügung stehen. Angesichts der Verkehrsprobleme gerade in den Ballungsräumen dürfen die zur Verfügung stehenden Finanzmittel deshalb nicht für reine Betriebskostenausgleichszahlungen (Personal- und Energiekosten) verwandt werden, sondern müssen in den Ausbau, die Erneuerung und die Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur investiert werden.

Die vom Land gemeinsam mit dem Städtetag vertretene Vorrangpolitik für den ÖPNV setzt allerdings voraus, daß zusätzlich zu den Bundesmitteln vom Land eigene Mittel zur Mitfinanzierung der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur bereitgestellt werden. Die Städte erwarten somit vom Land - und zwar jeweils auf gesetzlicher Grundlage - dreierlei:

- die vollständige Weiterleitung der Regionalisierungsmittel des Bundes,
 - die Ergänzung der Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG durch eigene Komplementärmittel des Landes und
 - eine prozentual festgeschriebene Beteiligung des Landes an der Finanzierung der ÖPNV-Vorhaltekosten insgesamt, d. h. über die Fahrzeugförderung hinaus.
- b) Die hierzu im Gesetzentwurf bisher enthaltenen Finanzierungszusagen des Landes erfüllen die Anforderungen der Städte an eine gesicherten Nahverkehrsfinanzierung noch nicht, weil sie lediglich nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltsplanes zur Verfügung gestellt werden sollen. Eine solche Einschränkung ist für die Städte nicht akzeptabel. Die Städte erwarten vielmehr vom Land, daß die oben angesprochenen Komplementärfinanzierungsmittel des Landes bei GVFG- und ÖPNV-Vorhaltekosten sich am Volumen der bisher vom Land aufgebrauchten Gesamtzusammenfassungen für den ÖPNV orientierten und auf dieser Basis dynamisiert und auf Dauer gesetzlich gesichert werden. Nur dies verschafft den Aufgabenträgern die für den Ausbau dieser wichtigen Verkehrsinfrastruktur erforderliche Planungssicherheit.
- c) Um Mißverständnisse zu vermeiden sollte die in Ziffer 1 des § 10 Abs. 1 angesprochene Abgeltung der Betriebskosten des ÖPNV ohne die nach dem bisherigen Text mögliche eingeschränkte Weiterleitung der Bundesregionalisierungsmittel formuliert werden. In Übereinstimmung mit der Begründung des Gesetzentwurfes muß hier von der "Abgeltung der Betriebskosten des SPNV" gesprochen werden.

In Ziffer 4 des § 10 Abs. 1 ist über die Fahrzeugförderung hinaus die Förderung der gesamten ÖPNV-Infrastrukturvorhaltekosten aufzunehmen.

Der Förderkatalog in § 10 Abs. 1 sollte um einen weiteren Fördertatbestand, nämlich den der Kooperationsförderung ergänzt werden. Auch wenn dieser Förderfall möglicherweise von der Ziffer 5 des Abs. 1. miterfaßt wird, sollte doch aus Gründen der Klarstellung das wichtige Ziel einer verbesserten Kooperation der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gesondert angesprochen und finanziell gefördert werden.

Der in Satz 1 des § 10 Abs. 2 dieses Absatzes genannte Haushaltsvorbehalt ist zu streichen.

Bei der Erarbeitung der in § 10 IV des Gesetzentwurfs angesprochenen Verwaltungsvorschrift im Hinblick auf die Bedeutung für die kommunalen Aufgabenträger die kommunalen Spitzenverbände beteiligt werden. § 10 IV sollte deshalb folgende Fassung erhalten: "Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erläßt nach Anhörung der kommunalen Spitzenverbände im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und dem Innenministerium die zur Durchführung des Vierten Abschnittes erforderlichen Verwaltungsvorschriften."

- d) Unter Bezug auf unsere allgemeinen Anforderungen und Anmerkungen zu § 10 sollte § 11 Abs. 1 Satz 1 wie folgt geändert werden:

"Das Land Nordrhein-Westfalen stellt den Aufgabenträgern die zur Sicherstellung eines angemessenen Leistungsangebotes der Eisenbahnunternehmen im SPNV erforderlichen Finanzmittel mindestens im Umfang des Angebotes nach dem Jahresfahrplan 1993/1994 zur Verfügung."

Wir regen an, schon für den Zeitraum vor dem 31.12.1997 gegenüber der DB AG mehr Spielraum bei der Auftragsvergabe von SPNV-Leistungen zu gewinnen. Das Land sollte deshalb in dem abzuschließenden Vertrag mit der DB AG eine Öffnungsklausel mit dem Ziel vereinbaren, einen gewissen Prozentsatz von SPNV-Betriebsleistungen mit Beginn der Regionalisierung zum 01.01.1996 an Dritte zu vergeben.

Die Aufteilung der dem Land zufließenden Regionalisierungsmittel des Bundes auf die zuständigen Behörden sollte langfristig nach einem kombinierten Schlüssel von nachfrage- und angebotsorientierten Parametern, wie z. B. Zugkilometer, Platzkilometer oder Personenkilometer vorgenommen werden; auch solche Parameter, die das Nachfragepotential abbilden, wie z. B. die Bevölkerungsdichte, sollten erwogen werden. Ein Flächenansatz würde dagegen weder unter Angebots- noch unter Nachfragegesichtspunkten zu einem der Nahverkehrsaufgabe gerecht werdenden Verteilungsschlüssel führen; er sollte deshalb auf keinen Fall in die künftigen Überlegungen einbezogen werden. Die im Entwurf vorgesehene Aufteilung der Regionalisierungsmittel nach den erbrachten Betriebsleistungen auf der Basis der Zugkilometer ist nach unserer Auffassung für den Zeitraum des bis Ende 1997 garantierten Status-Quo-Leistungsangebots akzeptabel. Da ein Verteilungsschlüssel nach erbrachten Betriebsleistungen jedoch langfristig für die Verkehrsunternehmen nicht den notwendigen Anreiz zur wirtschaftlicheren Gestaltung der Bedienungsformen bietet, sollte der Verteilungsschlüssel für den SPNV nach dem 31.12.1997 neu festgelegt werden. Dabei kommt es darauf an, die Zuwendungen des Landes den jeweiligen Aufgabenträgern so zur Verfügung zu stellen, daß eine Sicherung des bisherigen Leistungsumfanges im regionalen Schienenverkehr sichergestellt wird.

Bei der Neufestlegung des Verteilungsschlüssels sind die kommunalen Spitzenverbände als legitimierte Vertreter der Aufgabenträger zu beteiligen. § 11 I Satz 2 sollte deshalb wie folgt lauten: "Nach Anhörung der kommunalen Spitzenverbände ist der Verteilungsschlüssel ab dem 01.01.1998 neu festzusetzen."

- e) Die vom Land angekündigten ergänzenden Landesmittel zu den Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG werden von uns ausdrücklich begrüßt. Wie bereits oben dargelegt (siehe Ziffer I 4. und Zu § 10), wird jedoch die erforderliche Planungs- und Investitionssicherheit der Aufgabenträger durch den vorgesehenen Haushaltsvorbehalt in § 12 Abs. 1 Satz 1 wieder in Frage gestellt. Die vom Land angekündigten Eigenmittel zur Investitionsförderung auf der Grundlage des GVFG sollten deshalb unbedingt als zusätzliche Mittel gesetzlich gesichert und dynamisiert den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellt werden.

Auch die Mittel aus dem Fördervolumen des § 8 Abs. 2 des Bundesregionalisierungsgesetzes sollten, soweit sie zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben gemäß den Fördervoraussetzungen des GVFG eingesetzt werden, um eigene Landesmittel ergänzt werden. Nach § 12 Abs. 2 Satz 1 sollte deshalb folgender neuer Satz 2 eingefügt werden: "Hierzu stellt das Land weitere Eigenmittel zur Verfügung."

Die Regelung nach § 12 Abs. 4 über die Verwendung der "freien Mittel" nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes vorrangig für Investitionsmaßnahmen wird ausdrücklich begrüßt. Allerdings sollten die Mittel im übrigen statt zur Finanzierung von Investitionen der Eisenbahnen des Bundes für die von uns geforderte Mitfinanzierung des ÖPNV-Infrastrukturvorhaltekosten eingesetzt werden.

Bei der Aufstellung der Investitionsprogramme gemäß § 12 Abs. 5 sollten die kommunalen Spitzenverbände beteiligt werden.

- f) Die Regelung über die Beteiligung des Landes an den Vorhaltekosten für Fahrzeuge nach § 13 wird von uns ausdrücklich begrüßt. Wir haben allerdings Zweifel, ob die für den gesamten Bereich "Vorhaltekosten für Fahrzeuge" in Abs. 3 vorgesehenen Mittel ausreichen, das in § 12 Abs. 4 des selben Entwurfs formulierte Förderziel zu erreichen, wonach das "Fördervolumen des GVFG für die Jahre 1993 - 1996 aufrechtgehalten werden soll. Wir halten es deshalb für unbedingt erforderlich, die in § 13 Abs. 3 genannte Mindestsumme von 200 Mio. DM aus dem Volumen der Regionalisierungsmittel des Bundes um eigene Landesmittel zu ergänzen. Die Höhe dieser zusätzlichen Landesmittel zur Mitfinanzierung der Vorhaltekosten für Fahrzeuge sollte ebenfalls dynamisiert und gesetzlich gesichert werden.
- g) Unter Bezug auf unsere einleitenden Ausführungen weisen wir noch einmal darauf hin, daß die in § 14 Abs. 1 c genannte Fördermöglichkeit dem - auch vom Land wiederholt formulierten - Regionalisierungsziel widerspricht, die Aufgabe SPNV auf die kommunalen/regionalen Aufgabenträger zu übertragen. Die Fördermittel nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes und nach § 11 dieses Gesetzentwurfes sollten nicht für neue Schienenstrecken des Landes verwandt werden. Hierfür sollte vielmehr die Förderung nach dem Schienenwegeausbaugesetz durch das Land Nordrhein-Westfalen in Anspruch genommen werden. Andernfalls bestünde die Gefahr, daß die Mittelvolumen nach diesem Gesetz für die kommunalen Vorhaben erheblich geschmälert werden. Angesichts der Übernahme der Gesamtverantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr durch die örtlichen Aufgabenträger kann eine solche Minderung der gesamten Mittel jedoch nicht hingenommen werden. In § 14 Abs. 1 sollte deshalb die Fördervariante c) gestrichen werden.
- h) Die in § 14 Abs. 2 vorgesehene Gewährung von pauschal 1 Mio. DM pro Jahr an alle Aufgabenträger zur Deckung des Aufwands zur Erstellung von Nahverkehrsplänen halten wir für nicht vertretbar. Eine gleichmäßige Streuung dieser Mittel auf Gebietskörperschaften mit fast ausgeglichenem Verkehrshaushalt einerseits und solchen mit über 100 Mio. DM pro Jahr defizitären Verkehrshaushalten andererseits können wir nicht nachvollziehen. Sie wird den unterschiedlichen Aufgaben, Verkehrsleistungen und Bevölkerungsanteilen nicht gerecht. Die Kreise werden durch diese pauschale Gewährung bessergestellt als die Großstädte, die wesentlich größere Aufgaben im Nahverkehr zu bewältigen haben. Wir halten deshalb zumindest eine Differenzierung nach der Nahverkehrsbedeutung des jeweiligen Aufgabenträgers für erforderlich. Darüber hinaus müssen auch die kreisangehörigen Städte, sofern sie Aufgabenträger sind, Zuwendungen i.S.v. § 14 Abs. 2 erhalten.

- i) In § 16 des ursprünglichen Entwurfs der Landesregierung war eine spezielle Umlageregulierung zur Deckung des vom Kreis zu finanzierenden Aufwands vorgesehen. Demnach sollte bei der Umlage des Aufwands für den ÖPNV in stärkerem Maße die in jeder Gemeinde erbrachten Verkehrsleistungen der Unternehmen berücksichtigt werden.

Die ersatzlose Streichung dieser Regelung widerspricht den Interessen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden mit eigenem Verkehrsunternehmen, da diese Kommunen neben den Investitions- und Betriebskosten für das eigene Unternehmen im Rahmen der allgemeinen Kreisumlage nach § 45 Abs. 1 der Kreisordnung noch weitere Belastungen für eine Verkehrsgesellschaft des Kreises zu tragen hätten, ohne daß die Leistungen der Gemeinden für den ÖPNV, die das vom Kreis bewirkte ÖPNV-Leistungsangebot erweitern oder ergänzen, berücksichtigt werden. Der Gesetzgeber sollte daher eine Doppelbelastung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden, die selbst Aufgabenträger sind, vermeiden. Eine entsprechende Regelung sollte deshalb wie folgt lauten:

Umlage für den ÖPNV

- (1) Die Kreise erheben zur Finanzierung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV eine Umlage. Soweit Gemeinden das ÖPNV-Leistungsangebot des Kreises erweitern oder ergänzen (§ 4 Abs. 1) oder Aufgaben im Nachbarortsverkehr (§ 4 Abs. 2) wahrnehmen, sind sie von der Umlageregulierung freizustellen..
- (2) Der vom Kreis zu finanzierende Aufwand ist nach den im Gebiet der Gemeinden erbrachten Verkehrsleistungen der Verkehrsunternehmen umzulegen.
- (3) Der Aufwand für den ÖPNV im Kreisgebiet wird aufgrund der erbrachten Verkehrsleistungen der Verkehrsunternehmen durch den Unterschied zwischen erzielten Verkehrseinnahmen und den Leistungen des Landes nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz § 6 a Allgemeines Eisenbahngesetz und §§ 60 ff Schwerbehindertengesetz sowie nach den §§ 10 - 14 dieses Gesetzes und den Aufwendungen der Verkehrsunternehmen errechnet.
- (4) Den Schlüssel für die erbrachten Verkehrsleistungen, die Grundsätze und Verfahren zur Ermittlung der bei wirtschaftlicher Betriebsführung erforderlichen Aufwendungen sowie der den Gemeinden berechenbaren Erträge und Aufwendungen legen die Kreise im Benehmen mit den kreisangehörigen Gemeinden durch Satzung fest.

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

Die ÖPNV-Nutzer sollten an der Nahverkehrsplanung beteiligt werden. § 9 Abs. 2 des Gesetzentwurfs der Landesregierung sieht vor, daß neben den Verkehrsunternehmen "Dritte" bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans hinzugezogen werden.

Diese Beteiligungsvorschrift halten wir für zu unbestimmt. Es sollte näher umschrieben werden, wer "Dritter" im Sinne des Gesetzentwurfs ist. Die Einbeziehung der ÖPNV-Nutzer halten wir für unerlässlich. Der Sachverstand der Kundenseite sollte bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans nutzbar gemacht werden. Deshalb schlagen wir folgende Formulierung für § 9 Abs. 2 Satz 2 vor: "Dritte, insbesondere Vertreter der ÖPNV-Nutzer, können hinzugezogen werden."

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

Angesichts der bei den Fragen 10 und 11 beschriebenen "Restfinanzierungsrisiken" der Städte bei der Umsetzung der Regionalisierung halten wir eine Revisionsklausel entsprechend dem Regionalisierungsgesetz des Bundes für erforderlich, falls die von uns vorgeschlagene gesetzliche Verankerung der Finanzierungsbeteiligung des Landes an der Förderung von Investitionen nach dem GVFG und die ebenfalls fehlende generelle gesetzliche Verankerung der Beteiligung des Landes an der Finanzierung der ÖPNV-Infrastrukturvorhaltekosten über die Fahrzeugförderung hinaus nicht im Regionalisierungsgesetz NRW Berücksichtigung finden. In diesem Falle sollten die finanziellen Risiken der Städte, die mit einer Übernahme des gesamten ÖPNV verbunden sind, durch eine Revisionsklausel im Regionalisierungsgesetz begrenzt werden.

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

Der Zugang zum Schienennetz im SPNV ab dem 01.01.1998 ist für das Verkehrsangebot von entscheidender Bedeutung. Die Monopolstellung der DB AG im Schienennetzbereich kann für die Aufgabenträger des SPNV erhebliche Abhängigkeiten bedeuten.

- Die Entwicklung eines "echten Marktes" setzt deshalb neben dem Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (vgl. § 14 bis Allgemeinen Eisenbahngesetzes) auch für die Aufgabenträger "bezahlbare" Preise voraus. Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und die Grundsätze zur Erhebung der Benutzungsentgelte sollten deshalb in einer Verordnung des Bundes festgelegt werden.

Der inzwischen von der Bundesbahn vorgelegte Trassenpreiskatalog für den SPNV sieht Preise von 8,- bis 10,- DM je Zugkilometer vor. Darüber hinaus müssen vom Aufgabenträger Kosten für die Nutzung der Bahnhöfe, der Gleise für die Zugbildung und Abstellung, Bahnstrom und andere Leistungen aufgebracht werden. Sollten diese finanziellen Belastungen durch die angesprochene Verordnung über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und die Grundsätze zur Erhebung der Benutzungsentgelte nicht abgesenkt werden, so müssen Bund und Länder die entsprechenden rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen schaffen, um dem jeweiligen Aufgabenträger tatsächlich einen Zugang zum Schienennetz zu verschaffen. Die allseits gewünschte Verlagerung weiterer Verkehrsanteile auf die Schiene wird nur dann gelingen, wenn die Eisenbahninfrastruktur "wirtschaftlich" genutzt werden kann. Anderenfalls ist eine erneute Zunahme des straßengebundenen ÖPNV zu erwarten, der wiederum Streckenstilllegungen im Bereich des SPNV und des Güterverkehrs nach sich ziehen würde.

- Das Land sollte sicherstellen, daß ab dem 01.01.1998 alle Eisenbahnunternehmen diskriminierungsfreien Zugang zum SPNV-Netz erhalten.
Die Eingrenzung der Zuwendungsvoraussetzungen in § 11 II b (Nr. 1) nur auf "öffentliche nicht-bundeseigene Eisenbahnen" ist deshalb nicht sachgerecht. Vielmehr sollte der kostengünstigste öffentliche oder private Eisenbahnunternehmer den SPNV durchführen können.

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

Zu diesen Fragen verweisen wir auf unsere Ausführungen zu Frage 7.

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

Voraussetzung für eine langfristige Planungs- und Finanzierungssicherheit für den Aufgabenträger ist nach unserer Auffassung die Umsetzung unseres Finanzierungskonzepts, wie wir es in der Antwort zu den Fragen 10/11 umschrieben haben.

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

Auch die kreisangehörigen Gemeinden sind an der Planung, Organisation und Durchführung des SPNV angemessen zu beteiligen. Die von uns vorgeschlagene Beteiligungsformen sind unseren Ausführungen zu Frage 1 zu entnehmen.