

Arbeitsgem. kommun. Spitzenverbände NW · Postfach 51 06 20 · 50942 Köln

Marienburg
Lindenallee 13 - 17
50968 Köln

An den
Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des
Landtages Nordrhein-Westfalen
z. H. Herrn Manfred Hemmer, MdL

23.10.2002/kau

Telefon (02 21) 37 71-0
Durchwahl 37 71-1 23
Telefax (02 21) 37 71-1 80.
eMail oliver.mietzsch@staedtetag.de

An den Vorsitzenden des Haushalts- und
Finanzausschusses des Landtages Nord-
rhein-Westfalen
Herrn Volkmar Klein, MdL

Bearbeitet von
Oliver Mietzsch

Aktenzeichen
66.05.09 N

An den Vorsitzenden des Ausschusses für
Kommunalpolitik des Landtages Nord-
rhein-Westfalen
Herrn Jürgen Thulke, MdL



Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

**Gesetzesentwurf zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenper-
sonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) /
Landtags-Drucksache 13/2706**

Sehr geehrter Herren Vorsitzende,

anlässlich der nächsten Sitzungen der von Ihnen geleiteten Ausschüsse soll unter anderem auch der Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) beraten werden.

Aus Anlass der zu diesem Gesetzesentwurf vom Verkehrsausschuss des Landtages Nordrhein-Westfalen durchgeführten Anhörung am 11. September 2002 hat die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen eine Stellungnahme abgegeben, die wir Ihnen in der Anlage übermitteln.

In Ergänzung zu den vorgenannten Forderungen sollten aus unserer Sicht noch folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Festlegung einer Zweckbindung im Gesetz (analog zu § 13 Abs. 3 für die ÖPNV-Fahrzeugförderung) bezüglich der Investitionen für den SPNV sowie des sonstigen ÖPNV (nicht Metrorapid) absolut oder in einem Mindestprozentsatz der Mittel nach § 8 Abs. 2 Bun-

desregionalisierungsgesetz (z. B. < 50 Prozent);

Begründung:

Obwohl in Bezug auf die ÖPNV-Fahrzeugförderung ein Sockelbetrag mit Dynamisierungsklausel (§ 13 Abs. 3) und zugunsten von kommunalen ÖPNV-Investitionen eine Mindestanteilsquote (§ 12 Abs. 4) im Gesetz festgeschrieben werden sollen, betrachten wir die Finanzierungsregelungen im Zusammenhang mit dem SPNV und dem allgemeinen ÖPNV mit großer Sorge. Anlass hierfür ist zum einen der bereits vom Land signalisierte Rückzug aus der ÖPNV-Förderung mit eigenen Mitteln (mit Ausnahme der Landesmittel für die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr). Als Stichworte seien hier nur genannt das Haushaltsbegleitgesetz 2002, mit dem die Förderung kommunalen ÖPNV-Investitionen mit originären Landesmitteln eingestellt wird, die erhebliche Reduzierung der ÖPNV-Fahrzeugförderung sowie die Haushaltssperre. Zum anderen wird mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf der Eindruck erweckt, als könne künftig allein aus den Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG und dem Regionalisierungsgesetz des Bundes sogar eine Offensivstrategie im SPNV sowie im allgemeinen ÖPNV verfolgt werden, obwohl originäre Landesmittel hierfür nicht zur Verfügung gestellt werden sollen. Deutlich wird dies anhand der im Gesetzesentwurf vorgeschlagenen Öffnung der Regionalisierungsmittel des Bundes auch für den Metrorapid, sowohl direkt im Hinblick auf dessen Betriebskosten als auch indirekt im Hinblick auf die Investitionskosten. Hierdurch würde die Finanzausstattung des SPNV und des allgemeinen ÖPNV noch weiter geschmälert werden.

Vor diesem Hintergrund muss unseres Erachtens ein Mindestvolumen der Infrastrukturförderung für Investitionen im kommunalen ÖPNV und für Eisenbahnen in § 12 Abs. 1 im Sinne einer ausgewogenen Gesamtfinanzierungskulisse festgeschrieben werden.

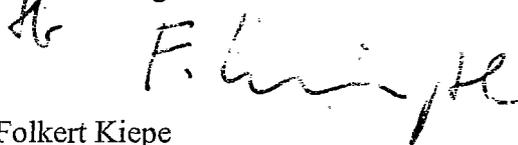
- Flexibilisierung des „Jährlichkeitsprinzips“ bei der ÖPNV-Fahrzeugförderung gemäß § 13 in den Verwaltungsvorschriften.

Im Vorgriff auf die demnächst anstehende Überarbeitung der Verwaltungsvorschriften ist bereits jetzt darauf hinzuweisen, dass der Zeitraum zwischen der Mittelbewilligung durch das Land und der Abrechnung mit den Unternehmen bzw. Umsetzung sonstiger ÖPNV-Investitionen bis zum Jahresende zu kurz ist und die Mittelverwendung zu sehr einengt. Hier sollte es daher ausreichen, dass die Fahrzeugbestellung oder der Baubeginn im Bewilligungsjahr erfolgt ist. Die Abrechnung sollte ggfs. im Folgejahr zulässig sein.

Wir wären Ihnen, sehr geehrte Herren Vorsitzende, sehr dankbar, wenn Sie unsere Stellungnahme sowie die o.g. Forderungen den Ausschussmitgliedern zur Kenntnis bringen und das Anliegen der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen unterstützen würden.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung



Folkert Kiepe

Anlage

29.08.2002/tm

Telefon (02 21) 37 71-0
Durchwahl 37 71-2 82
Telefax (02 21) 37 71-1 80
eMail oliver.mietzsch@staedtetag.de

Bearbeitet von
Dr. Marco Kuhn, LKT
Roland Thomas, StGB
Oliver Mietzsch, ST

Aktenzeichen
66.05.09 N

Gemeinsame Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (E-ÖPNVG NRW, Drucksache 13/2706)

Schreiben des Präsidenten des Landtags NRW vom 21.07.2002

I.

Zusammenfassung: Der Gesetzentwurf aus kommunaler Sicht

Wir erlauben uns, der nachfolgenden Stellungnahme zu dem seitens der Fraktionen im Landtag NRW vorgelegten Fragenkatalog eine Zusammenfassung unserer Einschätzung des Gesetzentwurfs voranzustellen:

- Der Gesetzentwurf wird von den kommunalen Spitzenverbänden grundsätzlich begrüßt. In einer Reihe von Punkten entspricht er unseren Forderungen. So ist hervorzuheben, dass die den kommunalen Aufgabenträgern gewährte Pauschale in ihrer bisherigen Höhe erhalten bleibt und die den Zweckverbänden gewährte Verbundförderung insgesamt erhöht werden soll. Auch die Beibehaltung des Zuschnitts der bestehenden Kooperationsräume, die Möglichkeit zur Einführung von Schienenersatzverkehren oder auch die Flexibilisierung der Betriebskosten- und Investitionskostenförderung wird von uns begrüßt.
- Der Gesetzentwurf enthält allerdings auch Regelungen, die von den kommunalen Spitzenverbänden nicht akzeptiert werden können. Dies gilt insbesondere für die untergeordnete Rolle, die den kommunalen Aufgabenträgern bzw. den Zweckverbänden hinsichtlich der Feststellung des SPNV-Finanzierungsplans nach dem Gesetzentwurf zukommen soll. Im Gesetz muss stattdessen sichergestellt werden, dass der SPNV-Finanzierungsplan nur mit Zustimmung der kommunalen Aufgabenträger bzw. der Zweckverbände zustande kommen kann.

- Auch die zwingende gesetzliche Vorgabe zur Gründung einer gemeinsamen Management-Gesellschaft durch Land und Zweckverbände wird abgelehnt. Mit der Agentur Nahverkehr NRW e.V., die von allen Zweckverbänden getragen wird, steht eine Einrichtung zur Verfügung, die sowohl die im Gesetzentwurf für die Management-Gesellschaft vorgesehenen Aufgaben als auch weitere Aufgaben übergeordneter Natur wahrnehmen kann.
- Ferner ist es nicht ausreichend, wenn für die Finanzierung des SPNV lediglich die im Jahre 2000 erbrachten Betriebsleistungen zugrundegelegt werden. Stattdessen muss im Gesetz sichergestellt werden, dass entsprechend der inzwischen weit fortgeschrittenen Planung für die zweite Stufe des Integrierten Taktfahrplans (ITF 2) die geplante Verkehrsleistung des Fahrplanjahrs 2002/2003 zugrundegelegt wird.
- Schließlich ist sicherzustellen, dass eine etwaige Realisierung des Metrorapid nicht zu Lasten der übrigen Nahverkehrsangebote gehen wird. Das Ziel eines landesweiten 15-Minuten-Takts im S-Bahn-Netz muss Vorrang haben.

II.

Fragenkatalog

Zu dem Fragenkatalog nehmen wir im einzelnen wie folgt Stellung:

1. Unterstützen Sie die Aufnahme des geplanten Verkehrsträgers Metrorapid in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen?

Wer das wirtschaftliche Klima und die Attraktivität des Landes positiv beeinflussen will, ist gehalten, einen Einsatz der Magnetschwebbahntechnik in Nordrhein-Westfalen in Betracht zu ziehen und Möglichkeiten, Chancen und Risiken dieses Einsatzes sorgfältig zu prüfen. Dabei sehen wir die besonderen Vorteile der Magnetschwebbahntechnik vor allem darin, dass sie als Alternative zu den herkömmlichen Verkehrsträgern eine schnelle, ressourcen- und umweltschonende Verbindung zwischen verschiedenen Teilräumen Nordrhein-Westfalens, Deutschlands oder sogar europaweit ermöglicht. Hingegen drängt es sich auch nach Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie nicht auf, dass die Magnetschwebbahntechnik im Personennahverkehr als Metrorapid richtig eingesetzt wäre. Damit erklären sich unsere grundsätzlichen Vorbehalte gegenüber einer Aufnahme des geplanten Verkehrsträgers Metrorapid in das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr. Unabhängig hiervon ist aber für unsere Haltung letztlich entscheidend, dass sich eine Realisierung des Metrorapid nicht nachteilig auf die übrigen Nahverkehrsangebote und die Finanzierung des übrigen ÖPNV auswirkt. Dies muss sichergestellt sein.

2. Halten Sie die Schaffung eines eigenen Metrorapid-Finanzierungsgesetzes für angezeigt - auch im Sinne einer transparenten Mittelherkunft und -verwendung?

Bei der Magnetschwebbahntechnik bzw. beim Metrorapid handelt es sich um einen für Nordrhein-Westfalen völlig neuen Verkehrsträger, der sich nicht ohne weiteres in das gegebene Verkehrssystem und die hierfür geltenden gesetzlichen Regelungen einfügt. Spricht allein dieser Faktor bereits für die Schaffung eines eigenen Gesetzes, so tritt insbesondere noch hinzu, dass über die Regelungen eines solchen Gesetzes Herkunft und Verwendung der für den Metrorapid benötigten Mittel in ihrer tatsächlichen Höhe transparent dargestellt werden könnten.

3. Kann die Einordnung des ÖPNV, der mit Magnetschwebebahnen betrieben wird, in den SPNV dazu führen, dass der herkömmliche SPNV an Bedeutung verliert mit negativen Konsequenzen auf Finanzierung und Bedienungsqualität?

Trotz gegenteiliger Aussagen der Landesregierung befürchten wir, dass sich Bau und Betrieb des Metrorapids bei Zugrundelegung der im Gesetzentwurf vorgesehenen Rahmenbedingungen nachteilig auf den herkömmlichen Personennahverkehr auswirken wird.

Dabei verkennen wir nicht, dass Infrastrukturinvestitionen für Magnetschwebebahnen nach Maßgabe von § 12 Abs. 2 E-ÖPNVG NRW nicht aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Bundesregionalisierungsgesetzes gefördert werden können und dass § 12 Abs. 4 E-ÖPNVG NRW in bezug auf Infrastrukturmaßnahmen eine ausgewogene Förderung sicherzustellen sucht.

Allerdings heißt es in der Begründung zu § 11 Abs. 1 E-ÖPNVG NRW, dass diese Vorschrift nicht nur eine Förderung von Eisenbahn- und Magnetschwebebahnunternehmen ermöglicht, sondern auch von Unternehmen dieser beiden Verkehrsträger schlechthin. Daraus wird der Schluss gezogen, dass die Zweckverbände künftig auch die in beiden Bereichen tätigen Infrastrukturunternehmen fördern können, sofern die entsprechenden rechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Mit dieser Formulierung wird der scheinbar in § 12 Abs. 2 E-ÖPNVG NRW eindeutig geregelte Ausschluss der Infrastrukturkostenförderung für den Metrorapid aus Regionalisierungsmitteln relativiert.

Es erscheint vor diesem Hintergrund durchaus vorstellbar, dass durch eine höhere Betriebskostenförderung für den Metrorapid indirekt auch dessen Infrastrukturkosten aus Regionalisierungsmitteln gefördert würden. Dies käme einer Umkehrung des bisherigen sogenannten Verzehrmodells gleich, bei dem über erhöhte Investitionskostenförderungen bei der DB AG zusätzliche Betriebsleistungen gefördert wurden. Schon aus wettbewerbsrechtlichen Gründen halten wir ein solches Vorgehen für höchst zweifelhaft.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass der Integrale Taktfahrplan in seiner Stufe 2 (ITF 2) ab dem 15. Dezember 2002 eine Erhöhung des Leistungsangebots im SPNV auf 98 Mio. Zugkilometer pro Jahr vorsieht. Im Jahre 2006 soll dieses Angebot durch den Metrorapid um weitere 6 Mio. Zugkilometer erhöht werden. Der vorliegende Gesetzentwurf stellt allerdings die hierfür benötigten Mittel nicht sicher. Die Höhe der Zuwendungen, die den in Zweckverbänden organisierten kommunalen Aufgabenträgern zukommen sollen, ergibt sich aus dem SPNV-Finanzierungsplan, für den aber gem. § 11 Abs. 2 E-ÖPNVG NRW lediglich die heute gefahrenen Zugkilometer (ca. 87 Mio.) zugrundegelegt werden. Nur die im Jahre 2000 erbrachten SPNV-Betriebsleistungen sollen mithin nach den Vorschlägen der Landesregierung eine gesetzliche Sicherstellung erfahren. Wie die darüber hinausreichenden Finanzmittel, die für die Umsetzung der vorerwähnten ITF 2-Planungen notwendig sind, aufgebracht werden sollen, ist nicht ersichtlich. Von den ohnehin nicht genügenden Finanzmitteln wird aber in jedem Fall ein erheblicher Teil durch den Metrorapid gebunden werden. Werden also die ohnehin begrenzten Fördermittel durch den Metrorapid weiter reduziert, so geht dies zwangsläufig zu Lasten der übrigen Nahverkehrsangebote.

In diesen Kontext gehört auch, dass für den Erfolg des Metrorapid u.a. eine hinreichende verkehrliche Anbindung, sowohl an den öffentlichen Personennahverkehr als auch an den motorisierten Individualverkehr, unverzichtbar ist. Insoweit befürchten wir, dass die hierfür benötigten Investitionen (z.B. für die Verbesserung der Zubringerdienste durch Bahn und Bus oder den Ausbau vorhandener und die Schaffung neuer Parkplätze bzw. Parkhäuser) aus Mitteln aufgebracht werden müssen, die an sich für die Sicherung und Weiterentwicklung der übrigen Nahverkehrsangebote zur Verfügung benötigt werden.

Dass unsere Sorge vor nachteiligen Folgen einer Realisierung des Metrorapid nicht überzogen ist, zeigt exemplarisch die geplante Kürzung der Fahrzeugförderung nach § 13 des geltenden Regionalisierungsgesetzes. Während in der Finanzierung des Metrorapid keine Abstriche gemacht werden, wird zur gleichen Zeit seitens des Landes geplant, schon für das Jahr 2002 die Fahrzeugförderung um rund 50 Prozent gegenüber den Vorjahren zu kürzen.

4. Findet die Verwendung von Finanzmitteln aus dem Bundesregionalisierungsgesetz für das Metrorapid-Projekt Ihr Einverständnis?

Die Finanzmittel (Transfermittel) sind nach § 7 des Bundesregionalisierungsgesetzes "insbesondere (...) für den Schienenpersonennahverkehr" zu verwenden. Aus juristischer Perspektive kann durchaus bezweifelt werden, dass hiernach auch eine Finanzierung der Magnetschwebbahntechnik in Betracht kommt. Die rechtliche Zulässigkeit einer solchen Verwendung unterstellt, bleibt es freilich dabei, dass der Metrorapid einen erheblichen Teil der für den ÖPNV insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel - und damit auch der Transfermittel - mit den vorstehend in unserer Antwort zu Frage 3. beschriebenen Nachteilen bindet. Unter diesem Gesichtspunkt können wir uns mit der Verwendung von Transfermitteln nach dem Bundesregionalisierungsgesetz nicht einverstanden erklären.

5. Während das SPNV-Leistungsangebot laut Minister Schwanhold im integralen Taktfahrplan - Stufe 2 - ab dem 15. Dezember 2002 (Fahrplanwechsel) bei 98 Mio. Zugkilometer liegen wird, wird im Gesetzentwurf festgeschrieben, dass das bedarfsgerecht SPNV-Angebot die im Jahr 2000 erbrachten SPNV-Betriebsleistungen (lediglich ca. 87 Mio. Zugkilometer) nicht unterschreiten darf. Welche Folgen können sich für die Finanzierung des herkömmlichen SPNV ergeben?

Wie bereits in unserer Antwort zu Frage 3., auf die wir zur Vermeidung von Wiederholungen verweisen, ausgeführt, ist die Zugrundelegung der im Jahr 2000 erbrachten SPNV-Betriebsleistungen nicht ausreichend. Stattdessen muss im Gesetz sichergestellt werden, dass die geplante Verkehrsleistung des Fahrplanjahres 2002/2003 mit ca. 98 Mio. Zugkilometern zusätzlich der Verkehrsleistungen aus bereits geschlossenen Verträgen dauerhaft finanziert werden kann. Wir befürchten ansonsten eine nachhaltige Schwächung des SPNV. Die Festschreibung eines status quo, der heute schon überholt ist, würde dazu führen, dass Leistungen, welche die in Zweckverbänden organisierten Aufgabenträger bestellt haben oder in absehbarer Zeit bestellen wollen, gesetzlich nicht garantiert werden. Um etwa den vergaberechtlichen Anforderungen, wie sie z.B. die Vergabekammer bei der Bezirksregierung Düsseldorf in ihrem Beschluss vom 18. April 2002 formuliert hat, genügen zu können, müssen den Aufgabenträgern verlässliche Finanzierungsregelungen zur Verfügung stehen. Ohne derartige Regelungen können Laufzeiten und Bestellvolumina von Verkehrsverträgen nicht gerichtsfest ausgeschrieben werden. Sofern also nicht das Fahrplanjahr 2002/2003 im Gesetz festgeschrieben wird, ist die Finanzierung des herkömmlichen SPNV gefährdet. Dabei versteht es sich von selbst, dass auch bei Fortschreibung des Fahrplanjahres 2002/2003 eine ausgewogene Gesamtfinanzierung gewahrt sein muss und sich keine negativen Auswirkungen auf den allgemeinen ÖPNV, namentlich die ÖPNV-Fahrzeugförderung, ergeben dürfen.

6. Wie interpretieren Sie die Formulierung des § 11 Abs. 5 S. 1 ("die Zweckverbände können...") bzgl. der Förderfähigkeit des Schienenersatzverkehrs?

Die in § 11 Abs. 5 S. 1 E-ÖPNVG NRW vorgesehene Möglichkeit, Schienenersatzverkehre unter bestimmten Voraussetzungen zu fördern, wird unsererseits im Grundsatz begrüßt. Denn hierdurch wird der Handlungsspielraum der kommunalen Aufgabenträger erweitert und damit einer von den kommunalen Spitzenverbänden seit langem erhobenen Forderung entsprochen. Da sich die Einrichtung von Schienenersatzverkehren im Übrigen regelmäßig auf den allgemeinen, nicht-schienenengebundenen Personennahverkehr auswirkt und damit Belange der örtlichen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen berührt, ist deren vorgesehene Beteiligung in Gestalt einer Einvernehmensregelung durch § 11 Abs. 5 S. 4 E-ÖPNVG NRW ebenfalls zu begrüßen.

Unbeschadet hiervon schlagen wir allerdings vor, dass in § 11 Abs. 5 S. 1 Halbsatz 2 nicht von "Schienenverkehren" sondern von "Verkehrsangeboten" gesprochen wird. Denn jeder Schienenersatzverkehr mit Omnibussen führt vom Wortsinn her zu einer Verschlechterung des Schienenverkehrsangebotes, so dass die Vorschrift bei Auslegung nach ihrem Wortlaut ins Leere liefe. Weiterhin sollte im Gesetz klargestellt werden, dass entstehende Einsparungen dem Finanzvolumen für den SPNV erhalten bleiben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte schlagen wir vor, § 11 Abs. 5 S. 1 wie folgt zu formulieren: "Die Zweckverbände können (...), soweit die übrigen Verkehrsangebote (...)."

7. Die Landesregierung verfolgt die Gründung einer Management-Gesellschaft der Zweckverbände unter Beteiligung des Landes. Wie bewerten Sie die Einflussnahme des Staates?

Es ist nicht zu bestreiten, dass es Themen- und Problemstellungen gibt, die von Land und kommunalen Aufgabenträgern bzw. deren Zweckverbänden gemeinsam gelöst werden sollten. Soweit aber im Gesetzentwurf der Landesregierung zwingend vorgegeben wird, dass Zweckverbände und Land hierzu eine gemeinsame Management-Gesellschaft als juristische Person des privaten Rechts gründen sollen (§ 6 Abs. 1 E-ÖPNVG NRW), wird dies von Seiten der kommunalen Spitzenverbände als Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung abgelehnt. Gleiches gilt für die Koppelung der Förderung der verbundbedingten Aufgaben an den zwangsweisen Beitritt zu der im Gesetzentwurf vorgesehenen Management-Gesellschaft.

Zunächst ist entgegen der "beschönigenden" amtlichen Begründung zu dieser Vorschrift folgendes festzustellen: Während nach § 6 Abs. 1 S. 1 des zur Zeit geltenden Regionalisierungsgesetzes an der Zuständigkeit der Zweckverbände zur Planung, Organisation und Ausgestaltung auch des das Gebiet mehrerer Zweckverbände berührenden SPNV kein Zweifel bestehen kann, so ist nach § 6 Abs. 1 S. 1 E-ÖPNVG NRW die Wahrnehmung dieser Zuständigkeit allein durch die betroffenen Zweckverbände - also ohne Beteiligung des Landes - nicht mehr möglich. Dies ist der Sache nach eine teilweise Kompetenzentziehung. Es werden mit anderen Worten bestimmte Kompetenzen von der kommunalen Ebene auf die Landesebene verlagert. Mit dem Grundgedanken der Regionalisierung, die Verantwortung für den allgemeinen (nicht-schienenengebundenen) ÖPNV und den SPNV auf der kommunalen Ebene zusammenzuführen und insoweit klare Zuständigkeiten zu schaffen, ist § 6 Abs. 1 S. 1 E-ÖPNVG NRW nicht zu vereinbaren.

Mit der Übertragung der Aufgabenverantwortung auf die kommunale Ebene und der Ausgestaltung dieser Aufgabe als "freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe" - so jedenfalls das bislang geltende Regionalisierungsgesetz - ist es ebenso wenig zu vereinbaren, dass durch Gesetz die Errichtung einer gemeinsamen Gesellschaft in einer bestimmten Organisationsform zwingend angeordnet werden soll. Nicht allein, dass den kommunalen Aufgabenträgern Kompetenzen entzogen werden.

Darüber hinaus soll nun auch gesetzlich vorgegeben werden, in welcher Weise und in welcher Organisationsform sie die verbleibenden Zuständigkeiten wahrzunehmen haben. Insoweit wird in die kommunale Selbstverwaltung eingegriffen, ohne dass hierfür eine sachliche Rechtfertigung ersichtlich wäre.

Selbst wenn man aber die § 6 Abs. 1 S. 1 E-ÖPNVG NRW offenkundig zugrundeliegende - von uns nicht geteilte - Annahme, dass die Zweckverbände ohne Landesbeteiligung eine sachgerechte koordinierte Planung, Organisation und Ausgestaltung des überregionalen Schienenpersonennahverkehrs nicht gewährleisten können, als zutreffend unterstellt, folgt daraus nicht, dass nunmehr die Gründung einer gemeinsamen Management-Gesellschaft als juristische Person des privaten Rechts angeordnet werden könnte. Tatsächlich erweist sich eine solche Anordnung als unverhältnismäßig, weil die Zweckverbände in Fortführung ihrer bisherigen Kooperation die "Agentur Nahverkehr NRW e.V." als gemeinsame Koordinierungsebene gegründet haben. Im Sinne des vorliegenden Gesetzentwurfs steht dem Land eine Beteiligung an dieser Agentur nach deren Satzung frei. Desgleichen sieht die Satzung im Sinne des Gesetzentwurfs vor, dass die Agentur keine Aufgabenträgerfunktion, sondern ausschließlich beratende und koordinierende Funktionen erfüllen soll. Da also die in Zweckverbänden organisierten kommunalen Aufgabenträger in Wahrnehmung ihrer Aufgabenverantwortung bereits eine institutionelle Koordinierungsebene geschaffen haben, die es ermöglicht, alle der Management-Gesellschaft zugedachten Aufgaben zu erfüllen (näher hierzu unsere Antwort zu Frage 9.), wäre es nicht angemessen, durch Gesetz die Gründung einer Management-Gesellschaft als Pflichtorganisation anzuordnen.

8. Welche nur von ihm wahrzunehmende Aufgabe kann das Land in einer Management-Gesellschaft übernehmen und rechtfertigt seine Einbeziehung?

Wie bereits in unserer Antwort zu Frage 7. ausgeführt, sollte die bisherige Kooperation zwischen Land und Zweckverbänden in allen landesweiten Themenbereichen des SPNV weiterentwickelt und intensiviert werden. Dies gilt etwa für eine verbesserte Transparenz und Abstimmung bei landesweiten Förderprojekten. Mit der Agentur Nahverkehr NRW e.V. steht eine Institution zur Verfügung, die sich zum Ziel gesetzt hat, die Zusammenarbeit der Aufgabenträger untereinander und mit dem Land zur Sicherung und Weiterentwicklung des Nahverkehrs auf der Schiene zu optimieren. Dem entspricht es, dass sich die Agentur beispielsweise auch mit der Entwicklung einer landesweit möglichst einheitlichen Tarifgrundstruktur befasst und damit Grundanliegen der Landesverkehrspolitik aufgreift: Verbundraumübergreifende Fahrten sollen mit einem landesweit einheitlichen Tarif ermöglicht und zudem soll eine landesweite Regelungsbasis für die Beförderungs- und Tarifbestimmungen aller Verkehrsunternehmen geschaffen werden. Neben diesen und weiteren Themen, die im Zusammenhang mit dem Ziel einer Weiterentwicklung des SPNV stehen, sollte die Agentur zudem entscheidend in die Aufstellung des SPNV-Finanzierungsplans eingebunden werden. Dieser Finanzierungsplan sollte nur mit Zustimmung der in Zweckverbänden organisierten kommunalen Aufgabenträger aufgestellt werden können, ggf. kann diese Zustimmung gebündelt im Rahmen der Agentur erteilt werden.

9. Kann für Sie die von acht Zweckverbänden bereits gegründete "Agentur Nahverkehr NRW e.V." die gewünschte Funktion - Verbesserung der Zusammenarbeit der Zweckverbände - in Selbstverwaltung ebenso gut bzw. besser als unter Beteiligung des Landes erfüllen?

Die Frage ist uneingeschränkt zu bejahen. Lediglich der Vollständigkeit halber sei noch ergänzt, dass der Agentur Nahverkehr NRW e.V. mittlerweile alle neun Zweckverbände beigetreten sind. Und die mit ihrer Gründung verfolgten Ziele sind anders, als in der Fragestellung angedeutet,

nicht auf die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Zweckverbänden beschränkt. Zugleich soll auch die Zusammenarbeit mit dem Land optimiert werden.

10. Halten Sie den Gedanken eines Fahrzeugpools zur Förderung des Wettbewerbs und der Bedienungsqualität für Zweckverbände sowie beteiligte Unternehmen für umsetzbar? Können die Rahmenbedingungen so festgelegt werden, dass Markteintrittsbarrieren tatsächlich gesenkt werden? Sehen Sie in der Vorhaltung, Wartung etc. von Fahrzeugmaterial einen Zweck und eine Aufgabe der von den Zweckverbänden (und des Landes) zu gründenden Management-Gesellschaft?

Durchaus mag ein Fahrzeugpool (neben derzeit schon verfügbaren Leasingangeboten) für sich genommen zur Förderung des Wettbewerbs auf der Schiene beitragen. Diese Einschätzung kann allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass es dem Wesen des ÖPNV als "freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe" (vgl. § 3 Abs. 1 S. 3 des geltenden Regionalisierungsgesetzes NRW) entspricht, dass die in Zweckverbänden organisierten kommunalen Aufgabenträger allein und in eigener Verantwortung die Entscheidung über das "Ob" und ggf. über das "Wie" der Einrichtung eines Fahrzeugpools treffen. Damit ist es nicht zu vereinbaren, dass auch das Land als Mit-Träger einer etwaigen Management-Gesellschaft über die Einrichtung eines Fahrzeugpools mitentscheidet. Dies gilt umso mehr, als die Voraussetzungen und Bedingungen, unter denen ein Fahrzeugpool finanziert und bewirtschaftet werden kann, unklar sind.

Ohnehin ist für uns nicht ersichtlich, dass ein Fahrzeugpool wesentlich zur Förderung des Wettbewerbs auf der Schiene beitragen könnte. Uns ist nicht bekannt, dass es sich bei der Verfügbarkeit von Schienenfahrzeuge um einen Faktor handelt, der den Wettbewerb in nennenswerter Weise hemmt. Beispielsweise sind auf dem Leasingmarkt entsprechende Angebote europaweit verfügbar.

11. Empfinden Sie das von der Landesregierung formulierte Ziel eines landesweiten Tarifs als erstrebenswert, d.h. sind damit Vorteile für den Kunden verbunden?

Die Beantwortung dieser Frage muss sich maßgeblich an den Anliegen und Interessen der Kunden orientieren. Gerade aus Kundensicht ist es aber weniger wichtig, ob ein Tarif landeseinheitlich ist. Entscheidend ist vielmehr, dass der Erwerb der Fahrtberechtigung aus Kundensicht einfach ist. Dementsprechend sehen wir in dem Ausbau intelligenter Verkaufssysteme den richtigen Weg, um die Synthese zwischen Einfachheit für die Kundschaft und einkömmlichen Tarifen herzustellen. In diesem Sinne sei hier beispielhaft auf den Verkehrsverbund Rhein Ruhr verwiesen, der ab 2003 flächendeckend ein elektronisches Fahrkartensystem einführen will.

Unter Berücksichtigung dieser Erwägungen sollte auf die einseitige und schematische gesetzliche Zielvorgabe eines landeseinheitlichen Tarifs verzichtet werden. Stattdessen sollte ein für die Kunden einfaches duales Tarifsystem angestrebt werden. Während für verbundraumübergreifende Fahrten durchaus ein landesweiter, die bestehenden Übergangstarife nicht überschreitender Tarif angeboten werden kann, sollte im Übrigen eine möglichst einheitliche Tarifgrundstruktur, begleitet vom Ausbau moderner Verkaufssysteme, gelten.

Zu § 2 Abs. 3

- **Besteht bei den Zweckverbänden derzeit ein Interesse, sich in Bezug auf das Betreiben regionaler Schienennetze zu engagieren?**
- **Welche Chancen werden in der Gliederung in Teilnetze gesehen?**

Da die rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen eines etwaigen Betriebs von regionalen Schienennetzen ungeklärt sind, sehen wir uns außerstande, hierzu eine Einschätzung vorzunehmen.

Zu § 5

- **Wie realistisch schätzen die Zweckverbände und Verkehrsverbände das Ziel eines landesweiten Tarifs für die kooperationsraumübergreifenden Verkehre ein?**
- **Wann ist mit einem solchen Tarif zu rechnen?**

Wie bereits in unserer Antwort zu Frage 11. dargelegt, kommt es grundsätzlich in Betracht, für kooperationsraumübergreifende Verkehre - und nur für diese - einen landesweiten Tarif anzubieten. Innerhalb welchen Zeitraums dies möglich sein wird, entzieht sich unserer Kenntnis.

Ergänzend weisen wir im Zusammenhang mit der Betrachtung von § 5 E-ÖPNVG NRW darauf hin, dass die (für sich genommen nicht zu beanstandene) erweiterte Aufgabenwahrnehmung durch die Zweckverbände mit den gesetzlichen Zuständigkeiten der Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV vereinbar sein muss. Allein zur Klarstellung sollte daher § 5 Abs. 3 E-ÖPNVG NRW um folgenden Satz ergänzt werden: „Die Zuständigkeit der Aufgabenträger des ÖPNV gem. § 3 Abs. 1 bleibt unberührt.“

Zu § 6

- **Die gemeinsame Management-Gesellschaft der Zweckverbände und des Landes wird häufig mit Hinweis auf die "Agentur Nahverkehr NRW e.V." abgelehnt. Welche konkreten Vorbehalte bestehen gegen die nach dem Gesetz vorgesehene Gesellschaft als GmbH?**
- **Welche Vorteile hätte die "Vereinslösung" gegenüber der GmbH?**

Unter Bezugnahme auf unsere Ausführungen zu den Fragen 7. und 8. und die dort vorgeschlagenen Alternativformulierungen ist noch einmal zu betonen, dass wir die vorbehaltlose, gesetzlich angeordnete Gründung einer Management-Gesellschaft aus grundsätzlichen Erwägungen heraus ablehnen. Dies gilt unabhängig davon, in welcher Rechtsform eine solche Einrichtung geschaffen wird.

Zu § 11

Diese Vorschrift ist die wichtigste dieser Gesetzesänderung:

- **Wie bewerten die Zweckverbände grundsätzlich die vorgeschlagene Neuregelung?**
- **Wie wird die differenzierte Förderung in Abhängigkeit von Trassenpreisen und Stationsentgelten beurteilt?**

Die vorgesehene Flexibilisierung der Betriebskosten- und Investitionskostenförderung ist grundsätzlich zu begrüßen. Wegfallende Investitionszuschüsse für Fahrzeuge im SPNV sollten jedoch wettbewerbskonform ihren Niederschlag in entsprechend erhöhten Betriebskostenzuschüssen finden. Was die Höhe der Vorhaltekosten anbelangt, so sollte sich diese an der Höhe der Fahrzeugförderung in den Vorjahren orientieren. Insgesamt muss gesetzlich sichergestellt werden, dass den

kommunalen Aufgabenträgern und ihren Zweckverbänden verlässliche und dauerhaft tragfähige Finanzierungsregelungen zur Verfügung stehen (näher hierzu unsere Antwort zu Frage 5).

- **Wurden die ursprünglichen Vorbehalte der SPNV-Finanzierungsplan sei ein 10. Nahverkehrsplan, durch die "Namensänderung" aufgelöst? Wie kommen diese Vorbehalte trotz der eindeutigen Regelung des Abs. 4 zustande?**

Ein Schienenpersonennahverkehrsplan - so die ursprüngliche Bezeichnung im Referentenentwurf - konnte allein von dieser Begrifflichkeit her als neues Planungsinstrument missverstanden werden. Um einem derartigen, nicht haltbaren Begriffsverständnis vorzubeugen, ist es zu begrüßen, wenn im Gesetz nunmehr nicht länger von einem "Schienenpersonennahverkehrsplan", sondern von einem "SPNV-Finanzierungsplan" gesprochen wird.

In aller Deutlichkeit ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Änderung der Bezeichnung für sich genommen nicht genügt, um einer Aushöhlung der kommunalen Planungshoheit vorzubeugen. Obgleich dem SPNV-Finanzierungsplan im Gesetzentwurf eine herausragende Bedeutung zuerkannt wird, soll den kommunalen Aufgabenträgern und ihren Zweckverbänden bei der Aufstellung des Plans nur eine untergeordnete Rolle zukommen. Die schwache Form der Beteiligung, die in § 11 Abs. 3 S. 2 E-ÖPNVG NRW vorgesehen ist, ist für uns nicht akzeptabel. Mit dem Grundgedanken einer konsequenten Regionalisierung und der damit einhergehende Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf die kommunale Ebene ist es nicht zu vereinbaren, wenn sich das Land (Verkehrsministerium und Verkehrsausschuss des Landtags) die Letztentscheidungskompetenz über den Finanzierungsplan vorbehält. Stattdessen muss im Gesetz selbst sichergestellt werden, dass der SPNV-Finanzierungsplan nur mit Zustimmung der kommunalen Aufgabenträger bzw. der Zweckverbände zustande kommen kann.

- **Wird die Förderung von Reaktivierungen sowohl nach § 11 als auch im Rahmen der Infrastrukturförderung begrüßt?**

Die Möglichkeit zur Förderung von Streckenreaktivierungen wird als Erweiterung des kommunalen Handlungsspielraums begrüßt.

- **Wie ist Ihre Einschätzung, in welchem Umfang die künftige mögliche Förderung von Schienenersatzverkehren beantragt werden wird? Welche Verbesserungen für die Fahrgäste erwarten Sie?**

Wir sind davon überzeugt, dass die Möglichkeit zur Förderung von Schienenersatzverkehren unter vorrangiger Berücksichtigung der Kundenwünsche einen noch wirtschaftlicheren Einsatz der zur Verfügung stehenden Finanzmittel erlaubt. Dabei ist es für uns derzeit nicht abschätzbar, in welchem Umfang die Förderung von Schienenersatzverkehren tatsächlich beantragt werden wird.

Zu § 12

- **Der Metrorapid ist von der Infrastrukturförderung ausdrücklich ausgeschlossen. In § 12 Abs. 4 ist ausdrücklich die Verpflichtung aufgenommen, mindestens die Hälfte der Regionalisierungsmittel für die Infrastruktur und die Mittel aus dem GVFG-Landesprogramm für den allgemeinen ÖPNV einzusetzen.**

Dadurch müsste eine ausgewogene Aufteilung der Fördermittel zwischen SPNV und allgemeinem ÖPNV hergestellt sein.

Wie beurteilen Sie diese Regelung?

Wie bereits in unserer Antwort zu Frage 3. klargelegt, befürchten wir trotz der Regelungen in § 12 Abs. 2, 4 E-ÖPNVG NRW, dass sich die Realisierung des Metrorapid zu Lasten der übrigen Nahverkehrsangebote auswirken wird. Besonderen Anlass zu dieser Sorge gibt die Begründung zu § 11 Abs. 1 E-ÖPNVG NRW, in der ausdrücklich vorgesehen ist, dass auch die im Bereich der Magnetschwebetechnik tätigen Infrastrukturunternehmen aus Regionalisierungsmitteln gefördert werden können. Durch die Formulierung in § 12 Abs. 2 wird lediglich sichergestellt, dass keine Regionalisierungsmittel gemäß § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes in die Investitionskostenförderung des Metrorapid fließen. Nicht ausgeschlossen scheint hingegen eine indirekte Investitionskostenförderung des Metrorapid aus dem Aufkommen der Regionalisierungsmittel gemäß § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Eine solche Finanzierung wäre in Gestalt einer erhöhten Betriebskostenförderung zur Finanzierung der Abschreibungskosten für Investitionen in Bau, Instandhaltung und Betrieb des Metrorapid denkbar.

- **Wie bewerten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehene Erweiterung der Fördertatbestände sowohl für den ÖPNV als auch für den SPNV?**

Zu den durch den Entwurf neu eingeführten Fördertatbeständen haben wir bereits im jeweiligen sachlichen Zusammenhang Stellung bezogen. Im Zusammenhang mit der in § 12 Abs. 2 E-ÖPNVG NRW vorgesehenen Bezugnahme auf § 2 Abs. 3 AEG wird der Umfang der Fördertatbestände beträchtlich erweitert und würde zukünftig z.B. auch die Förderung von Gebäuden umfassen, die lediglich der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur dienen, in denen sich Verkaufs- und Abfertigungseinrichtungen für den Personen- und Güterverkehr befinden sowie ortsfeste und bewegliche Verkaufs-, Abfertigungs- und Verladeeinrichtungen, sofern sie jedem Eisenbahnunternehmen zur Verfügung stehen. Hiergegen ist an sich nichts einzuwenden. Allerdings ist im Gesetzentwurf die im bisherigen Recht enthaltene Beschränkung auf Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nicht mehr vorgesehen. Dies lehnen wir entschieden ab.

Zu § 13

- **Wie beurteilen Sie den Wegfall der Möglichkeit, die Vorhaltekosten für die ÖPNV-Fahrzeuge pauschaliert zu fördern?**
- **Welche Qualitätsverbesserungen im ÖPNV hat die pauschalisierte Abgeltung der Vorhaltekosten gebracht?**
- **Ist diese Förderung nicht nur zur allgemeinen Defizitsenkung verwendet worden?**

Der vollständige Wegfall der pauschalierten Vorhaltekosten ab dem Jahr 2003 und die beabsichtigte Kürzung bereits im Jahr 2002 hätte für die Verkehrsunternehmen gravierende negative bilanzielle Auswirkungen.

Dabei ist zu bedenken, dass dies nicht der erste Kürzungsschritt in den vergangenen Jahren war. Die ertragswirksamen Landesleistungen sind für das Jahr 2002 schon erheblich abgesenkt worden. Vor diesem Hintergrund ist die Annahme, dass die Vorhaltekostenförderung zur allgemei-

nen Defizitabdeckung verwendet wurde, völlig abwegig. Die ab dem Jahr 2000 gewährte Vorhaltekostenförderung konnte bei weitem nicht den Wegfall der bisherigen Infrastrukturkostenförderung/Übergangshilfe des Landes kompensieren, sondern führte bei vielen Verkehrsunternehmen zu teilweise beträchtlichen Ertragsverlusten, die bereits durch verschiedenste betriebliche Maßnahmen kompensiert werden mussten.

Trotzdem ist es vielen Verkehrsunternehmen nicht nur gelungen, ihre Kostendeckungsgrade zu erhöhen und damit die kommunalen Haushalte zu entlasten, sondern es wurden gleichzeitig erhebliche Anstrengungen zur Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs unternommen wie z.B. Anschaffung neuer und behindertengerechter Fahrzeuge, die sich durch hohen Komfort und hohe Sicherheitsstandards auszeichnen. Durch solche Maßnahmen ist es gelungen, die Zahl der beförderten Fahrgäste im ÖPNV zu steigern.

Viele Verkehrsunternehmen befinden sich zurzeit mitten in der Restrukturierungsphase, um sich auf die vielfältigen Herausforderungen (zurückgehende öffentliche Mittel, sich abzeichnende Öffnung der Nahverkehrsmärkte durch die Einführung von Ausschreibungswettbewerb) vorzubereiten. Die Beschäftigten und ihre Gewerkschaften sind bereit, diesen Weg mitzugehen und haben der Einführung von Tarifverträgen zugestimmt, der ihnen Einkommenseinbußen und eine Verlängerung der Jahresarbeitszeit zumuten. Es wäre diesen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern jedoch nicht zu vermitteln, dass ihre Anstrengungen nicht der Restrukturierung des Unternehmens und damit der Sicherung ihrer Arbeitsplätze dienen, sondern das Unternehmen durch den Wegfall von Teilen der Landesförderung und die Umstellung der Landesförderung in der Restrukturierungsphase entscheidend zurück geworfen würde.

Im übrigen ist für uns nicht ersichtlich, weshalb im Bereich des SPNV (§ 11 Abs. 1 E-ÖPNVG NRW) die Abgeltung der Fahrzeugevorhaltekosten gefördert wird, während dies im Bereich des allgemeinen ÖPNV nicht mehr möglich sein soll. Schon aus Gründen der Gleichbehandlung zwischen allgemeinem ÖPNV und SPNV fordern wir daher die Beibehaltung der bisherigen Regelung.

Zu § 14

- **Die bisherige freiwillige Verbundförderung ist in den Gesetzentwurf aufgenommen und gleichzeitig um 3 Mio. € erhöht worden.**

Welche Projekte wollen die Zweckverbände hieraus finanzieren?

Angesichts des Aufwandszuwachses seit Beginn der Regionalisierung und vor dem Hintergrund neuer Aufgaben (Entwicklung landesweiter ÖPNV-Strategien, verbesserte Koordinierung gemeinsamer Aufgaben etc.) ist es zu begrüßen, wenn die Verbundförderung erhöht und auf eine gesetzliche Grundlage gestellt wird. Soweit die Fragestellung implizit anerkennt, dass die Mittel der Verbundförderung jedenfalls zum überwiegenden Teil bei den Zweckverbänden verbleiben – nur dann können diese überhaupt bestimmte Projekte hiermit finanzieren – ist auch dies zu begrüßen.

In der Sache könnten mit den Mitteln könnten insbesondere solche Aufgaben finanziert werden, auf deren Wahrnehmung sich die Zweckverbände in der Satzung für die Agentur Nahverkehr NRW e.V. verständigt haben. Hierzu zählen z.B. die Koordination und Beratung einzelner Zweckverbände bei Themenbereichen mit landesweitem Bezug (Tariffragen, Marketing und Kommunikation, Vergabe- und Wettbewerbsfragen, Vertragsangelegenheiten etc.), die Festlegung und Fortschreibung des Grundangebots im Schienenverkehr oder die Hilfe bei der Bildung von landesweiten Teilnetzen im SPNV zur Vorbereitung von Wettbewerbsverfahren.