

Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen

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

Hausadresse:
Marienburg
Lindenallee 13 - 17
50968 Köln

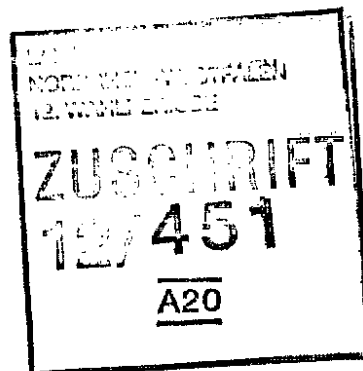
02.04.1996/gue

Telefon (0221) 37 71-0
Durchwahl 37 71- 1 23
Telex 8 882 617
Telefax (0221) 37 71-1 28
Btx 0221 37 71

Stadtparkasse Köln
Konto 30 202 154
(BLZ 370 501 98)

Aktenzeichen:
66.05.09 N

L 4737



Stellungnahme zur Novellierung des Regionalisierungsgesetzes NW

I.

Die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände in Nordrhein-Westfalen lehnt den Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW), Drucksache 12/422, entschieden ab.

Wenn die Fördertatbestände entsprechend dem Gesetzentwurf verändert und Fördermittel umverteilt würden, würde dies die Gestaltungsfreiheit der Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschränken und das Mittelvolumen für kommunale Vorhaben im ÖPNV verringern. Die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände erhebt demgegenüber folgende Forderungen:

1. Die Förderung von Schienenersatzverkehren zur Verbesserung des Verkehrsangebotes gem. § 11 Abs. 2 b (Nr. 2) Regionalisierungsgesetz NW ist beizubehalten. Nur so wird es den Aufgabenträgern ab dem 01.01.1998 möglich sein, die Mittel nach § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz des Bundes in begründeten Einzelfällen für Busverkehre einzusetzen, um den ÖPNV besser und kostengünstiger zu gestalten.
2. Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind ausschließlich über die Fördermittel für den SPNV (§ 8 Abs. 1 des Bundesregionalisierungsgesetzes) zu finanzieren. Sollten diese Finanzmittel nicht ausreichen, so hat das Land übergangsweise bis zum 31.12.1997 eigene Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen.

Die freien Finanzmittel (§ 8 Abs. 2 des Bundesregionalisierungsgesetzes) dienen den Städten ab dem 01.01.1997 als Kompensation für die absinkenden Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Sie sichern damit die Aufrechterhaltung des dringend erforderlichen Investitionsvolumens im kommunalen ÖPNV. Ihrer Verwendung als Deckungsmittel für öffentliche nicht-bundeseigene Eisenbahnen wird nachdrücklich widersprochen.

II.

Das Regionalisierungsgesetz NW vom 7. März 1995 ermöglicht den Aufgabenträgern gem. § 11 Abs. 2 b (Nr. 2), ab dem 01.01.1998 die Zuwendungen für den SPNV nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes auch für die Einrichtung von Schienenersatzverkehren zu verwenden, wenn hierdurch eine Verbesserung des Verkehrsangebotes erreicht wird. Sowohl die Betriebsleistungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) als auch der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen werden ausschließlich durch die Mittel nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes finanziert (§ 11 Abs. 1 Satz 1 Regionalisierungsgesetz NW). Demnach erhält das Land vom Bund Transferleistungen in Höhe von 1.150,90 Mio. DM für das Jahr 1996. Im Jahr 1997 erhöht sich dieser Transferbetrag auf 1.165,10 Mio. DM.

Die Landesregierung beabsichtigt nunmehr eine Novellierung dieser Bestimmungen:

1. Wegfall des Fördertatbestandes "Schienenersatzverkehr"

Die Streichung des Fördertatbestandes "Schienenersatzverkehr" in § 11 Abs. 2 b Nr. 2 soll dauerhaft das Angebot im SPNV auf der Basis des Fahrplans 1993/94 sichern. Die Zuwendungen nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes sollen demnach auch nach dem 01.01.1998 ausschließlich für den SPNV verwandt werden können. Sinnvolle Streckenstilllegungen zugunsten eines Schienenersatzverkehrs, der das Verkehrsangebot verbessert, wären demnach auch in Einzelfällen nicht mehr möglich.

Der vorgesehene Wegfall des Fördertatbestandes "Schienenersatzverkehr" in § 11 Abs. 2 b (Nr. 2) Regionalisierungsgesetz NW ist aus kommunaler Sicht abzulehnen. Die geltende Regelung sieht die Förderung von Schienenersatzverkehren aus den Bundesregionalisierungsmitteln vor, wenn hierdurch Verbesserungen des Verkehrsangebotes erreicht werden können. Eine Gefährdung des jetzigen SPNV-Angebotes ist hierdurch nicht gegeben. Vielmehr stellt die jetzige Regelung sicher, daß die ab dem 01.01.1998 den Aufgabenträgern zur Verfügung stehenden Mittel nach § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz des Bundes **nur dann** für Busverkehre eingesetzt werden können, wenn hierdurch tatsächlich eine verbesserte Verkehrsbedienug erreicht werden kann. Eine solche Regelung ist auch aus verkehrspolitischer Sicht geboten, da im **Einzelfall** die Aufrechterhaltung von unausgelasteten Schienenstrecken gerade in ländlich strukturierten Räumen nicht sinnvoll sein kann. Nach Auskunft des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) verursacht ein Wagenkilometer im Schienenverkehr Kosten in Höhe von 20 bis 25 DM, während ein Wagenkilometer im Busverkehr nur Kosten in Höhe von ca. 5 DM in Anspruch nimmt. Deshalb kann bei unrentablen Strecken durch den Einsatz von Schienenersatzverkehren sowohl ein kostengünstigeres als auch ein verbessertes Angebot (z. B. durch eine höhere Taktichte) erreicht werden. Streckenstilllegungen größeren Umfangs sind durch die jetzige Regelung nicht zu befürchten, da gerade in den Ballungsräumen die SPNV-Strecken hinreichend ausgelastet sind. Andererseits muß über den Einsatz der Bundesregionalisierungsmittel "vor Ort" entschieden werden. Nur so wird dem angestrebten Ziel der Regionalisierung, die örtlichen Aufgabenträger eigenverantwortlich über die Nahverkehrsgestaltung entscheiden zu lassen, ausreichend Rechnung getragen. Der Konsens über dieses Ziel war die Voraussetzung für die Zustimmung der Kommunen zum Regionalisierungsgesetz NW. Er sollte nachträglich nicht in Frage gestellt werden.

Der Wegfall des Fördertatbestandes "Schienenersatzverkehr" ist auch nicht durch das Bundesregionalisierungsgesetz geboten. Die Finanzmittel werden nach § 5 dieses Gesetzes vielmehr den Ländern für den öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung gestellt. Zwar bestimmt § 7 des Bundesregionalisierungsgesetzes, daß mit diesen Finanzmitteln "insbesondere" eine Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs zu erfolgen hat. Hieraus erfolgt jedoch zugleich, daß die Länder die Bundesmittel zwar vorwiegend für SPNV-Betriebsleistungen zu verwenden haben, eine Förderung des übrigen ÖPNV jedoch mit den bundesgesetzlichen Vorgaben zu vereinbaren ist. Auch die Mittel nach § 8 Abs. 1 des Bundesregionalisierungsgesetzes können demnach für Schienenersatzverkehre verwandt werden.

2. Zuwendungen für öffentliche nichtbundeseigene Eisenbahnen

Nach der Begründung zum vorliegenden Gesetzentwurf können die Betriebskostenzuschüsse für die Betriebsleistungen, die durch die öffentlichen **nichtbundeseigenen** Eisenbahnen erbracht werden, aus den Mitteln des § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz des Bundes nicht finanziert werden. Diese Mittel werden - nach Darstellung der Landesregierung - vollständig durch die Finanzierung der Betriebsleistungen des SPNV der DB AG in Anspruch genommen. Nach dem Gesetzentwurf soll deshalb der Zuschußbedarf dieser Eisenbahnen aus den Mitteln des § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes befriedigt werden. Diese Regelung soll jedoch nur bis zum 31.12.1997 gelten, da bis zu diesem Datum aufgrund der Revisionsregelung des § 6 Regionalisierungsgesetz des Bundes geprüft wird, ob die jetzigen SPNV-Zuwendungen des Bundes ausreichen, um 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen des SPNV in gleichem Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan der DB AG 1993/94 erbracht worden sind. Ab dem 01.01.1998 sollen die Mittel des § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes vorrangig zur Aufrechterhaltung des nach dem GVFG für die Jahre 1993 bis 1996 gewährten Fördervolumens sowie für zusätzliche Investitionen der Eisenbahnen eingesetzt werden.

Die kommunalen Spitzenverbände haben sich in den Beratungen zum Regionalisierungsgesetz NW stets dafür eingesetzt, daß die Finanzmittel nach § 8 Abs. 2 des Bundesregionalisierungsgesetzes - ab 1997 in Nordrhein-Westfalen ca. 600 Mio. DM - ausschließlich für die Fortführung der Infrastrukturförderung analog zum GVFG verwendet werden sollen. Angesichts des Absinkens des GVFG-Mittelvolumens von jetzt 6,28 Mrd. DM zum 01.01.1997 auf 3,28 Mrd. DM ist eine solche Mittelverwendung aus kommunaler Sicht unabdingbar, um die dringend notwendigen Investitionen im ÖPNV auf dem angestrebten hohen Niveau weiterführen zu können. Nach der Sicherung des jetzigen SPNV-Angebotes sollte der restliche, überschüssige Betrag ausschließlich zur Finanzierung der Infrastruktur im ÖPNV verwandt werden. Die Sicherung der Betriebsleistungen von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen kann daher nicht aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes erfolgen. Sollte der Finanzrahmen nach § 8 Abs. 1 dieses Gesetzes für die Förderung der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen nicht ausreichen, müssen für den Übergangszeitraum bis zum 31.12.1997 eigene Landesmittel eingesetzt werden. Eine Kompensation der Finanzierungslücke aus den Mitteln des § 8 Abs. 2 Bundesregionalisierungsgesetz muß deshalb abgelehnt werden.