

(ek0602)

Marianne Thomann-Stahl
F.D.P.-Landtagsfraktion

Düsseldorf, den 6.02.1995

Änderungsvorschläge
der Fraktion der F.D.P.
zum Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/ 7847 .

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehr sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehr (Regionalisierungsgesetz NW).

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
11. WAHLPERIODE

VORLAGE
11/3657

A 19

Änderungen der F.D.P.-Landtagsfraktion NRW

§ 2.

§ 2

Grundsätze

Grundsätze

(1) Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung und des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.

(2) Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten. Es ist insbesondere bei unbefriedigend genutzten Schienenstrecken darauf hinzuwirken, daß alle Möglichkeiten zur technischen und organisatorischen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden.

(2) Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung grundsätzlich zu erhalten. Es ist insbesondere bei unbefriedigend genutzten Schienenstrecken darauf hinzuwirken, daß alle Möglichkeiten zur technischen und organisatorischen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden.

(3) In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten. Die dazu notwendige Zusammenarbeit der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbänden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes sowie durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

Änderungen der F.D.P.-Landtagsfraktion NRW

(4) In den Verdichtungsgebieten ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken umfaßt und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung ist durch eine nutzerfreundliche Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des Individualverkehrs sicherzustellen.

(4) Der ÖPNV ist gleichwertig auszubauen

- a) Dabei soll in den Verdichtungsräumen die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken umfaßt, und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt.
- b) In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur, ist die Verkehrsbedienung möglichst durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sicherzustellen.

Um eine bessere Koordination mit dem Individualverkehr zu erreichen, ist die Netzverknüpfung durch eine nutzerfreundliche Ausgestaltung von Umsteigeanlagen (Park + Ride, Bike + Ride) sicherzustellen.

Änderungen der F.D.P.-Landtagsfraktion NRW

(5) In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden. Notwendig ist ein Grundnetz von Schienenverbindungen, auf das die Busnetze mit dem Ziel ausgerichtet werden, eine Verbindung zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.

(6) Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden. Dabei soll der besonderen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden.

(6) Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden. Dabei soll der besonderen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Bevölkerung, insbesondere den Belangen von Berufstätigen und Arbeitgebern sowie von Schülern und Lehranstalten, Rechnung getragen werden.

(7) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse genutzt werden.

(8) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu berücksichtigen.

(9) Den Belangen von Frauen ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

(10) Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.

(9) Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und den Belangen der Nutzer sowie zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit einzuräumen, zu gleichen Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.

(10) Die Aufstellung des Nahverkehrsplans hat unter Beachtung von Wettbewerbsgleichheit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu erfolgen.

Zweiter Abschnitt. Zuständigkeiten

§ 3

Aufgabenträger

(1) Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte. Unter den Voraussetzungen der §§ 4 bis 6 sind auch kreisangehörige Gemeinden und Zweckverbände Aufgabenträger. Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht im folgenden besondere Pflichten auferlegt werden.

(2) Die Aufgabenträger sind zuständige Behörde für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. EG Nr. L 156 S. 1) in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 169 S. 1).

§ 4

Kreisangehörige Gemeinden

(1) Im Ortsverkehr kann der Kreis einer Gemeinde mit ihrem Einvernehmen Aufgaben übertragen. Er hat diese Aufgaben zu übertragen, wenn die Gemeinde dies verlangt und überörtliche Belange nicht entgegenstehen. Auch ohne Übertragung können kreisangehörige Gemeinden das vom Kreis oder Zweckverband bewirkte ÖPNV-Angebot eigenverantwortlich erweitern.

(2) Im Nachbarortsverkehr kann der Kreis einer oder mehreren Gemeinden Aufgaben übertragen, wenn die beteiligten Gemeinden sich darüber geeinigt haben; er hat diese Aufgaben zu übertragen, wenn eine Große oder Mittlere kreisangehörige Stadt durch ein eigenes Unternehmen ÖPNV im Sinne des § 1 Abs. 2 oder 3 betreibt oder an einem solchen Unternehmen wesentlich beteiligt ist.

(3) Durch Vereinbarung oder durch allgemeine Regelung des Kreises kann bestimmt werden, daß bei Entscheidungen des Kreises die betroffenen Gemeinden zu beteiligen sind.

(4) Soweit ein Kreis Aufgaben nach § 5 Abs. 3 Satz 3 auf einen Zweckverband übertragen hat, gelten die Absätze 1 und 2 entsprechend.

§ 5

Überörtliche Zusammenschlüsse

(1) Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden die Kreise und kreisfreien Städte einen Zweckverband. Hierbei sind die vorhandenen Kooperationsräume, die in der Anlage zu diesem Gesetz aufgeführt sind, zu berücksichtigen.

§ 4 Absatz 3 wird § 3 Absatz 5:

(5) Entscheidungen des Kreises, die den Ortsverkehr betreffen, erfolgen im Einvernehmen mit der beteiligten Gemeinde. Bei Entscheidungen des Kreises mit Auswirkungen auf den Nachbarortsverkehr ist das Einvernehmen der Mehrheit der beteiligten Gemeinden herbeizuführen.

Anderungen der F.D.P.-Landtagsfraktion NRW

§ 8

Nahverkehrsplan

(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Bei der Aufstellung sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten; die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Ausbauplans sind zu berücksichtigen.

(2) Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten.

(3) In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistung des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlußbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten darzustellen. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.

§ 8 wird § 7

§ 7

Regionaler Nahverkehrsplan

- (1) Die regionalen Verkehrskooperationen stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen regionalen Nahverkehrsplan auf. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten; die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Ausbauplans sind zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan darf nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führen.
- (3) In den regionalen Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung, Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistung des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlußbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die regionalen Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die gemeinschaftlichen Beförderungsbedingungen und Tarifstrukturen zu enthalten und weiter zu entwickeln.

~~Änderungen der F.D.P.-Landtagsfraktion NRW~~

§ 9

Aufstellungsverfahren

~~§ 9 wird § 8~~

§ 8

Aufstellungsverfahren

(1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit Gemeinden nach § 4 Abs. 1 oder 2 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen erforderlich. Über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens ist die Bezirksplanungsbehörde unverzüglich zu unterrichten.

(2) Die vorhandenen Unternehmer (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG) wirken bei der Aufstellung mit. Dritte können hinzugezogen werden.

(3) Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Dies gilt entsprechend für Zweckverbände.

(4) Über den Nahverkehrsplan entscheidet die Vertretungskörperschaft der in § 8 Abs. 1 genannten Aufgabenträger. Der Plan ist in geeigneter Weise bekanntzumachen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten.

(5) Der Nahverkehrsplan ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die Absätze 1 bis 4 gelten hierfür entsprechend.

(1) Der regionale Nahverkehrsplan wird unter Beteiligung der betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit der Nahverkehrsplan den Ortsverkehr betrifft, ist das Einvernehmen mit der beteiligten Gemeinde herzustellen. Bei Auswirkungen auf den Nachbarortsverkehr ist das Einvernehmen der Mehrheit der beteiligten Gemeinden erforderlich.

§ 14

§ 14

Sonstige Förderung des ÖPNV

Sonstige Förderung

(1) Aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes können den Aufgabenträgern neben den Zuwendungen nach § 11 Zuwendungen zur Förderung des SPNV gewährt werden, sofern

- a) eine deutliche Verbesserung des Verkehrsangebotes gegenüber dem Fahrplan 1993/1994 ermöglicht,
- b) die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strecken des SPNV gefördert oder
- c) der Bau neuer Schienenstrecken von besonderer verkehrlicher Bedeutung mit Zustimmung des Landes gefördert werden soll.

Die Gewährung von Fördermitteln nach den Buchstaben a. und b. und die Förderung der Investitionen für Infrastrukturmaßnahmen oder der Beschaffung von Fahrzeugen schließen sich gegenseitig aus.

(2) Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände erhalten jeweils eine jährliche Pauschale in Höhe von einer Million DM als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen. Die Pauschale bleibt auch dann erhalten, wenn Kreise oder kreisfreie Städte ihre Aufgaben ganz oder teilweise auf einen Zweckverband übertragen; in diesen Fällen ist die Pauschale nach Maßgabe der Zweckverbandssatzung ganz oder teilweise weiterzuleiten. Können Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände ihren

- (2) Kreise, kreisfreie Städte und regionale Verkehrskooperationen erhalten jeweils eine jährliche Pauschale in Höhe von einer Million DM als allgemeine Förderung zur Verbesserung des Leistungsangebotes und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Gemeinden mit Aufgabenverantwortung nach § 4 Abs. 1 und 2 sind an der dem Kreis zustehenden Pauschale zu beteiligen. Die Pauschale bleibt auch dann erhalten, wenn Kreise oder kreisfreie Städte ihre Aufgaben ganz oder teilweise auf regionale Verkehrskooperationen übertragen. Können Kreise, kreisfreie Städte und regionale Verkehrskooperationen ihren in Satz 1 genannten Aufgaben nicht nach, kann die Bewilligungsbehörde die Pauschale kürzen oder zurückfordern.

in Satz 1 genannten Aufgaben nicht nach, kann die Bewilligungsbehörde die Pauschale kürzen oder zurückfordern.

Änderungen der F.D.P.-Landtagsfraktion NRW

§ 15

Zuständigkeiten

(1) Die Bezirksregierungen sind Bewilligungsbehörde für die Zuwendungen nach den §§ 11, 12 Abs. 3, 13 und 14 Abs. 1. Sie sind ferner zuständig für die Gewährung der Pauschale nach § 14 Abs. 2.

(2) Die Landschaftsverbände sind Bewilligungsbehörde für die Zuwendungen für Infrastrukturmaßnahmen nach § 12 Abs. 1 und 2.

§ 16

Aufsicht

(1) Die Aufgabenträger unterliegen der Aufsicht des Landes. Die Aufsicht erstreckt sich darauf, daß die Vorschriften dieses Gesetzes beachtet werden.

(2) Der Oberkreisdirektor als untere staatliche Verwaltungsbehörde führt die Aufsicht über die kreisangehörigen Gemeinden.

(3) Die Bezirksregierung führt die Aufsicht über die Kreise, die kreisfreien Städte und die Zweckverbände, deren Sitz in ihrem Gebiet liegt.

(4) Oberste Aufsichtsbehörde ist das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium.

(5) Die Vorschriften über die allgemeine Aufsicht über Gemeinden und Gemeindeverbände bleiben unberührt.

§ 16

Umlage

(1) Die Kreise erheben zur Finanzierung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV eine Umlage; ausgenommen sind Leistungen der Gemeinden, die das vom Kreis bewirkte ÖPNV-Leistungsangebot erweitern oder ergänzen sowie die Kosten für die ihnen nach § 4 Abs. 1 und 2 übertragenen Aufgaben.

(2) Der vom Kreis zu finanzierende anderweitig nicht gedeckter Aufwand ist zu

- a) 25 % nach der Einwohnerzahl
- b) 75 % nach den im Gebiet der Gemeinden erbrachten Verkehrsleistungen der Verkehrsunternehmen umzulegen.

Im Einvernehmen mit der Mehrheit der Gemeinden kann der Kreis eine hiervon abweichende Umlageregulierung festlegen.

§ 16 wird § 17

Fünfter Abschnitt. Schlußbestimmungen

§ 17

§ 17 wird § 18

Übergangsregelung

(1) Bei Inkrafttreten dieser Vorschrift bestehende Verpflichtungen des Landes aus Grundverträgen, die mit Zweckverbänden abgeschlossen worden sind, bleiben für die vereinbarte Mindestlaufzeit bestehen. Für diesen Zeitraum entfällt eine Förderung der Zweckverbände und ihrer Mitglieder nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 und 5 in Verbindung mit §§ 13 und 14 Abs. 2.

(2) Übersteigt die Förderung nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 13 die durch die vertragliche Verpflichtung des Landes abgedeckte Fahrzeugförderung, so wird die vertragliche Förderung des Landes um den Unterschiedsbetrag ergänzt.

(3) Übersteigen die Zuwendungen des Landes nach § 10 Abs. 1 Nr. 4 und 5 in Verbindung mit den §§ 13 und 14 Abs. 2 die vertraglichen Leistungen und den nach § 17 Abs. 2 ermittelten Unterschiedsbetrag, so erhöht sich die Förderung des Landes zusätzlich um den verbleibenden Differenzbetrag.

(4) Die Verwendung der Leistung nach den Absätzen 2 und 3 richtet sich nach den vertraglichen Regelungen.

§ 19

Aufhebung der Kreisordnung

§ 56 Abs. 6 der Kreisordnung für das Land NRW wird aufgehoben.

§ 18

§ 18 wird § 20

Inkrafttreten

(1) Die §§ 1, 2, 5, 7 und 16 treten am Tage nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.