



VERKEHRSClub DEUTSCHLAND e.V.

LV Nordrhein-Westfalen
Sprecher des Vorstands:
Iko Tönjes
Leostr. 10
40545 Düsseldorf
Tel.: (0211) 589353

An den
Landtag Nordrhein-Westfalen
- Verkehrsausschuß -

Düsseldorf, den 21.11.1994

Betr.: Anhörung am 25.11.1994 zum Regionalisierungsgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit, unsere Einschätzungen zur Regierungsvorlage des Regionalisierungsgesetzes NW noch einmal schriftlich und persönlich darstellen zu können.

Beiliegend finden Sie unsere Antwort auf den Fragenkatalog zur Anhörung. Eine übersichtlichere Darstellung von Schwerpunkten und Zusammenhängen der Regionalisierung aus Sicht des VCD liefern die beigefügten Leitlinien ("Weichen stellen").

Unsere bereits vorliegenden Stellungnahmen zum Fragenkatalog des Ministeriums vom Januar und zum Referentenentwurf des Gesetzes gelten im wesentlichen weiter.

Wir hoffen, daß der Dialog über das sehr komplexe und risiko- wie chancenreiche Thema Regionalisierung auch nach dem naturgemäß kurzen Meinungsaustausch auf der Anhörung weitergeht. Es bleiben noch eine Menge offener Fragen und Probleme.

Mit freundlichen Grüßen

(Iko Tönjes), Sprecher des Vorstands

Anlagen:
Antworten zum Fragenkatalog
"Weichen stellen" - Leitlinien des VCD zur Regionalisierung





VERKEHRSClub DEUTSCHLAND e.V.

LV Nordrhein-Westfalen
Iko Tönjes
Leostr. 10
40545 Düsseldorf
Tel. (0211) 589353

Düsseldorf, den 20.11.1994

**Antworten des VCD Nordrhein-Westfalen
zum Fragenkatalog für die öffentliche Anhörung
des Verkehrsausschusses des Landtags NW am 25.11.1994
zum Regionalisierungs- und ÖPNV-Gesetz**

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

Die Bestimmung der Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger mit der Regelung, daß kreisangehörige Gemeinden immer den örtlichen Verkehr übernehmen können, wenn sie dies wollen, ist sachgerecht.

Bestrebungen z.B. des Zweckverbandes des VRR, die Kompetenz für den gesamten ÖPNV in seinem Verbundraum an sich zu ziehen, gefährden die bürgernahe Organisation des ÖPNV vor Ort.

Die kreisangehörigen Gemeinden bestimmen in ihrem Kreis als Aufgabenträger direkt das örtliche und zwischenörtliche Verbundangebot mit. Sie wirken über ihre Kreise in den Verbundgremien mit, die für allgemeine Standards und den regionalen Verkehr zuständig sind.

Eine direkte Beteiligung kreisangehöriger Gemeinden in den Verbundgremien sollte es nur im Ausnahmefall geben, z.B. wenn die Gemeinde einen eigenen Verkehrsbetrieb besitzt.

Wir haben starke Zweifel, ob die Verbände in der Lage sein werden, einerseits die finanziellen Risiken des SPNV langfristig zu tragen und andererseits einen verbundübergreifenden SPNV fahrgastgerecht zu organisieren.

Wir würden es deshalb begrüßen, wenn das Land den SPNV insgesamt, zumindest aber die verbundübergreifenden Verkehre bestellt und dabei auch die Kooperation mit anderen Bundesländern übernimmt. Das ist auch deshalb naheliegend, weil in fast allen anderen Ländern das Land selbst diese Funktion übernehmen will.

2. Soll der ÖPNV pflichtige oder freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe sein?

Der ÖPNV soll eine Pflichtaufgabe sein, um einheitliche und dauerhafte Qualitätsstandards im ganzen Land gewährleisten zu können, und diese sind nötig, damit der ÖPNV tatsächlich in Bezug auf Freizügigkeit und Komfort eine Alternative zum privaten Auto werden kann.

Beispielsweise geht es um einen landesweiten integralen Taktverkehr, wie er auch in anderen Bundesländern vorgesehen ist, der Mindesttakte und -Betriebszeiten und Anschlußqualitäten garantiert, so daß man ohne großes Fahrplanwälzen sicher sein kann, auch im Abendverkehr noch überall ein bekanntes Grundangebot und gesicherte Anschlüsse vorzufinden.



Außerdem gibt es eine Reihe von zwangsläufig pflichtigen Teilaufgaben (vgl. Antwort zu 3.), so daß die Pflichtigkeit des ÖPNV insgesamt nur die konsequente Folge ist.

Pflichtaufgabe bedeutet weder eine volle Finanzierungspflicht durch das Land noch das Ende der kommunalen Selbständigkeit, wie andere Pflichtaufgaben, z.B. der Straßenbau, deutlich zeigen. Auch bisher als Gegenargument angeführte steuerliche Nachteile können, sofern sie überhaupt greifen, aufwandsneutral ausgeglichen werden, sofern dies tatsächlich politisch gewollt ist.

Die Einhaltung von Qualitätsstandards kann jedoch hilfsweise auch durch entsprechende Bedingungen an die finanzielle Förderung und allgemeine Planungsrichtlinien durchgesetzt werden.

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

Pflichtige Aufgaben im ÖPNV sind u.E. auf jeden Fall:

- die Aufstellung eines Nahverkehrsplans (gem. PBefG) und die Überwachung der dort vorgegebenen Qualitäten;
- der volle finanzielle Ausgleich für nur gemeinwirtschaftlich zu betreibende Verkehre (gem. EG-VO 1191/69, geändert durch EG-VO 1893/91);
- die Sicherung von Trassen für den Schienenverkehr (Raumordnungs- und Landesplanungsrecht);
- die Sicherung einer angemessenen Erschließung aller Siedlungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bauleitplanung); hierzu sollten die Nahverkehrspläne als Fachpläne in der Bauleitplanung Geltung bekommen;
- die Bestellung von Schienenverkehrsleistungen (gem. RegG des Bundes und der Länder) über die Zweckverbände;
- Abstimmungen zwischen den Verkehrsträgern und Aufgabenträgern über das ÖPNV-Angebot (gem. PBefG);
- die Einhaltung vom Land oder von anderer Stellen vorgegebenen Standards, um die im PBefG verlangte "ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV" sicherzustellen.

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

Ein Zweckverband hat den Vorteil der politisch-öffentlichen Kontrolle und ist deshalb vorzuziehen.

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

Formal wird die Verwendung der Mittel durch eine entsprechende Zweckbindung im Gesetz, tatsächlich durch eine ausreichende Prüfung der zweckgerechten Ausgaben sichergestellt. Dies gilt insbesondere für die Betriebszuschüsse nach § 8 (1) RegG.

Die Mittel aus § 8 (2) RegG sollten vorrangig für Investitionen im SPNV, insbesondere für nach GVFG nicht förderfähige Sanierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen und für Vorhaltekosten des Fahrwegs des SPNV verwendet werden, nicht wie in § 12 des Entwurfs vorgesehen, in erster Linie für erweiterte GVFG-Programme. Für Ausbauinvestitionen sind zudem die für den SPNV reservierten 20 % der Mittel des Schienenwege-Ausbaugesetzes einzufordern.

Im SPNV besteht nämlich ein sehr hoher Nachholbedarf für Investitionen, die sowohl auf der Kostenseite wie auch für die Kunden erhebliche Vorteile bringen können. Außerdem ist die Bezuschussung der Vorhaltekosten des Fahrwegs für den SPNV von existentieller Bedeutung, um zu vertretbaren Trassenpreisen zu kommen.

Schließlich werden Mittel für Betriebszuschüsse benötigt, die ein über den Fahrplan 93/94 hinausgehendes Angebot im SPNV finanzieren.

Eine Erweiterung der allgemeinen GVFG-Programme ist dagegen wegen des z.Zt. bereits recht hohen Ausbaustandards und wegen des Übergangs zu kostensparenden oberirdischen Lösungen nicht vordringlich. Es ist nicht so, daß mit dem RegG des Bundes mehr Geld als bisher zur Verfügung steht. Im Gegenteil ist angesichts des erhöhten Finanzbedarfs für Investitionen und Betrieb des SPNV, der durch das RegG des Bundes nur teilweise ausgeglichen wird, davon auszugehen, daß die Mittel für den sonstigen ÖPNV eher knapper werden, so daß das hohe Niveau der GVFG-Programme vermutlich nicht gehalten werden kann. (vgl. Antwort zu 10.)

Die im Gesetz vorgesehene besondere finanzielle Förderung der Umstellung von Schienenverkehr auf Busverkehr wird dem Schienenverkehr mit Sicherheit erheblich schaden. Es handelt sich dabei um eine vermutlich sehr wirksame Stilllegungsprämie. Diese Bestimmung muß unbedingt gestrichen werden. Schienenersatzverkehr sollte nur im Rahmen der allgemeinen Förderung des Busverkehrs finanziell unterstützt werden.

Besonders zu fördern ist dagegen die sinnvolle Umstellung von Eisenbahn- auf Stadtbahnbetrieb, um den Schienenverkehr zu erhalten und zu verbessern. Hierzu finden wir erstaunlicherweise im Gesetzentwurf nichts, diese Strategie fällt aus § 11 (2) des Gesetzentwurfs heraus, da es sich u.U. nicht um eine nichtbundeseigene Eisenbahn, sondern einen Straßenbahnbetrieb, aber wohl auch nicht um einen Schienenersatzverkehr handelt.

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

Das Land sollte diese Aufgabe wahrnehmen (vgl. Antwort zu 1.). Am besten könnte dies durch eine allgemeine Landesverkehrsbehörde geschehen (vgl. Antwort zu 7.)

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

Die Verbände sind anzuhalten, jetzt zügig die konkreten organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen, um die Bestellerfunktion für den SPNV ab 1996 übernehmen zu können. Das Land kann planerische und finanzielle Unterstützung für den Aufbau dieser Voraussetzungen geben. Falls dies nicht erreicht wird, muß das Land die Aufgabe zumindest vorübergehend selbst übernehmen.

Die Übernahme des Betriebs durch nichtbundeseigene Eisenbahnen sollte von vorneherein als gleichberechtigte Betriebsform gefördert werden.

Der VCD ist der Meinung, daß das Land Qualitätsstandards vorgeben muß und wie andere Bundesländer ein landesweites Angebotsmodell (Integraler Taktfahrplan) entwickeln sollte.

Der VCD hält die Weiterentwicklung der Straßenverwaltung bei den Landschaftsverbänden zu integrierten Landesverkehrsbehörden für erforderlich, um einheitliche Standards zu entwickeln und durchzusetzen und um den ÖPNV dem Straßenverkehr organisatorisch und planerisch gleichzustellen.

Es müssen ausreichend Mittel zur Sanierung der Strecken in bezug auf rationelle Betriebsführung sowie die Qualität für den Kunden bereitgestellt werden. Vor kostspieligen Neubaumaßnahmen muß eine umfassende Sanierung des vorhandenen Netzes stehen.

Das Land muß bereit sein, die finanziellen Risiken des SPNV mitzutragen. Die Zweckverbände haben über die Zuweisungen aus dem RegG hinaus keine Mittel zur Finanzierung des SPNV zur Verfügung. Notwendige Angebotserweiterungen und mögliche Kostensteigerungen müssen vom Land mitfinanziert werden.

Auch nach einer Investitionsförderung kann eine ergänzende Bezuschussung der Betriebskosten erforderlich sein, die im Gesetzentwurf in § 14 ausgeschlossen ist. Dies gilt z.B. für den Ausbau bzw. die Sanierung von SPNV-Strecken, die ohne zusätzliche Betriebszuschüsse vielfach noch nicht lebensfähig sind.

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

Eine parlamentarische Entscheidung ist vorzuziehen, wobei die Betroffenen einschließlich der Fahrgastorganisationen in den Beratungsprozeß eingebunden sein müssen.

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

Die Verkehrsunternehmen sind für die konkrete Beschaffung von Fahrzeugen zuständig. Dabei sind die von den Aufgabenträgern vorzugebenden Standards einzuhalten und die für das im Nahverkehrsplan vorgesehene Angebotsniveau notwendigen Kapazitäten zu gewährleisten.

Ein fester Zuschußsatz sollte vorgegeben werden. Er wäre so zu bemessen, daß mit dem vorhandenen Finanzvolumen alle zu erwartenden Anträge bedient werden können. Die Zweckverbände können die Bedarfsanmeldungen aus ihrem Bereich evtl. koordinieren.

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

Bei den veröffentlichten Trassenpreisen und den zusätzlich anfallenden eigentlichen Betriebskosten werden die Regionalisierungsmittel für den SPNV nicht ausreichen. Investitionsmittel für den gewaltigen Nachholbedarf zur Sanierung und Verbesserung des Eisenbahnnetzes stehen in völlig unzureichendem Ausmaß zur Verfügung.

Außerdem stehen die Betriebsmittel im wesentlichen nur für Leistungen im Umfang des Angebots 1993/94 bereit. Es fehlen ausreichende Mittel für zusätzliche Leistungen, die für die Vertaktung von Leistungen (z.B. auf der Strecke Kaarst - Düsseldorf - Mettmann oder auf neuen S-Bahn-Strecken) und für die Schließung von Angebotslücken und Kapazitätsengpässen notwendig sind.

Einige Zahlen:

Wir haben an Betriebszuschüssen für den SPNV in Nordrhein-Westfalen vom Bund gem. § 8 (1) RegG für das Jahr 1996 1.150 Mio.DM zur Verfügung.

In NW wurden 1993/94 rd. 72,5 Mio. Zug-km der DB AG im SPNV erbracht. Das ergibt einen rechnerischen Betriebszuschuß von rd. 15,90 DM/Zug-km.

Eine Erweiterung der Betriebsleistungen um nur 2 % bedeutet eine Erhöhung des Zuschußbedarfs um bis zu 25 Mio.DM.

Bei einem durchschnittlichen SPNV-Trassenpreis von 9 - 10 DM, der etwa den veröffentlichten DB-Preisen entspricht, haben wir beim Angebot 93/94 bereits fast 700 Mio.DM an reinen Trassenkosten in NW ohne Benutzung von Rangieranlagen, Bahnhöfen etc. und ohne Kosten für Fahrzeuge und Betrieb. Der VCD hat seit langem davor gewarnt, den Fahrweg eigenwirtschaftlich betreiben zu wollen und dadurch den SPNV vor unlösbare finanzielle Aufgaben zu stellen.

Im neuen Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) wurden mit der DB Zug-km-Gesamtkosten von 25,80 DM vereinbart. Setzen wir diese Zahlen als aktuelle Aufwandszahlen an, ergibt sich ein Zuschußbedarf in NW für das Angebot 93/94 hochgerechnet auf das Jahr 1996 von 1.360 Mio.DM, d.h. ein Mehrbedarf gegenüber den Bundeszuschüssen von rd. 210 Mio.DM.

Bei der Regionalbahn Kaarst - Düsseldorf - Mettmann wurden im ursprünglichen Konzept aufgrund von Angaben der DB rd. 1,5 Mio.DM an jährlichen Trassenkosten angesetzt. Nach den neuen Preisvorstellungen der DB AG sind künftig rd. 10 Mio.DM fällig, die die Finanzierung des Betriebs kaum noch möglich machen.

Diese Zahlen sollen die Größenordnung veranschaulichen, um die es beim SPNV geht.

Zusätzliche Mittel zur Verbesserung des sonstigen ÖPNV werden kaum zur Verfügung stehen, im Gegenteil: da das gesamte finanzielle Risiko für den SPNV auf die Kommunen und ihre Zweckverbände abgeladen wird, kann es passieren, daß Mittel aus dem kommunalen ÖPNV zum SPNV umgeschichtet werden müssen.

Für den Bedarf an Investitionsmitteln liegen uns keine Gesamt-Schätzungen für das Land vor. Hierzu müßten u.a. die Ergebnisse der Regionalarbeitskreise (RAK) zur Rahmenvereinbarung DB/Land ausgewertet werden.

Zwei Beispiele aus dem Düsseldorfer Raum mögen aber die Größenordnungen verdeutlichen:

Für die Strecke Duisburg - Düsseldorf - Köln (64 km) nennt der RAK rd. 55 Mio.DM Bedarf an Investitionen zur Sanierung und Verbesserung der Haltepunkte, dazu kommen 126 Mio.DM für den Streckenausbau.

Für die in kommunale Regie übernommene Strecke Kaarst - Düsseldorf - Mettmann (insges. 34 km, davon aber nur 23 km auszubauen außerhalb der mitbenutzten S-Bahn-Strecke) werden Gesamtinvestitionen von 129 Mio.DM einschl. der Fahrzeuge geplant.

Die sehr großen Investitionen zur Sanierung von Brückenbauwerken, die in den nächsten Jahren anstehen, sind in allen diesen Rechnungen noch nicht enthalten.

Diese Zahlen sind im Vergleich zum U-Bahn-Bau (mind. 100 Mio DM / km) pro Kilometer noch recht bescheiden, für das ganze Bahnnetz in Nordrhein-Westfalen in der Summe aber doch sehr erheblich.

Die Finanzierung dieser Maßnahmen muß Vorrang haben.

Durch Investitionen im SPNV können die Kosten erheblich gesenkt und die Nachfrage gesteigert werden. Dadurch können die oben genannten finanziellen Risiken wesentlich vermindert werden.

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

Die Übernahme von Altschulden, die Sanierung der Anlagen und andere Leistungen, die für die DB AG vom Bund übernommen wurden, sind in gleicher Weise vom Land für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu übernehmen.

Zusätzliche Schienenverkehrsleistungen, die über das Angebot von 93/94 hinausgehen und z.B. zur Einführung des landesweiten integralen Taktverkehrs notwendig sind, sind ausreichend zu finanzieren, um nicht auf einem zufälligen Status Quo zu verharren.

Nichtbundeseigene Eisenbahnen sind von vorneherein gleichberechtigt in die Förderung aufzunehmen.

Ein beispielhaftes Problem ist die bekannte Strecke Kaarst - Düsseldorf - Mettmann, die sofort einer entsprechenden Zuschußregelung bedarf, damit das geplante S-Bahn-ähnliche Angebot und die Trassenpreisforderungen der DB AG finanziert werden können. Andernfalls werden wir die paradoxe Situation haben, daß die Regionalisierung, die die örtliche Verantwortung stärken soll, dazu führt, ein kommunales Schienenverkehrsprojekt zu zerstören.

Die ergänzenden Landesmittel sind im bisherigen Umfang für den ÖPNV zu sichern und zu dynamisieren.

Die Vorhaltekosten der Schienenwege sind zumindest teilweise durch Bund und Land zu finanzieren, um dadurch den Kostendruck der Trassenpreise zu senken. Mittel zur Sanierung der vorhandenen Strecken sind in erheblichem Umfang bereitzustellen, wobei dies nur teilweise über die Bestimmungen des GVFG möglich ist.

12. Welche Möglichkeiten für die Beteiligung von Fahrgästen und ihren Organisationen sollen gesetzlich verankert werden?

Die institutionelle Beteiligung der Fahrgäste ist das effizienteste und kostengünstigste Instrument, um Fahrgastfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Dabei sind Fahrgast-Organisationen, die die Interessen der Kunden sehr genau kennen und zusammenfassen und die eine erhebliche Kompetenz in Nahverkehrsfragen entwickelt haben, besonders einzubeziehen.

Bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen sollen Fahrgastorganisationen als Träger öffentlicher Belange berücksichtigt werden. Insbesondere sind umfassende Mängelanalysen als Vorbereitung bzw. Bestandteil von Nahverkehrsplänen in enger Kooperation mit Fahrgastgruppen zu erstellen.

Fahrgastbeiräte sind als Soll-Vorschrift im Gesetz für die Zweckverbände und bei den Aufgabenträgern vorzusehen. Größe, Zusammensetzung etc. sollten nicht vorgegeben werden, um örtlich angepasste Lösungen und Experimente mit diesem neuen Instrument zu ermöglichen. Der Beirat kann jedoch nur wirksam werden, wenn er echte Kompetenzen erhält. Hierzu gehört ein Anhörungs- und Beteiligungsrecht bei allen wichtigen Planungen sowie die Entsendung von Mitgliedern in die Zweckverbände oder die Aufsichtsgremien der Regie-Ebene.

Fahrgastorganisationen können auch Aufgabenträger und Genehmigungsbehörden bei der Überwachung qualitativer Angebotsstandards (Qualitätskontrolle), bei der Planung und Beratung zur Mobilitätsentwicklung u.a.m. unterstützen.

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

Falls notwendig, kann das Gesetz jederzeit geändert werden, was bei dem Bund-Länder-Kompromiß auf Bundesebene nicht so leicht möglich ist. Deswegen ist eine Revisionsklausel nicht unbedingt erforderlich. Es wird aber nach der Klärung einiger bisher noch offener Rahmenseetzungen (z.B. Ausschreibungsverfahren) und nach den ersten Erfahrungen in der Praxis sicher einige Regelungen des Gesetz überprüft werden müssen.

Eine automatische Revision der Finanzregelungen ist nur dann sinnvoll, wenn nachprüfbar Regeln für die Berechnung des Finanzvolumens aufgestellt wurden. Dies ist für die Bundesmittel der Fall (Finanzierung des SPNV-Angebots 93/94), für die Landesmittel aber nicht ("nach Maßgabe des Haushalts"). Der VCD ist allerdings der Meinung, daß auch das Volumen der Landesmittel konkret vorgegeben und dynamisiert werden sollte.

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

Ein "echter Markt" setzt voraus, daß 1. die Infrastruktur in brauchbarem Zustand ist, 2. der Marktzugang für regionale Anbieter von Schienenverkehrsleistungen praktisch gleichberechtigt möglich ist, aber auch 3., daß die Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene nicht verzerrt sind.

Dazu sind notwendig:

- Sicherung der Trassen und Sanierung der Strecken;

- Übernahme der Fahrwege als öffentliche Infrastruktur analog zur Straße und Vergabe der Fahrplantrassen durch eine von der DB AG unabhängige staatliche Institution;
- neu berechnete Trassenpreise aufgrund veröffentlichter und nachprüfbarer Kostenrechnung und rechnerischer Abgrenzungen sowie Zuschüsse zur Fahrwegvorhaltung zur Reduzierung zu hoher Trassenpreise;
- bessere Differenzierung der Trassenpreise in Bezug auf regionale Mengenstaffel und Streckenqualität;
- Erleichtern der Übernahme einer Eisenbahnstrecke im Stadtbahnbetrieb und Gewährung der SPNV-Zuschüsse auch in diesem Fall;
- keine Belohnung von Stilllegungen, wie sie durch SPNV-Mittel für Schienenersatzverkehr vorgesehen ist;
- Wettbewerbsgerechte Regeln für Fahrwegzugang, Ausschreibung von SPNV-Leistungen etc.;
- ausreichende Sicherheit für Anbieter von Schienenverkehrsleistungen durch längerfristige Verträge mit Aufgabenträgern und Fahrweg;
- angepaßte technische und Sicherheitsvorschriften im Schienenverkehr;
- vergleichbare Anforderungen an Sicherheit, Arbeitsvorschriften und Wegekostendeckung im Lkw-Bereich mit umfassender Überwachung, wobei Umwelt- und Staukosten im Straßenverkehr voll getragen werden müssen.

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

Anforderungen an einen Nahverkehrsplan sollten sein:

- Verkehrs- und umweltbezogene Zielvorgaben und potentialorientierte ÖPNV-Angebotsplanung für eine offensive Verkehrspolitik statt Prognosen für eine überholte Anpassungsplanung;
- umfassende Mängelanalysen des derzeitigen ÖPNV (v.a. aus Fahrgast- und besonders Frauensicht);
- Vorgabe des Integralen Taktfahrplans als Grundprinzip für den regionalen Verkehr;
- Standards zu Erschließung (Netz und Haltestellen), Bedienung (Fahrplan), Verknüpfung (Anschlüsse), Qualität (Fahrzeuge, Fahrweg, Haltestellen, Service, ..) und Information des ÖPNV;
- Regeln zur Qualitätskontrolle und Kundenkommunikation;
- Verknüpfung mit dem Fernverkehr und mit anderen Verkehrsmitteln (z.B. Fahrrad);
- Darstellung der notwendigen flankierenden Maßnahmen der Raumplanung und Verkehrslenkung.

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

Die ergänzenden Mittel des Landes müssen im bisherigen Volumen ebenfalls gesetzlich garantiert und dynamisiert werden.
Das Risiko der weiteren Entwicklung der SPNV-Kosten, auch über das Angebot 93/94 hinaus, muß langfristig von Bund und Land übernommen werden.

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

Die kreisangehörigen Gemeinden nehmen indirekt Einfluß über die Kreise auf die Zweckverbände. Auch im SPNV ist eine Regelung denkbar, daß Kreise und Gemeinden zusätzliche Leistungen selbst bestellen können bzw. die Verantwortung für Strecken übernehmen können, wenn keine übergeordneten Gesichtspunkte dagegensprechen.

Ergänzungen:

Einige grundlegende Komplexe wurden im Fragenkatalog nicht angesprochen:

- Die Chance zu einer neuen integrierten Verkehrspolitik wurde nicht genutzt, die Verkehrspolitik und -planung bleibt sektoral. Für eine bessere Zukunft des Nahverkehrs sind verkehrsmittelübergreifende regionale Verkehrsbehörden und integrierte Mobilitätsentwicklungspläne notwendig, die den Umweltverbund insgesamt im Blick haben und gleichzeitig steuernde Maßnahmen für den Autoverkehr planen. Nur dann ist der ÖPNV wirklich dem Straßenverkehr gleichgestellt.

- Die örtlichen Aufgaben für den ÖPNV können nur dann richtig wahrgenommen werden, wenn die organisatorischen Voraussetzungen vorhanden sind. Dies müßte durch die Schaffung von Nahverkehrsämtern in den Kreisen und kreisfreien Städten und die Benennung von Nahverkehrsbeauftragten in den kreisangehörigen Kommunen geleistet werden.

- Der SPNV wird nur überleben, wenn auch der regionale und regionale Schienengüterverkehr eine Zukunft hat. Die entsprechenden Konzepte und Technologien sind inzwischen vorhanden, die entsprechenden planerischen und finanziellen Voraussetzungen fehlen jedoch, so daß der Güterverkehr auf der Schiene eher noch weiter abgebaut wird. Dies müßte im Gesetz bzw. einer ergänzenden Regelung behandelt werden.

Es geht um die Modernisierung von Güterbahnstrecken, um neue Umschlaganlagen und Anschlußgleise, um regionale Güterkonzepte mit Vorrang für die Schiene.

Udo Tj