

KARL-HEINZ ZIMMERMANN  
BEZIRKSLEITER

GEWERKSCHAFT DER EISENBÄHNER  
DEUTSCHLANDS  
BEZIRKSLEITUNG KOLN  
GOLDGASSE 2, 50668 KOLN  
POSTFACH 10 15 29  
TELEFON 02 21/12 30 25-26  
50475 KOLN

Per Eilboten!

Präsidentin  
des Landtags  
Nordrhein-Westfalen  
Frau Ingeborg Friebe  
Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf

22. November 1994

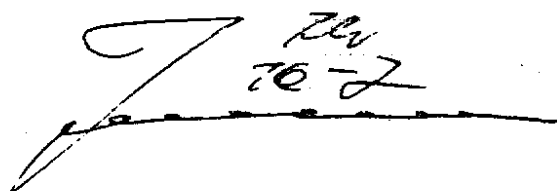
**Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen  
Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV  
(Regionalisierungsgesetz NW)  
Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 11/7847**

Sehr geehrte Frau Friebe,

wie von Ihnen gewünscht, übersende ich Ihnen beiliegend die  
Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Landesregierung NRW.

An der Anhörung wird, wie in meinem Schreiben vom 31.10.94  
mitgeteilt, Herr Alois Weis teilnehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage



# **Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands**

**Bezirksleitung Köln**

**Bezirksleitung Essen**

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Landesregierung NRW:

## **"Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV"**

### **Allgemeine Anforderungen an die Regionalisierungsgesetzgebung**

Die Bezirke Essen und Köln der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) verweisen auf die bereits vorgelegten schriftlichen Stellungnahmen:

- das Positionspapier zum Fragenkatalog des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr sowie
- die Stellungnahme zum Gesetzentwurf "Umsetzung der Bahnreform und Regionalisierung des ÖPNV".

Die in diesen beiden Stellungnahmen differenziert dargelegten und begründeten Auffassungen zur Regionalisierungsgesetzgebung und zur zukünftigen Gestaltung des ÖPNV werden hiermit noch einmal bekräftigt.

Die Vorschläge der GdED basieren auf den Prinzipien einer umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsgestaltung. Zukunftsorientierte Verkehrspolitik muß die Kriterien Leistungsfähigkeit, wirtschaftliche Effizienz und Umweltverantwortung miteinander verbinden. Der zunehmenden politischen, wirtschaftlichen und ökologischen Bedeutung des ÖPNV kann das Land NRW nur durch eine spürbare Anhebung der Leistungsstandards sowie die Schaffung einer soliden und dauerhaften Finanzierungsbasis gerecht werden. Der Ausbau des ÖPNV zu einer vollwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr sollte als mittelfristiges Ziel angestrebt werden.

Der Verkehrsträgers Schiene erfüllt aufgrund seiner spezifischen Systemvorteile Sicherheit, Pünktlichkeit und Umweltfreundlichkeit alle wesentlichen Voraussetzungen und Anforderungen an eine moderne Nahverkehrsgestaltung. Beim Ausbau der Infrastruktur sowie bei der Ausgestaltung künftiger Leistungsangebote muß dem SPNV deshalb Vorrang vor dem Straßenverkehr eingeräumt werden.

Bei der Verteilung der Bundesmittel und der Komplementärmittel des Landes muß ein beträchtlicher Nachholbedarf für Investitionen in den Ausbau der Schienenwege und die Beschaffung moderner Schienenfahrzeuge in Rechnung gestellt werden. Diese Zukunftsinvestitionen sind für eine umweltorientierte Wende in der Nahverkehrspolitik unverzichtbar.

## Stellungnahme zu wichtigen Einzelaspekten des Gesetzentwurfs

### Erster Abschnitt. Allgemeine Regelungen

(§ 1 Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen, § 2 Grundsätze)

Die GdED begrüßt die im Gesetzentwurf vorgesehene Vorrangstellung des schienengebunden Personennahverkehrs. Die relativierende Formulierung in Absatz 1 "soweit wie möglich" sollte allerdings gestrichen werden. Desweiteren finden folgende Textpassagen des § 2 die Zustimmung der GdED:

- die erklärte Absicht, das Schienennetz zu erhalten bzw. auszubauen (Absatz 2),
- die Ankündigung, die Attraktivität des ÖPNV - u. a. durch koordinierte Planung und einheitliche Tarifgestaltung - steigern zu wollen (Absatz 3),
- die Aufwertung des Schienenschnellverkehrs, der die Hauptfunktion im Nahverkehrsnetz in Verdichtungsgebieten übernehmen soll (Absatz 4),
- das Angebot alternativer Bedienungsformen (Absatz 7),
- die Berücksichtigung der besonderen Belange von Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist (Absatz 8) sowie
- die Berücksichtigung der besonderen Belange von Frauen (Absatz 9).

Dagegen bleiben die vorgesehenen Regelungen zur Gewährleistung bestimmter Bedienungs- bzw. Leistungsstandards hinter den Erwartungen der GdED zurück. Die entsprechenden Formulierungen im vorliegenden Entwurf sind auslegungsbedürftig (Beispiel: "Gewährleistung einer angemessenen Bedienung"). Auf eine eindeutige und verbindliche Festschreibung von Mindeststandards wurde verzichtet. Die gesetzliche Festlegung zentraler Standards halten wir aber für notwendig und angesichts der zunehmenden Bedeutung des ÖPNV für angemessen.

Eine wesentliche Mindestanforderung an ein attraktives Leistungsangebot im ÖPNV stellt die Einführung eines integralen Taktverkehrs dar. Dadurch ließen sich erhebliche Verbesserungen für die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel erzielen und damit auch ein echter Anreiz für den politischen gewollten Umstieg vom Auto auf den ÖPNV schaffen. Die GdED setzt sich aus diesen Gründen dafür ein, daß die Einführung des integralen Taktverkehrs als ein zentraler Qualitätsstandard in den Entwurf aufgenommen wird.

Die Formulierung in Abschnitt 10, daß allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen ist unter Berücksichtigung von Nachfrage und Wirtschaftlichkeitsaspekten an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden, halten wir für bedenklich. Neben den Kriterien der Verkehrsnachfrage und der Wirtschaftlichkeit sollten auch die Kriterien der Umwelt- und Sozialverträglichkeit gleichgewichtig berücksichtigt werden.

## **Zweiter Abschnitt. Zuständigkeiten**

(§ 3 Aufgabenträger, §4 Kreisangehörige Gemeinden, § 5 Überörtliche Zusammenschlüsse, § 6 Überregionale Verkehrsangebote)

Die GdED hält an ihrer Forderung nach einer Festschreibung der Aufgaben als pflichtige Selbstverwaltungsaufgaben fest. Der ÖPNV sollte den gleichen Stellenwert erhalten wie andere kommunale Pflichtaufgaben. Eine zunehmende Reduzierung der Aufwendungen für den ÖPNV wäre angesichts der stark eingeschränkten Finanzierungsspielräume der öffentlichen Gebietskörperschaften ansonsten vorprogrammiert.

Die Identität von Aufgabenträgerschaft und zuständiger Behörde sowie die Zuweisung der Aufgaben an die Kreise und kreisfreien Städte entspricht den europäischen Richtlinien und den rechtlichen Vorgaben durch den Bund. Die Übertragung von Aufgaben, die ausschließlich örtliche Belange betreffen, auf einzelne Gemeinden ist zweckmäßig und steht im Einklang mit den Prinzipien der Subsidiarität.

Die Dezentralisierung der Verantwortungsbereiche ist aber kein Selbstzweck. Sie darf der dringend notwendige Koordinierung und Vereinheitlichung des Gesamtangebotes an ÖPNV-Leistungen nicht im Wege stehen.

Die vorliegenden Regelungen zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung und zur Bildung von Zweckverbänden werden nach Auffassung der GdED den Anforderungen und Zielen funktionaler und effizienter Organisationsstrukturen nicht gerecht. Sie beinhalten die Gefahr, daß aufgrund lokal begrenzter Sonderinteressen vernünftige Gesamtlösungen verhindert werden. Eine mögliche Zersplitterung des ÖPNV-Angebots muß aber unter allen Umständen vermieden werden. Deshalb halten wir folgende Änderungen bzw. Ergänzungen am Entwurf für dringend erforderlich:

- Die Planungs- und Organisationsbefugnisse der Zweckverbände dürfen nicht auf den SPNV beschränkt bleiben. Im Interesse einer sinnvollen Vernetzung des Nahverkehrsangebots (integraler Taktverkehr, einheitliche Fahrplan- und Tarifgestaltung) müssen die Zuständigkeiten der Zweckverbände auf den gesamten überörtlichen ÖPNV ausgedehnt und rechtsverbindlich festgelegt werden.
- Der räumliche Zuschnitt der Kooperationsräume muß sich an funktionalen Kriterien (koordinierte Planung und Vernetzung des Gesamtangebots) orientieren. Eine räumliche Ausdehnung bzw. eine Zusammenlegung von kleineren Kooperationsräumen sollte angestrebt werden.
- Für die Planung, Organisation und Ausgestaltung der Linienverkehre des SPNV, die sich über mehrere Kooperationsräume erstrecken, sollten die betroffenen Zweckverbände gesetzlich zur Zusammenarbeit verpflichtet werden. Die Federführung sollte in Anbetracht der Bedeutung dieser Verkehre für das Land NRW beim zuständigen Ministerium liegen.

### **Dritter Abschnitt. Verkehrsplanungen**

(§ 7 ÖPNV-Bedarfsplan, ÖPNV-Ausbauplan, § 8 Nahverkehrsplan, § 9 Aufstellungsverfahren)

Die GdED begrüßt die angestrebten gesetzlichen Regelungen zur Aufstellung von ÖPNV-Bedarfsplänen und ÖPNV-Ausbauplänen.

Der ÖPNV-Bedarfsplan sollte als Mindestanforderung eine Bestandsaufnahme, eine Defizitanalyse, eine Nahverkehrsprognose sowie ein mittelfristiges Planungskonzept umfassen.

Der ÖPNV-Ausbauplan sollte als Landesgesetz verabschiedet werden. Die zu realisierenden Verkehrsprojekte sollten in Form einer Prioritätenliste mit entsprechenden Dringlichkeitsstufen bewertet werden.

Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen ist im Gesetzentwurf als eine Pflichtaufgabe der zuständigen Aufgabenträger festgelegt. Diese verbindliche Regelung wird von der GdED unterstützt. Der § 8 sollte aber auch eine verbindliche Regelung darüber enthalten, daß die ÖPNV-Bedarfs- und Ausbaupläne des Landes bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne zu berücksichtigen sind.

Die Verfahren zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen sind ebenfalls ergänzungsbedürftig. Es ist unannehmbar, daß den Verkehrsunternehmen ein Mitwirkungsrecht eingeräumt werden soll, während die zuständigen Gewerkschaften und der DGB unberücksichtigt bleiben. Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind in ganz besonderem Maße von Maßnahmen im Nahverkehrssektor betroffen, nicht nur als Ersteller von Verkehrsleistungen sondern auch als größte Fahrgastgruppe. Die GdED fordert deshalb eine gleichgewichtige Beteiligung der Gewerkschaften an der Aufstellung der Nahverkehrspläne.

Außerdem halten wir eine angemessene Beteiligung anderer gesellschaftlich relevanter Gruppen (z. B. Umweltverbände und Verbraucherorganisationen) für ebenso notwendig wie die Einrichtung von Fahrgast-Beiräten.

### **Vierter Abschnitt. Finanzierung**

(§ 10 Allgemeines, § 11 Zuwendungen für den SPNV, § 12 Investitionsförderung, § 13 Vorhaltekosten für Fahrzeuge, § 14 Sonstige Förderung, § 15 Zuständigkeiten, § 16 Aufsicht)

Ein umwelt- und sozialverträglicher ÖPNV wird auch unter veränderten organisatorischen Rahmenbedingungen nicht kostendeckend zu betreiben sein. Die GdED betrachtet die Schaffung einer soliden und dauerhaften Finanzierungsbasis für den ÖPNV als die zentrale Grundvoraussetzung für eine zukunftsorientierte Nahverkehrspolitik.

Die Verteilung und Weiterleitung der zweckgebundenen Transfermittel des Bundes wird bei weiten nicht ausreichen. Eine spürbare Verbesserung der ÖPNV-Angebote wird sich nur unter der Voraussetzung realisieren lassen, daß sich das Land NRW und die Gebietskörperschaften dazu bereit erklären, weiterhin Komplementärmittel zur Verfügung zu stellen. Die GdED fordert, daß die landeseigenen Mittel mindestens in gleicher Höhe wie bisher - einschließlich eines Inflationsausgleichs - bereitgestellt werden.

Mittelfristig müssen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten des Landes und der Kommunen zusätzliche Finanzierungsquellen für den ÖPNV erschlossen werden, z. B. durch eine stärkere Belastung des motorisierten Individualverkehrs.


Die Zuwendungen des Bundes an die Länder gemäß Regionalisierungsgesetz § 7 sind insbesondere zur Finanzierung des SPNV zu verwenden. Angesichts eines erheblichen Nachholbedarfes an Investitionen ist sicherzustellen, daß diese Bundeszuschüsse auch mittelfristig für Leistungen der DB AG zur Verfügung stehen. Dieses Mindestmaß an Planungssicherheit ist notwendig zur Abdeckung der beträchtlichen Vorhaltekosten im SPNV.

Insbesondere die vorgesehene Regelung in § 11 Absatz 2 bb), die eine Mittelverwendung für Schienenersatzverkehre ab 1998 vorsieht, halten wir aus umweltpolitischen Erwägungen für kontraproduktiv. Dies hätte mit Sicherheit zur Folge, daß sich die Wettbewerbsnachteile des umweltfreundlichen Schienenverkehrs gegenüber dem Busverkehr, verschärfen würden.

In § 12 Absatz 1 wird zwar grundsätzlich festgelegt, daß Komplementärmittel des Landes zur Investitionsförderung bereitgestellt werden, über deren Höhe wird aber keine konkrete Aussage getroffen. In Anlehnung an unsere Forderung zu § 8 halten wir die Beibehaltung der Landesmittel in der bisher gewährten Höhe für eine Mindestbedingung. Um eine spürbare Verbesserungen der ÖPNV-Infrastruktur zu erreichen, ist eine sukzessive Aufstockung der Landesmittel erforderlich.

Köln, den 15. November 1994

Essen, den 15. November 1994

  
Karl-Heinz Zimmermann  
Leiter des GdED-Bezirks Köln

  
Bernhard Ivo  
Leiter des GdED-Bezirks Essen