



An die  
Damen und Herren  
Abgeordnete des Verkehrsausschusses  
des Landtags Nordrhein-Westfalen  
Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf



1 25.03.1996  
R2 Me / FI

**Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)**

**Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 12 / 422 vom 27. November 1995**

**hier: Stellungnahme zur Vorbereitung der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Landtags Nordrhein-Westfalen am 18. April 1996**

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

zunächst herzlichen Dank für die uns eingeräumte Möglichkeit, zu dem vorbezeichneten Gesetzentwurf Stellung nehmen zu dürfen.

**I. Abschaffung der Verwendungsmöglichkeit von Mitteln nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes für die Förderung von Schienenersatzverkehren, um Verbesserungen des Verkehrsangebotes zu ermöglichen**

Der VDV lehnt die von der Landesregierung vorgeschlagene Änderung des § 11 Abs. 2 Buchstabe b) ab.

Die geltende Vorschrift hätte es den kommunalen Aufgabenträgern ermöglicht, ab 1998 Regionalisierungsmittel nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes auch für die Förderung von Schienenersatzverkehren zu verwenden, „um Verbesserungen des Verkehrsangebotes zu ermöglichen“. Insbesondere wegen des vorzitierten Halbsatzes handelt es sich bei der jetzigen Fassung des § 11 Abs. 2 Buchstabe b) um eine ausgewogene Regelung, die maßgeschneiderte und flexible Lösungen „vor Ort“ ermöglichen würde. Weil diese Bestimmung damit den Begriff „Regionalisierung“ konsequent umsetzt, gehört sie zu den fortschrittlichsten Regelungen der ÖPNV-Gesetze der Länder.

So richtig - auch unter strukturpolitischen Gesichtspunkten - ein restriktiver Umgang mit dem Instrument des Schienenersatzverkehrs auch ist: Die vorgeschlagene Änderung erhält nicht nur solche Angebote, die im Interesse des Kunden vorteilhaft sind - was auch durch die bestehende Regelung erfolgen würde -, sondern zementiert auch unwirtschaftliche SPNV-Angebote. Das dürfte vor allem dann zu befürchten sein, wenn bei Stilllegung einer unwirtschaftlichen SPNV-Strecke dem jeweiligen Landkreis die Finanzmittel nicht verbleiben und er sogar selbst den Schienenersatzverkehr finanzieren muß. Die Zweckverbände sollten deshalb nicht gehindert werden, wirtschaftlich auf Dauer perspektivlose SPNV-Leistungen aufzugeben. Da Regionalisierung nicht nur Regionalisierung des SPNV, sondern des ganzen ÖPNV bedeutet, gibt die bestehende Regelung den Aufgabenträgern die Möglichkeit, den regionalen Busverkehr dann auszubauen, wenn er die besseren Verbindungen bietet und danach von wesentlich mehr Bürgern genutzt wird als der SPNV.

Die vorgeschlagene Änderung behindert Rationalisierungsbemühungen der betroffenen Verkehrsunternehmen und kann für die Kunden des ÖPNV potentiell zu Verschlechterungen der Verkehrsbedienung führen.

## **II. Inanspruchnahme der Regionalisierungsmittel nach § 8 Abs. 2 Bundesregionalisierungsgesetz für Betriebskostenzuschüsse nichtbundeseigener Eisenbahnen**

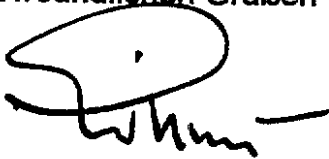
Der VDV begrüßt die Absicht der Landesregierung, auch durch die Neufassung des § 11 Abs. 2 Buchstabe a) Satz 3 und die Einfügung eines neuen Absatzes 3 in das Regionalisierungsgesetz NW die im Interesse der Wettbewerbsneutralität des Staates gebotene Gleichbehandlung zwischen DB AG und öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen bei der Sicherung des Verkehrsangebotes nach dem Fahrplan 1993/1994 konsequent beizubehalten.

Er weist jedoch darauf hin, daß die Mittel nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes, die nun - zumindest temporär - in die Betriebskosten der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen fließen, auch zu einem großen Teil für den straßengebundenen ÖPNV mit seinen hohen Fahrgastzahlen und seiner großen wirtschaftlichen Bedeutung zur Verfügung stehen müssen, da dieser sonst - wegen der Kürzung der GVFG-Mittel ab 1997 - erheblichen Schaden leidet.

Zweifelhaft erscheint dem VDV, ob sich die am Ende des § 11 Abs. 3 (neu) enthaltene Annahme, daß ab dem Jahre 1998 die Förderung des SPNV durch Betriebskostenzuschüsse ausschließlich aus den Mitteln nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes zu erbringen ist, realisieren wird. Denn es ist wenig sicher vorhersehbar, ob und gegebenenfalls welche Erhöhung der Mittel nach § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz des Bundes tatsächlich aus der Revision des Regionalisierungsgesetzes des Bundes resultieren wird; eine weitere Gesetzesänderung ist also nicht unwahrscheinlich.

Gleichwohl unterstützt der VDV den in Abs. 3 (neu) ausgedrückten Willen der Landesregierung, ein Signal zu setzen, die Mittel aus § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes nur temporär für die Betriebskostenzuschüsse der nicht bundeseigenen Eisenbahn einzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr.-Ing. Dr. Ing. E.h. Gimau