

25.09.91

VP - Fz - In

Antrag

des Landes Rheinland-Pfalz

EntschlieBung des Bundesrates zur Regionalisierung des ÖPNV und zur
VeräuBerung der Bahnbusgesellschaften der Deutschen Bundesbahn

DER MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES
RHEINLAND-PFALZ
BM III-43/89

Mainz, den 24. September 1991

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Dr. Henning Voscherau

Sehr geehrter Herr Präsident,

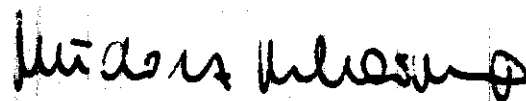
die Landesregierung von Rheinland-Pfalz hat beschlossen, beim Bundesrat
den in der Anlage beigefügten Antrag für eine

EntschlieBung des Bundesrates zur Regionalisierung des ÖPNV
und zur VeräuBerung der Bahnbusgesellschaften der Deutschen
Bundesbahn

einzubringen.

Ich bitte Sie, gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates
die Beratung des EntschlieBungsantrages in den Ausschüssen zu veranlassen.

Mit freundlichen Grüßen



Entschließung des Bundesrates zur Regionalisierung des ÖPNV und zur Veräußerung der Bahnbusgesellschaften der Deutschen Bundesbahn

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf

1. gemeinsam mit den Ländern die Grundvoraussetzung für eine Regionalisierung des ÖPNV, insbesondere deren finanzielle Grundlagen, zu regeln,
2. die Veräußerung der Bahnbusgesellschaften so lange auszusetzen, bis die kommunalen Gebietskörperschaften die für eine Übernahme oder Beteiligung erforderlichen konzeptionellen und finanziellen Voraussetzungen entwickelt haben,
3. die finanziellen Voraussetzungen für eine Übernahme oder Beteiligung von Bahnbusgesellschaften durch die kommunalen Gebietskörperschaften z.B. im Rahmen der Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder durch eine Beteiligung der Länder am Aufkommen an der Mineralölsteuer, zu verbessern,
4. das Konzessionsrecht nach dem Personenbeförderungsgesetz so zu gestalten, daß den Genehmigungsbehörden eine wirksamere Mitwirkung bei der Gestaltung des ÖPNV ermöglicht wird.

Begründung:Zu 1.:

Angesichts der allgemeinen Verkehrsentwicklung insbesondere der angespannten Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und Städten, aber auch zur Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen, muß der ÖPNV verstärkt Verkehrsaufgaben übernehmen, die bisher zu einseitig dem Individualverkehr überlassen wurden. Die Verkehrsminister der Länder haben in ihrem Beschluß vom 17.10.1989 zu dem Konzept des Bundesverkehrsministers über den ÖPNV in der Fläche die Grundvoraussetzungen für eine aufgabengerechte Gestaltung des ÖPNV herausgestellt. Im wesentlichen sind dies die Klärung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zwischen Bund und Ländern, die Anpassung der ordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Sicherung der finanziellen Grundlagen des ÖPNV.

Diese Anforderungen sind bis heute vom Bund nicht erfüllt. Der Bund verfolgt nach wie vor einseitig einen Rückzug aus dem ÖPNV, ohne daß die Aufgaben- und Finanzverantwortung im Rahmen der Regionalisierung geklärt sind. Deshalb fordert der Bundesrat die Bundesregierung nachdrücklich auf, diesen einseitigen Weg nicht fortzusetzen, sondern gemeinsam mit den Ländern die unverzichtbaren Grundvoraussetzungen für eine aufgabengerechte ÖPNV-Gestaltung zu regeln. Hierbei muß aus der Sicht des Bundesrates davon ausgegangen werden, daß die von der Bundesregierung geplante Aufstockung der Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nur als eine Teilmaßnahme und nicht als die notwendige, grundlegende ÖPNV-Finanzierungsregelung zwischen Bund und Ländern gewertet werden kann. Die Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind auf Investitionsmaßnahmen beschränkt und erfassen nicht die mit der gemeinwirtschaftlichen Aufgabenstellung des ÖPNV verbundenen Verpflichtungen.

Zu 2.:

Der von der Deutschen Bundesbahn eingeleitete Verkauf der Bahnbusgesellschaften hat gezeigt, daß abgesehen von finanziellen Bedingungen für die Kommunen auch die grundlegenden konzeptionellen und organisatorischen Voraussetzungen für die Regionalisierung bzw. Kommunalisierung zu klären sind. Eine notwendige Beteiligung kommunaler Gebietskörperschaften an den neuen Busgesellschaften darf nicht an unrealistischen zeitlichen Vorgaben der Bahnbus-Holding GmbH scheitern. Der Bundesrat fordert deshalb die Bundesregierung auf, gegenüber der Bahnbus-Holding GmbH sicherzustellen, daß für die Gebietskörperschaften ein ausreichender Zeitraum für notwendige Dispositionen und Entscheidungen sichergestellt wird.

Zu 3.:

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß bei der Übernahme der Bahnbusgesellschaft eine Beteiligung auch von kommunalen Gebietskörperschaften neben privaten Unternehmen notwendig ist. Nur so kann die Verwirklichung regionaler und an der gemeinwirtschaftlichen Aufgabenstellung des ÖPNV orientierter Nahverkehrskonzepte und eine zukunftsweisende ÖPNV-Gestaltung dauerhaft gewährleistet werden. Voraussetzung hierfür ist aber, daß die kommunalen Gebietskörperschaften bei dem Ankauf von Gesellschaftsanteilen finanziell nicht überfordert werden. Soweit dies nicht durch eine entsprechende Gestaltung der Verkaufspreise möglich ist, sollte die Bundesregierung die finanziellen Förderhilfen, z.B. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, entsprechend ändern.

Zu 4.:

Die künftige Ausrichtung des ÖPNV bedarf einer integrierten Nahverkehrsgestaltung. Diesem Anliegen wird jedoch das geltende Konzessionsrecht nach dem Personenbeförderungsgesetz nicht gerecht, da dies dem Konzessionsinhaber eine eigentümerähnliche Position einräumt. Den Genehmigungsbehörden ist dabei nur eine eingeschränkte Einflußnahme bei der Gestaltung des ÖPNV möglich. Zur Verbesserung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen ist deshalb eine flexiblere Gestaltung des Konzessionsrechts erforderlich, damit die Konzessionsinhaber sich einer integrierten Nahverkehrsgestaltung nicht verschließen können.

29.11.91

Beschluß

des Bundesrates

zur

Entschließung des Bundesrates zur Regionalisierung des ÖPNV und
zur Veräußerung der Bahnbusgesellschaften der Deutschen
Bundesbahn

/ Der Bundesrat hat in seiner 637. Sitzung am 29. November 1991
beschlossen, die aus der Anlage ersichtliche Entschließung zu
fassen.

Anlage

E n t s c h l i e ß u n g

des
Bundesrates
zur
Regionalisierung des ÖPNV und zur
Veräußerung der Bahnbusgesellschaften der Deutschen Bundesbahn

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf

1. gemeinsam mit den Ländern die Grundvoraussetzung für eine Regionalisierung des ÖPNV, insbesondere deren finanzielle Grundlagen, durch ein Gesamtkonzept zu regeln,
2. im Rahmen einer Neuregelung der Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern auf Dauer den vollständigen finanziellen Ausgleich zugunsten von Ländern und Gemeinden sicherzustellen,
3. die Veräußerung der Bahnbusgesellschaften so lange aussetzen, bis die für eine Übernahme oder Beteiligung erforderlichen konzeptionellen und finanziellen Voraussetzungen geschaffen worden sind,
4. das Konzessionsrecht nach dem Personenbeförderungsgesetz so zu gestalten, daß den Genehmigungsbehörden eine wirksamere Mitwirkung bei der Gestaltung des ÖPNV ermöglicht wird,

5. von Maßnahmen zur Umsetzung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 bis zu einer Abstimmung mit den Ländern abzusehen.

Begründung:

Zu 1.:

Angesichts der allgemeinen Verkehrsentwicklung insbesondere der angespannten Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und Städten, aber auch zur Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen, muß der ÖPNV verstärkt Verkehrsaufgaben übernehmen, die bisher zu einseitig dem Individualverkehr überlassen wurden. Die Verkehrsminister der Länder haben in ihrem Beschluß vom 17.10.1989 zu dem Konzept des Bundesverkehrsministers über den ÖPNV in der Fläche die Grundvoraussetzungen für eine aufgabengerechte Gestaltung des ÖPNV herausgestellt. Im wesentlichen sind dies die Klärung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zwischen Bund und Ländern, die Anpassung der ordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Sicherung der finanziellen Grundlagen des ÖPNV.

Diese Anforderungen sind bis heute vom Bund nicht erfüllt. Der Bund verfolgt nach wie vor einseitig einen Rückzug aus dem ÖPNV, ohne daß die Aufgaben- und Finanzverantwortung im Rahmen der Regionalisierung geklärt sind. Deshalb fordert der Bundesrat die Bundesregierung nachdrücklich auf, diesen einseitigen Weg nicht fortzusetzen, sondern gemeinsam mit den Ländern die unverzichtbaren Grundvoraussetzungen für eine aufgabengerechte ÖPNV-Gestaltung zu regeln. Hierbei muß aus der Sicht des Bundesrates davon ausgegangen werden, daß die von der Bundesregierung geplante Aufstockung der Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nur als eine Teilmaßnahme und nicht als die notwendige, grundlegende ÖPNV-Finanzierungsregelung zwischen Bund und Ländern gewertet werden kann. Die Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind auf Investitionsmaßnahmen beschränkt und erfassen nicht die mit der gemeinwirtschaftlichen Aufgabenstellung des ÖPNV verbundenen Verpflichtungen.

Zu 2.:

Die Regionalisierung des ÖPNV kann nicht durch einseitige Abwälzung der Kosten vom Bund auf die Länder erfolgen.

Die Entscheidung über die Regionalisierung ist deshalb untrennbar verbunden mit einem vollständigen finanziellen Ausgleich zugunsten von Ländern und Gemeinden. Dauerhafte Grundlage hierfür kann nur eine entsprechende inhaltliche Änderung der Finanzverfassung bieten.

Zu 3.:

Der von der Deutschen Bundesbahn eingeleitete Verkauf der Bahnbusgesellschaften hat gezeigt, daß abgesehen von finanziellen Bedingungen für die Kommunen auch die grundlegenden konzeptionellen und organisatorischen Voraussetzungen für die Regionalisierung bzw. Kommunalisierung zu klären sind. Eine notwendige Beteiligung kommunaler Gebietskörperschaften an den neuen Busgesellschaften darf nicht an unrealistischen zeitlichen Vorgaben der Bahnbus-Holding GmbH scheitern. Der Bundesrat fordert deshalb die Bundesregierung auf, gegenüber der Bahnbus-Holding GmbH sicherzustellen, daß für die Gebietskörperschaften ein ausreichender Zeitraum für notwendige Dispositionen und Entscheidungen sichergestellt wird.

Zu 4.:

Die künftige Ausrichtung des ÖPNV bedarf einer integrierten Nahverkehrsgestaltung. Diesem Anliegen wird jedoch das geltende Konzessionsrecht nach dem Personenbeförderungsgesetz nicht gerecht, da dies dem Konzessionsinhaber eine eigentümerähnliche Position einräumt. Den Genehmigungsbehörden ist dabei nur eine eingeschränkte Einflußnahme bei der Gestaltung des ÖPNV möglich. Zur Verbesserung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen ist deshalb eine flexiblere Gestaltung des Konzessionsrechts erforderlich, damit die Konzessionsinhaber sich einer integrierten Nahverkehrsgestaltung nicht verschließen können.