

01.04.98

VP - Fz

Gesetzesantrag
des Landes Niedersachsen

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

A. Zielsetzung

Anpassung des Regionalisierungsgesetzes.

B. Lösung

Aufnahme einer weiteren Revision in das Regionalisierungsgesetz, mit der geprüft wird, welcher Betrag notwendig ist, um in den Jahren 2002 bis 2006 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr vereinbaren zu können. Anpassung des Regionalisierungsgesetzes im Hinblick auf das Untersuchungsergebnis der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft WIBERA für den Zeitraum 1998 bis 2001.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Bei Bund und Ländern entsteht kein Vollzugaufwand. Für die Finanzbelastung des Bundeshaushaltes ergeben sich keine Veränderungen.

Bundesrat

Drucksache 298/98

01.04.98

VP - Fz

Gesetzesantrag
des Landes Niedersachsen

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

DER NIEDERSÄCHSISCHE
MINISTERPRÄSIDENT

Hannover, den 31. März 1998

An den
Präsidenten des Bundesrates

Sehr geehrter Herr Präsident,

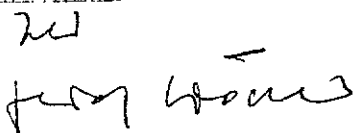
die Niedersächsische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat den in der Anlage mit Vorblatt und Begründung beigelegten

**Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des
Regionalisierungsgesetzes**

mit dem Antrag zuzuleiten, daß der Bundesrat diesen gemäß Art. 76 Abs. 1 GG in den Deutschen Bundestag einbringen möge.

Ich bitte, den Antrag gemäß § 36 Abs. 1 GO BR den zuständigen Ausschüssen zur Beratung in der Ausschußwoche ab dem 20. April 1998 zuzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen



Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395) wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift des Gesetzes wird nach dem Wort "Regionalisierungsgesetz" die Angabe "RegG" eingefügt.

2. § 6 wird wie folgt gefaßt:

"(1) Zum 31. Dezember 2001 wird geprüft, welcher Betrag notwendig ist, um in den Jahren 2002 bis 2006 bundesweit Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr im Umfang von jährlich 510 Millionen Zugkilometer vereinbaren zu können. Weiter wird festgestellt, in welchem Umfang im Jahr 2000 Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr durch Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Ländern erbracht werden und in welchem Umfang diese Betriebsleistungen nach einheitlichen Maßstäben bedarfsgerecht sind. Als Grundlage hierzu dienen die Zahl der Einwohner zum Stichtag 31. Dezember 1999, die unterschiedlichen Raumstrukturen und die Verkehrsstruktur in den einzelnen Ländern. Schließlich wird geprüft, welche Durchschnittsbeträge im Jahr 2000 für bestellte Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr bundesweit und in den einzelnen Ländern, getrennt nach Ballungsräumen und Fläche, notwendig sind.

(2) Nach Benehmen mit den Ländern beauftragt der Bund einen Wirtschaftsprüfer oder eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit den nach Absatz 1 für die Prüfungen erforderlichen Untersuchungen."

3. § 8 Abs. 1 und 2 wird wie folgt gefaßt:

"(1) Von den in § 5 festgelegten Beträgen erhalten die Länder von 1998 bis 2001 für Verkehrsleistungen entsprechend dem Fahrplan 1993/1994 jährlich insgesamt 7.865,90 Millionen Deutsche Mark, die sich folgendermaßen verteilen:

Baden -Württemberg	641,07
Bayern	1.148,42
Berlin	503,42
Brandenburg	543,53

Bremen	24,38
Hamburg	133,72
Hessen	504,99
Mecklenburg-Vorpommern	318,57
Niedersachsen	683,55
Nordrhein-Westfalen	1.114,60
Rheinland-Pfalz	372,84
Saarland	87,31
Sachsen	691,41
Sachsen-Anhalt	499,49
Schleswig-Holstein	251,71
Thüringen	346,89

(2) Von den in § 5 Abs. 2 festgelegten Beträgen erhalten ab dem Jahr 2002 die Länder den nach § 6 Abs. 1 Satz 1 ermittelten Betrag. Dieser Betrag wird auf die einzelnen Länder nach Maßgabe der in § 6 Abs. 1 Satz 2 und 3 ermittelten bedarfsgerechten Betriebsleistungen und der in § 6 Abs. 1 Satz 4 ermittelten anteiligen Durchschnittsbeträge verteilt."

4. § 8 Abs. 2 wird zu § 8 Abs. 3.

5. § 8 Abs. 3 wird aufgehoben.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr kann den Wortlaut des Regionalisierungsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am..... in Kraft.

Begründung:

I. Allgemeines

Mit der Änderung des Artikels 87 Abs. 1 GG durch das Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2089) ist die staatliche Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Eisenbahnen des Bundes nach Artikel 30 GG auf die Länder übergegangen. Dies wird durch das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395) konkretisiert.

Gleichzeitig steht den Ländern durch Artikel 106 a GG und § 5 Regionalisierungsgesetz (RegG) ein Anteil an dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs - insbesondere des SPNV - zu.

Der Anteil beträgt im Jahr 1996 8,7 Mrd. DM und ab dem Jahre 1997 jährlich 12 Mrd. DM, ab 1998 jährlich entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz steigend. Davon sind 7.799,09 Mio DM dazu bestimmt, Verkehrsleistungen im SPNV in gleichem Umfang bestellen zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 von der Deutschen Bundesbahn/Deutschen Reichsbahn erbracht worden sind. Dieser Betrag wird gemäß § 8 Abs. 1 RegG mit festen Beträgen auf die Länder verteilt.

Die Verteilung der übrigen Mittel erfolgt gemäß § 8 Abs. 2 RegG nach festen Vomhundertsätzen.

Gemäß § 6 RegG ist bis zum 31. Dezember 1997 zu prüfen, ob ein Betrag von 7,9 Mrd. DM ausreicht, um 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im SPNV in gleichem Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 erbracht worden sind.

Dabei bleiben bereits eingetretene oder geplante Angebotsverbesserungen unberücksichtigt. Verkehrsleistungen, die nach dem 1. Januar 1994 auf den sogenannten Lückenschlüssen in den Ländern Berlin und Brandenburg erbracht werden, sind dagegen einzubeziehen.

Gemäß § 6 Abs. 3 RegG ist im Einvernehmen mit den Ländern eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit einer Untersuchung der Kosten- und Ertragslage für die Verkehrsleistungen im SPNV entsprechend dem Fahrplan 1993/1994 beauftragt worden. Die Untersuchung hat ergeben, daß die in § 8 Abs. 1 festgelegten Beträge nicht in allen Ländern ausreichen, um im Zeitraum 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr nach der Quantität des Fahrplans 1993/1994 vereinbaren zu können.

Es ist deshalb eine Anpassung des Regionalisierungsgesetzes erforderlich. Der Vorschlag stützt sich auf das Untersuchungsergebnis der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft WIBERA (WIBERA II), das nach Aussagen der DB AG es jedem Land ermöglicht, im Zeitraum von 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr im gleichen Umfang wie nach dem Fahrplan 1993/1994 und nach der Qualität des Jahres 1997 mit insgesamt 7.865,90 Millionen Deutsche Mark vereinbaren zu können.

Die Mittelverteilung ist wesentlich auf die Tatsache zurückzuführen, daß die Effizienz des SPNV unterschiedlich ist und zum Teil ein Nachholbedarf im Hinblick auf Rationalisierung und Angebotsstruktur besteht. Für das Jahr 2001 ist daher eine weitere Revision in das Regionalisierungsgesetz aufzunehmen, die von einer weitgehenden Angleichung des Bestellvolumens für den SPNV im Bundesgebiet ausgeht und darauf aufbauend eine Mittelverteilung anhand von Durchschnittssätzen vorsieht. Grundlage soll das bedarfsgerechte Bestellvolumen in den einzelnen Ländern sein. Für die Feststellung des gerechten Bedarfs wird auf die Einwohnerzahl und die unterschiedlichen Raum- und Verkehrsstrukturen abgestellt. Zusätzlich werden Regelungen aufgenommen, die den unterschiedlichen Finanzbedarf für den Verkehr in Ballungsräumen und in der Fläche berücksichtigen.

Das Regionalisierungsgesetz ist daher in § 6 und § 8 zu ändern.

Bei Bund und Ländern entsteht kein Vollzugsaufwand. Für die Finanzierung des Bundeshaushalts ergeben sich gegenüber den bisherigen Festlegungen im Regionalisierungsgesetz keine Veränderungen; der entsprechende § 5 bleibt unverändert.

Gemäß Artikel 106 a GG ist die Zustimmung des Bundesrates erforderlich.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 Nr. 1

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) erhält die Abkürzung "RegG".

Zu Artikel 1 Nr. 2

Änderung § 6 Abs. 1

Nach der bisher gültigen Fassung ist mit der durchgeführten Revision geprüft worden, ob ein Betrag von 7,9 Milliarden Deutsche Mark ausreicht, um in den einzelnen Jahren bis zum Jahr 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr im gleichen Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/94 erbracht worden sind. Diese Prüfung hat ergeben, daß der Betrag zwar für die Gesamtheit der Länder, nicht jedoch aufgrund der Verteilung der Beträge nach § 8 Abs. 1 in jedem einzelnen Land, ausreicht. Die durch die Untersuchung

(WIBERA II) vorgeschlagene Neuverteilung der Mittel in Höhe von 7.865,90 Millionen Deutsche Mark auf die einzelnen Länder findet im neu gefaßten § 8 Abs. 1 ihren Niederschlag.

Die durchgeführte Revision zeigte weiter, daß die Effizienz des Schienenpersonennahverkehrs unterschiedlich ist und in einigen Ländern ein Nachholbedarf hinsichtlich Rationalisierung und Verbesserung des Kostendeckungsgrades im Schienenpersonennahverkehr besteht. Nach einer Übergangszeit bis zum Jahr 2001 sollte dieser Nachholbedarf weitgehend gedeckt sein, so daß eine Neuverteilung der Mittel auf die Länder ab dem Jahr 2002 erforderlich erscheint.

Durch eine zweite Revision zum 31. Dezember 2001 soll zuerst festgestellt werden, mit welchem Betrag sich die Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr ab dem Jahr 2002 vereinbaren lassen, die einerseits auf dem Umfang des Fahrplans 1993/94 beruhen und andererseits die Verkehrsentwicklung entsprechend berücksichtigen. Dabei wird davon ausgegangen, daß diese Verkehrsleistungen in Höhe von 495,3 Millionen Zugkilometer im Jahr 1997 einschließlich der bis zum Jahr 2001 zu realisierenden Lückenschlüsse zwischen Berlin und Brandenburg mit der bis 2001 gültigen Aufteilung bestellt werden können. Ab 2002 wird der Schienenpersonennahverkehr entsprechend dem durchschnittlichen, verkehrsträgerunabhängigen Wachstum des Personenverkehrs jährlich um 1 % fortentwickelt. Der Durchschnittswert für die Jahre 2002 bis einschließlich 2006 liegt bei 510 Millionen Zugkilometern. Über die Revision ist zunächst festzustellen, welcher Betrag notwendig ist, um in den Jahren 2002 bis 2006 bundesweit solche Verkehrsleistungen vereinbaren zu können.

Dieser Betrag ist die Grundlage für die ab dem Jahre 2002 anzupassende Regelung eines Verteilungsschlüssels, der auf den in den einzelnen Ländern bedarfsgerechten Verkehrsleistungen im Jahr 2000 aufbaut. Eine bedarfsgerechte Bestellung bemißt sich zunächst an der Einwohnerzahl der jeweiligen Länder und wird durch Kriterien, die die Verhältnisse in den einzelnen Ländern berücksichtigen, ergänzt.

Wichtige länderbezogene Kriterien sind die unterschiedlichen Raum- und Verkehrsstrukturen. Im Zuge der Revision im Jahre 2001 sollen Kriterien für die sich unterscheidenden Verhältnisse in den Ländern entwickelt werden. Unterschiedliche Raumstrukturen haben die notwendige mittlere Reiseweite zu den Mittel- und Oberzentren sowie die Anteile der Ballungsräume und der Fläche in den einzelnen Ländern zu berücksichtigen. Das Kriterium Verkehrsstruktur soll dem individuellen Bedarf an SPNV-Leistungen in den einzelnen Ländern Rechnung tragen. Maßgeblich hierfür ist beispielsweise ein hoher Durchgangsverkehr oder der Zulauf zu einem außerhalb des jeweiligen Landes liegenden Zentrum.

Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr, die in den einzelnen Ländern z. B. aus Gründen der Erschließung bestellt werden und über die bedarfsgerechte Bestellung hinausgehen, sollen aus den Beträgen gemäß § 8 Abs. 3 RegG in der künftig gültigen Fassung bezahlt werden.

Die bundesdurchschnittliche Unterdeckung pro Zugkilometer für die im Jahre 2000 bestellten SPNV-Leistungen wird getrennt nach Ballungsräumen und Fläche mit der unterschiedlichen Situation in den einzelnen Ländern bewertet. Diese jeweiligen Durchschnittsbeträge werden mit den bedarfsgerechten Betriebsleistungen multipliziert und ergeben so den Verteilungsschlüssel für die ab 2002 vorgesehene Aufteilung der Mittel.

Änderung § 6 Abs. 2, 3 und 4

Die Beträge für Verkehrsleistungen, die in den Ländern Berlin und Brandenburg nach dem 1. Januar 1994 auf den sog. Lückenschlüssen erbracht werden, sind in der neuen Mittelverteilung berücksichtigt. Der bisherige § 6 Abs. 2 ist somit entbehrlich geworden. Der Untersuchungsauftrag gemäß § 6 Abs. 3 RegG in der bislang gültigen Fassung wird entsprechend der Neuregelung in § 6 Abs. 1 RegG angepaßt. Die Festlegung in § 6 Abs. 4 RegG in der bislang gültigen Fassung ist durch die Neuregelung hinfällig geworden.

Änderung § 8 Abs. 1

Der für die Verkehrsleistungen im Umfang des Fahrplans 1993/1994 und der Qualität des Jahres 1997 notwendige Finanzbetrag wurde in der Untersuchung WIBERA II ermittelt und auf die Länder nach dieser Untersuchung verteilt.

§ 8 Abs. 2

In einer erneuten Prüfung nach § 6 Abs. 1 RegG wird der für die angepaßten Verkehrsleistungen notwendige Betrag ermittelt und auf die Länder verteilt. Die Ausführungen zur Änderung des § 6 Abs. 1 gelten entsprechend.

Änderung § 8 Abs. 2 und 3

Der bisherige Absatz 2 wird aufgrund der Einführung einer neuen Verteilungsregelung ab dem Jahr 2002 zu Absatz 3. Der bisherige Absatz 3 ist nach der durchgeführten Prüfung gemäß § 6 RegG in der bislang gültigen Fassung hinfällig.

Zu Artikel 2

Zur leichteren Lesbarkeit und zum besseren Verständnis soll im Bundesgesetzblatt auch die vom Inkrafttreten des Gesetzes an geltende Fassung des Regionalisierungsgesetzes veröffentlicht werden.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

08.05.98

Gesetzentwurf **des Bundesrates**

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

A. Zielsetzung

Anpassung des Regionalisierungsgesetzes.

B. Lösung

Aufnahme einer weiteren Revision in das Regionalisierungsgesetz, mit der geprüft wird, welcher Betrag notwendig ist, um in den Jahren 2002 bis 2006 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr vereinbaren zu können. Anpassung des Regionalisierungsgesetzes im Hinblick auf das Untersuchungsergebnis der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft WIBERA für den Zeitraum 1998 bis 2001.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Bei Bund und Ländern entsteht kein Vollzugsaufwand. Für die Finanzbelastung des Bundeshaushaltes ergeben sich keine Veränderungen.

Gesetzentwurf
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

/ Der Bundesrat hat in seiner 725. Sitzung am 8. Mai 1998 beschlossen, den beige-fügten Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 1 des Grundgesetzes beim Deutschen Bundestag einzubringen.

Der Gesetzentwurf ist gemäß Artikel 76 Abs. 3 Satz 4 des Grundgesetzes besonders eilbedürftig.

Anlage

Entwurf
eines Gesetzes zur Änderung des
Regionalisierungsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395) wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift des Gesetzes wird nach dem Wort "Regionalisierungsgesetz" die Angabe "RegG" eingefügt.

2. § 6 wird wie folgt gefaßt:

"(1) Zum 31. Dezember 2001 wird geprüft, welcher Betrag notwendig ist, um in den Jahren 2002 bis 2006 bundesweit Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr im Umfang von jährlich 510 Millionen Zugkilometer vereinbaren zu können. Weiter wird festgestellt, in welchem Umfang im Jahr 2000 Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr durch Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Ländern erbracht werden und in welchem Umfang diese Betriebsleistungen nach einheitlichen Maßstäben bedarfsgerecht sind. Als Grundlage hierzu dienen die Zahl der Einwohner zum Stichtag 31. Dezember 1999, die unterschiedlichen Raumstrukturen und die Verkehrsstruktur in den einzelnen Ländern. Schließlich wird geprüft, welche Durchschnittsbeträge im Jahr 2000 für bestellte Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr bundesweit und in den einzelnen Ländern, getrennt nach Ballungsräumen und Fläche, notwendig sind.

(2) Die der Prüfung nach Absatz 1 zugrunde zu legenden Verkehrsleistungen werden ergänzt, soweit in den Ländern Berlin und Brandenburg nach dem 31. Dezember 2001 Verkehrsleistungen auf Strecken erbracht werden, die wegen der besonderen geographischen Lage Berlins sowie durch die Teilung von 1961 für den Schienenpersonennahverkehr unterbrochen waren (Lückenschlußstrecken).

(3) Nach Benehmen mit den Ländern beauftragt der Bund einen Wirtschaftsprüfer oder eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit den nach Absatz 1 für die Prüfungen erforderlichen Untersuchungen."

3. § 8 Abs. 1 und 2 wird wie folgt gefaßt:

"(1) Von den in § 5 festgelegten Beträgen erhalten die Länder von 1998 bis 2001 für Verkehrsleistungen entsprechend dem Fahrplan 1993/1994, ergänzt durch die Verkehrsleistungen auf Lückenschlußstrecken in den Ländern Berlin und Brandenburg, jährlich insgesamt 7.865,90 Millionen Deutsche Mark, die sich folgendermaßen verteilen:

Baden -Württemberg	641,07
Bayern	1.148,42
Berlin	503,42
Brandenburg	543,53
Bremen	24,38
Hamburg	133,72
Hessen	504,99
Mecklenburg-Vorpommern	318,57
Niedersachsen	683,55
Nordrhein-Westfalen	1.114,60
Rheinland-Pfalz	372,84
Saarland	87,31
Sachsen	691,41
Sachsen-Anhalt	499,49
Schleswig-Holstein	251,71
Thüringen	346,89

(2) Von den in § 5 Abs. 2 festgelegten Beträgen erhalten ab dem Jahr 2002 die Länder den nach § 6 Abs. 1 Satz 1 ermittelten Betrag. Dieser Betrag wird auf die einzelnen Länder nach Maßgabe der in § 6 Abs. 1 Satz 2 und 3 ermittelten bedarfsgerechten Betriebsleistungen und der in § 6 Abs. 1 Satz 4 ermittelten anteiligen Durchschnittsbeträge verteilt."

4. § 8 Abs. 2 wird zu § 8 Abs. 3.

5. § 8 Abs. 3 wird aufgehoben.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr kann den Wortlaut des Regionalisierungsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am..... in Kraft.

Begründung:

I. Allgemeines

Mit der Änderung des Artikels 87 Abs. 1 GG durch das Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2089) ist die staatliche Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Eisenbahnen des Bundes nach Artikel 30 GG auf die Länder übergegangen. Dies wird durch das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395) konkretisiert.

Gleichzeitig steht den Ländern durch Artikel 106 a GG und § 5 Regionalisierungsgesetz (RegG) ein Anteil an dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs - insbesondere des SPNV - zu.

Der Anteil beträgt im Jahr 1996 8,7 Mrd. DM und ab dem Jahre 1997 jährlich 12 Mrd. DM, ab 1998 jährlich entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz steigend. Davon sind 7.799,09 Mio DM dazu bestimmt, Verkehrsleistungen im SPNV in gleichem Umfang bestellen zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 von der Deutschen Bundesbahn/Deutschen Reichsbahn erbracht worden sind. Dieser Betrag wird gemäß § 8 Abs. 1 RegG mit festen Beträgen auf die Länder verteilt.

Die Verteilung der übrigen Mittel erfolgt gemäß § 8 Abs. 2 RegG nach festen Vomhundertsätzen.

Gemäß § 6 RegG ist bis zum 31. Dezember 1997 zu prüfen, ob ein Betrag von 7,9 Mrd. DM ausreicht, um 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im SPNV in gleichem Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 erbracht worden sind.

Dabei bleiben bereits eingetretene oder geplante Angebotsverbesserungen unberücksichtigt. Verkehrsleistungen, die nach dem 1. Januar 1994 auf den sogenannten Lückenschlüssen in den Ländern Berlin und Brandenburg erbracht werden, sind dagegen einzubeziehen.

Gemäß § 6 Abs. 3 RegG ist im Einvernehmen mit den Ländern eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit einer Untersuchung der Kosten- und Ertragslage für die Verkehrsleistungen im SPNV entsprechend dem Fahrplan 1993/1994 beauftragt worden. Die Untersuchung hat ergeben, daß die in § 8 Abs. 1 festgelegten Beträge nicht in allen Ländern ausreichen, um im Zeitraum 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr nach der Quantität des Fahrplans 1993/1994 vereinbaren zu können.

Es ist deshalb eine Anpassung des Regionalisierungsgesetzes erforderlich. Der Vorschlag stützt sich auf das Untersuchungsergebnis der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft WIBERA (WIBERA II), das nach Aussagen der DB AG es jedem Land ermöglicht, im Zeitraum von 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr im gleichen Umfang wie nach dem Fahrplan 1993/1994 und nach der Qualität des Jahres 1997 - **in den Ländern Berlin und Brandenburg ergänzt durch die Verkehrsleistungen auf den in Betrieb genommenen Lückenschlußstrecken** - mit insgesamt 7.865,90 Millionen Deutsche Mark vereinbaren zu können.

Die Mittelverteilung ist wesentlich auf die Tatsache zurückzuführen, daß die Effizienz des SPNV unterschiedlich ist und zum Teil ein Nachholbedarf im Hinblick auf Rationalisierung und Angebotsstruktur besteht. Für das Jahr 2001 ist daher eine weitere Revision in das Regionalisierungsgesetz aufzunehmen, die von einer weitgehenden Angleichung des Bestellvolumens für den SPNV im Bundesgebiet ausgeht und darauf aufbauend eine Mittelverteilung anhand von Durchschnittssätzen vorsieht. Grundlage soll das bedarfsgerechte Bestellvolumen in den einzelnen Ländern sein. Für die Feststellung des gerechten Bedarfs wird auf die Einwohnerzahl und die unterschiedlichen Raum- und Verkehrsstrukturen abgestellt. Zusätzlich werden Regelungen aufgenommen, die den unterschiedlichen Finanzbedarf für den Verkehr in Ballungsräumen und in der Fläche berücksichtigen.

Das Regionalisierungsgesetz ist daher in § 6 und § 8 zu ändern.

Bei Bund und Ländern entsteht kein Vollzugsaufwand. Für die Finanzierung des Bundeshaushalts ergeben sich gegenüber den bisherigen Festlegungen im Regionalisierungsgesetz keine Veränderungen; der entsprechende § 5 bleibt unverändert.

Gemäß Artikel 106 a GG ist die Zustimmung des Bundesrates erforderlich.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 Nr. 1

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) erhält die Abkürzung "RegG".

Zu Artikel 1 Nr. 2

Änderung § 6 Abs. 1

Nach der bisher gültigen Fassung ist mit der durchgeführten Revision geprüft worden, ob ein Betrag von 7,9 Milliarden Deutsche Mark ausreicht, um in den einzelnen Jahren bis zum Jahr 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr im gleichen Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/94 erbracht worden sind. Diese Prüfung hat ergeben, daß der Betrag zwar für die Gesamtheit der Länder, nicht jedoch aufgrund der Verteilung der Beträge nach § 8 Abs. 1 in jedem einzelnen Land, ausreicht. Die durch die Untersuchung

(WIBERA II) vorgeschlagene Neuverteilung der Mittel in Höhe von 7.865,90 Millionen Deutsche Mark auf die einzelnen Länder findet im neu gefaßten § 8 Abs. 1 ihren Niederschlag.

Die durchgeführte Revision zeigte weiter, daß die Effizienz des Schienenpersonennahverkehrs unterschiedlich ist und in einigen Ländern ein Nachholbedarf hinsichtlich Rationalisierung und Verbesserung des Kostendeckungsgrades im Schienenpersonennahverkehr besteht. Nach einer Übergangszeit bis zum Jahr 2001 sollte dieser Nachholbedarf weitgehend gedeckt sein, so daß eine Neuverteilung der Mittel auf die Länder ab dem Jahr 2002 erforderlich erscheint.

Durch eine zweite Revision zum 31. Dezember 2001 soll zuerst festgestellt werden, mit welchem Betrag sich die Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr ab dem Jahr 2002 vereinbaren lassen, die einerseits auf dem Umfang des Fahrplans 1993/94 beruhen und andererseits die Verkehrsentwicklung entsprechend berücksichtigen. Dabei wird davon ausgegangen, daß diese Verkehrsleistungen in Höhe von 495,3 Millionen Zugkilometer im Jahr 1997 einschließlich der bis zum Jahr 2001 zu realisierenden Lückenschlüsse zwischen Berlin und Brandenburg mit der bis 2001 gültigen Aufteilung bestellt werden können. Ab 2002 wird der Schienenpersonennahverkehr entsprechend dem durchschnittlichen, verkehrsträgerunabhängigen Wachstum des Personenverkehrs jährlich um 1 % fortentwickelt. Der Durchschnittswert für die Jahre 2002 bis einschließlich 2006 liegt bei 510 Millionen Zugkilometern. Über die Revision ist zunächst festzustellen, welcher Betrag notwendig ist, um in den Jahren 2002 bis 2006 bundesweit solche Verkehrsleistungen vereinbaren zu können.

Dieser Betrag ist die Grundlage für die ab dem Jahre 2002 anzupassende Regelung eines Verteilungsschlüssels, der auf den in den einzelnen Ländern bedarfsgerechten Verkehrsleistungen im Jahr 2000 aufbaut. Eine bedarfsgerechte Bestellung bemißt sich zunächst an der Einwohnerzahl der jeweiligen Länder und wird durch Kriterien, die die Verhältnisse in den einzelnen Ländern berücksichtigen, ergänzt.

Wichtige länderbezogene Kriterien sind die unterschiedlichen Raum- und Verkehrsstrukturen. Im Zuge der Revision im Jahre 2001 sollen Kriterien für die sich unterscheidenden Verhältnisse in den Ländern entwickelt werden. Unterschiedliche Raumstrukturen haben die notwendige mittlere Reiseweite zu den Mittel- und Oberzentren sowie die Anteile der Ballungsräume und der Fläche in den einzelnen Ländern zu berücksichtigen. Das Kriterium Verkehrsstruktur soll dem individuellen Bedarf an SPNV-Leistungen in den einzelnen Ländern Rechnung tragen. Maßgeblich hierfür ist beispielsweise ein hoher Durchgangsverkehr oder der Zulauf zu einem außerhalb des jeweiligen Landes liegenden Zentrum.

...

Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr, die in den einzelnen Ländern z. B. aus Gründen der Erschließung bestellt werden und über die bedarfsgerechte Bestellung hinausgehen, sollen aus den Beträgen gemäß § 8 Abs. 3 RegG in der künftig gültigen Fassung bezahlt werden.

Die bundesdurchschnittliche Unterdeckung pro Zugkilometer für die im Jahre 2000 bestellten SPNV-Leistungen wird getrennt nach Ballungsräumen und Fläche mit der unterschiedlichen Situation in den einzelnen Ländern bewertet. Diese jeweiligen Durchschnittsbeträge werden mit den bedarfsgerechten Betriebsleistungen multipliziert und ergeben so den Verteilungsschlüssel für die ab 2002 vorgesehene Aufteilung der Mittel.

Änderung § 6 Abs. 2, 3 und 4

Da die Schieneninfrastruktur in den Ländern Berlin und Brandenburg nur schrittweise wiederhergestellt werden kann, ist es nicht möglich, alle teilungsbedingten Lückenschlußstrecken schon bis zum Jahre 2001 in Betrieb zu nehmen. Die Ergänzung des § 6 im Sinne einer Fortgeltung der bisherigen Regelung war somit erforderlich.

Der Untersuchungsauftrag gemäß § 6 Abs. 3 RegG in der bislang gültigen Fassung wird entsprechend der Neuregelung in § 6 Abs. 1 RegG angepaßt. Die Festlegung in § 6 Abs. 4 RegG in der bislang gültigen Fassung ist durch die Neuregelung hinfällig geworden.

Änderung § 8 Abs. 1

Der für die Verkehrsleistung nach dem Fahrplan 1993/1994 und die Inbetriebnahme von Lückenschlußstrecken in den Ländern Berlin und Brandenburg in der Qualität des Jahres 1997 notwendige Finanzbetrag wurde in der Untersuchung WIBERA II ermittelt und auf die Länder nach dieser Untersuchung verteilt.

§ 8 Abs. 2

In einer erneuten Prüfung nach § 6 Abs. 1 RegG wird der für die angepaßten Verkehrsleistungen notwendige Betrag ermittelt und auf die Länder verteilt. Die Ausführungen zur Änderung des § 6 Abs. 1 gelten entsprechend.

Änderung § 8 Abs. 2 und 3

Der bisherige Absatz 2 wird aufgrund der Einführung einer neuen Verteilungsregelung ab dem Jahr 2002 zu Absatz 3. Der bisherige Absatz 3 ist nach der durchgeführten Prüfung gemäß § 6 RegG in der bislang gültigen Fassung hinfällig.

Zu Artikel 2

Zur leichten Lesbarkeit und zum besseren Verständnis soll im Bundesgesetzblatt auch die vom Inkrafttreten des Gesetzes an geltende Fassung des Regionalisierungsgesetzes veröffentlicht werden.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.