

Verkehrsausschuß

Protokoll

48. Sitzung (nicht öffentlich)

9. Dezember 1982

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 16.25 Uhr

Vorsitzender: Abg. Kröhan SPD

Stenograph: Schrader

Verhandlungspunkte, Ergebnisse und Beschlüsse:

1. Behinderte Menschen im Verkehr

Ausschußprotokoll 9/498

Der Ausschuß diskutiert das o. a. Thema mit
Vertretern von Behindertenorganisationen.

2. Zweites Gesetz zur Änderung des Landesstraßengesetzes
(2. LStrÄndG)

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 9/860

Vorlagen 9/695, 9/763, 9/1038, 9/1047

Zuschriften 9/607, 9/756, 9/966, 9/1223, 9/1225, 9/1227,
9/1231, 9/1232, 9/1233, 9/1301, 9/1555,

9/1574, 9/1598, 9/1615, 9/1808

Beschlußfassung zur zweiten Lesung

Der Ausschuß faßt Beschluß über noch offen ge-
bliebene Änderungsanträge:

Der Antrag der SPD-Fraktion, in § 37 Abs. 1 Satz 1 die Worte "bestehender Straßen" durch "bestehender Landstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen im Sinne von § 3 Abs. 4 Satz 2 Nr. 1" zu ersetzen, wird einstimmig angenommen.

Auf Antrag der SPD- und der CDU-Fraktion erhält § 37 Abs. 2 die folgende Fassung:

"(2) Dem Bau neuer oder der wesentlichen Änderung bestehender Landstraßen und Kreisstraßen geht die Abstimmung des grundsätzlichen Verlaufs, der Streckencharakteristik und der Netzverknüpfung voraus (Linienbestimmung). Die Linienbestimmung erfolgt in einem Verfahren, an dem die berührten Gemeinden und Träger öffentlicher Belange sowie die Bürger zu beteiligen sind. Der Beginn und das Ergebnis des Planungsverfahrens sind der Straßenaufsichtsbehörde anzuzeigen."

Der Antrag der CDU-Fraktion, in § 37 Abs. 3 hinter dem Wort "Meinungsverschiedenheiten" die Worte "von Behörden" sowie hinter dem Wort "entscheidet" die Formulierung "auf Antrag" einzufügen, findet einhellige Zustimmung.

Der Vorschlag der CDU-Fraktion, § 37 Abs. 4 wie folgt zu formulieren, findet einstimmige Annahme, wobei die Beteiligung der vom Land nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz anerkannten Naturschutzverbände auf eine Anregung der SPD-Fraktion zurückgeht:

"(4) Zur Beteiligung der Bürger an der Planung zur Linienbestimmung (Absatz 2 Satz 2) soll jedem, insbesondere auch den vom Land nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz anerkannten Naturschutzverbänden, deren Belange von der Planung berührt werden können, frühzeitig Gelegenheit zur Äußerung gegeben werden. Hierzu sind die Planungsentwürfe in den berührten Gemeinden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung einen Monat öffentlich auszulegen. Soweit verschiedene Lösungen bei der Planung zur Linienbestimmung in Betracht kommen, sollen diese aufgezeigt werden. Äußerungen können bis zu zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist erfolgen. Danach soll die Gemeinde unter Beteiligung des Trägers der Straßenbaulast Gelegenheit zur Erläuterung und Erörterung der Planung geben.

Bei Abgabe ihrer eigenen Stellungnahme unterrichtet die Gemeinde den Träger der Straßenbaulast über die vorgebrachten Bedenken und Anregungen; sie soll dabei auch auf die Bedenken und Anregungen eingehen. Der Träger der Straßenbaulast hat das Ergebnis der Bürgerbeteiligung in die Abwägung der Belange einzubeziehen."

Außerdem beantragt die SPD-Fraktion, § 37 Abs. 4 um den Satz "Von der Beteiligung an der Planung kann abgesehen werden, wenn ein vorbereiteter Bauleitplan oder ein genehmigter Braunkohlenplan (§ 24 Landesplanungsgesetz) die Planung bereits enthält." zu ergänzen. Auch dieser Antrag wird einstimmig angenommen.

Dem Antrag der SPD-Fraktion, in § 37 a Abs. 2 Satz 1 hinter die Worte "mindestens zwei Wochen vorher" die Worte "durch die Straßenbaubehörde" einzufügen, wird einvernehmlich zugestimmt.

Die SPD-Fraktion begehrt außerdem, § 37 b Abs. 1 Satz 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Um die Planung von Landstraßen und Kreisstraßen zu sichern, kann bei Landstraßen der für das Straßenwesen zuständige Minister auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast durch Rechtsverordnung, bei Kreisstraßen der Träger der Straßenbaulast durch Satzung für die Dauer von höchstens zwei Jahren Planungsgebiete festlegen." Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Auf Antrag der CDU-Fraktion erhält § 39 a Abs. 2 einstimmig die folgende Fassung, wobei die Einfügung "bei Landstraßen" in Satz 2 auf einen Vorschlag der SPD-Fraktion zurückgeht, der ebenfalls einvernehmlich angenommen wird:

"(2) Der Landschaftsverband (Planfeststellungsbehörde) stellt den Plan fest (§ 74 Abs. 1 VwVfG). Bestehen bei Landstraßen zwischen ihm und einer anderen beteiligten Behörde Meinungsverschiedenheiten, so hat er die Entscheidung des für das Straßenwesen zuständigen Ministers einzuholen. Dieser soll sich vor einer Entscheidung mit den beteiligten Bundes- und Landesministerien ins Benehmen setzen."

Verkehrsausschuß

48. Sitzung

09.12.1982

sr-ma

3. Öffentlicher Personennahverkehr in der Fläche

Vorlage 9/860

Ausschußprotokoll 9/747

Der Ausschuß diskutiert ausführlich das o. a. Thema betreffende Probleme.

4. Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Information 9/288

Ausschußprotokoll 9/747

Der Ausschuß verschiebt die Abstimmung über den von der SPD-Fraktion vorgelegten Antrag auf die nächste Sitzung (siehe APr 9/822).

5. Delegation von Mitgliedern des Verkehrsausschusses in die Bauamtskommissionen bei den Landschaftsverbänden

Vorlage 9/1108

Der Verkehrsausschuß beschließt die folgenden Neubesetzungen in den Bauamtskommissionen der Bauamtsbezirke Aachen, Bonn, Euskirchen, Gummersbach, Köln und Wesel:

Bauamtsbezirk	SPD	CDU
Aachen:	Helmut Müller Albert Klütsch	keine Änderung
Bonn:	keine Änderung	Werner Schumacher
Euskirchen:	Helmut Müller Volkmar Schultz Albert Klütsch	keine Änderung
Gummersbach:	Volkmar Schultz	keine Änderung
Köln:	keine Änderung	Franz Karl Burgmer
Wesel:	Es scheiden aus: Waltraud Lauer Heinz Schleußer	Heinz Hardt Hans Hoof
	An ihre Stelle treten: Uwe Herder Rudolf Drese	

- - - - -

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

Aus der Diskussion

Zu 1: Behinderte Menschen im Verkehr

Der Vorsitzende erinnert zunächst daran, daß sich der Verkehrsausschuß im vergangenen Jahr bereits mit den Problemen Behinderter im Verkehr befaßt habe. Damals habe Übereinstimmung darüber bestanden, daß die Lösung dieser Problematik eine Daueraufgabe des Ausschusses sei. Man sei übereingekommen, dieses Thema mindestens einmal im Jahr als gesonderten Tagesordnungspunkt zu behandeln. Heute wolle man von den einzelnen Behindertenorganisationen erfahren, wie sie sich die Ausstattung der öffentlichen Verkehrsmittel vorstellten.

Er verweist auf die Zuschrift 9/1833 des Clubs Behinderter und ihrer Freunde Wuppertal und Umgebung e.V., in dem dieser Thesen zur Beförderung Behinderter im öffentlichen Personennahverkehr aufgestellt habe.

Frau Ronneberger (Landesarbeitsgemeinschaft der Clubs Behinderter und ihrer Freunde Nordrhein-Westfalen e.V.): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Sie haben sich vor genau einem Jahr über bereits getroffene Maßnahmen zugunsten Behinderter im Nahverkehr und über geplante Maßnahmen informiert. Einigen von Ihnen lag bereits damals die Stellungnahme des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe, das Referat von Prof. Girnau, vor, die der Einladung beigelegt hat. Sie enthält die ausführlich begründete Feststellung, daß eine Anpassung der öffentlichen Verkehrsmittel und -anlagen an die Bedürfnisse von Rollstuhlfahrern nicht möglich sei.

Aus dem Protokoll der Sitzung im Dezember vergangenen Jahres geht hervor, daß mehrere von Ihnen den Wunsch geäußert oder sogar die Notwendigkeit gesehen haben, einmal die Betroffenen, unter anderem die Rollstuhlfahrer, zu hören. Wir bedanken uns, daß Sie unseren Vorschlag aufgegriffen haben und wir heute mit Ihnen sprechen können. Wir wünschen uns mehr ein Gespräch als Referate unsererseits. Wir möchten nicht nur unsere Meinung bei Ihnen los werden, sondern für uns ist es auch ganz wichtig, daß wir Ihre Bedenken und Gedanken zu diesem Problem erfahren und Ihre Fragen beantworten können. Wir hoffen auf diesem Wege ein Stück weiterzukommen.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

Mobilität im Verkehr ist natürlich nicht mit Integration gleichzusetzen, aber ohne Mobilität kann nach unseren Vorstellungen überhaupt keine Integration stattfinden; denn wenn sich Menschen nicht begegnen können, sind sie nicht in der Lage, zu lernen, miteinander zu leben.

(Beifall)

Dr. Aengenendt (Landesverband der Selbsthilfe Körperbehinderte e.V.): Die Grundlage unseres heutigen Gesprächs ist das Referat von Prof. Girnaue. Ich halte es für wichtig, darauf hinzuweisen, daß Herr Girnaue zunächst einmal zwei Gruppen von Behinderten unterscheidet: diejenigen, die am ÖPNV teilnehmen können, und diejenigen, die dazu nicht in der Lage sind. Er setzt die zweite Gruppe weitgehend mit Rollstuhlfahrern gleich. Deren Zahl veranschlagt er auf rund 300 000, etwa 0,5 % der Bevölkerung. Er sagt sehr deutlich, daß diese Zahl seines Erachtens so gering ist, daß spezielle Investitionen im ÖPNV für diese Gruppe nicht gerechtfertigt sind.

Diese Darstellung ist aus zwei Gründen unrichtig. Das Kriterium der Benutzbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel ist sicherlich nicht der Rollstuhlfahrer; denn ein Großteil der Rollstuhlfahrer, auch ich, benutzt heute öffentliche Verkehrsmittel. Das wird mir ja auch nicht verboten. Ich fahre in der Stadtbahn, auch in Bussen; das ist schwierig, aber es geht. Es gibt eine Menge Gehbehinderter, die öffentliche Verkehrsmittel nicht benutzen können, und es gibt eine Menge Mütter mit Kinderwagen, die das auch nicht können. Mit anderen Worten: "Rollstuhlfahrer hier und die anderen Behinderten, die nicht problematisch sind, dort" ist eine falsche Kategorisierung.

Ein Beispiel: In Bonn hat eine Gruppe von 24 jungen Rollstuhlfahrern ein Planspiel mit normalen öffentlichen Verkehrsmitteln unter dem Motto "Bewerbung für die erste berufliche Stelle" durchgeführt. Es war schwierig, aber es ging.

Die Zahlen, die Herr Girnaue nennt, stimmen nicht. 300 000 Personen der Gruppe B - das sind diejenigen, die nicht mitkommen - ist viel zu niedrig geschätzt. Die Studiengesellschaft Nahverkehr in Berlin hat ermittelt, daß allein 4,5 % der Wohnbevölkerung öffentliche Verkehrsmittel nicht benutzen können; weitere 3,5 % haben große Schwierigkeiten, 12 % geringere. Insgesamt sind es 20 %, die man als verkehrsbehindert bezeichnen kann.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

Ich bin von Beruf Stadtplaner, habe in Bonn ein Planungsbüro, die Gruppe Hardtberg. Wir haben einen Forschungsauftrag des Bundesverkehrsministeriums durchgeführt und in diesem Zusammenhang eine Befragung gemacht, die das Statistische Landesamt in der Stichprobenwahl mit unterstützt hat: 1 % ist fest an die Wohnung gefesselt, kann ohne fremde Hilfe das Haus nicht verlassen; weitere 1,5 % können die Wohnung verlassen, aber öffentliche Verkehrsmittel nicht benutzen; weitere 8,5 % können nur mit fremder Hilfe öffentliche Verkehrsmittel benutzen und 6,5 % mit Schwierigkeiten. Ich muß anfügen: Die Bevölkerungsgruppe, die wir erfaßt haben, umfaßt sowohl Kinder bis zu 6 Jahren als auch Behinderte im traditionellen Sinne und alte Leute.

Aus der neuesten Versorgungsämterstatistik einige absolute Zahlen. Schwerbehinderte mit erheblichen Funktionseinschränkungen und Ausfällen der unteren Gliedmaßen: 1,17 Millionen, Blinde und Schwerstsehbehinderte: 0,18 Millionen, Mütter mit Kleinstkindern von 1 und 2 Jahren, die Sie mit Sicherheit zu den Benachteiligten rechnen müssen: 1,2 Millionen, über 75jährige, mit 50 % angesetzt: 1,5 Millionen. Das sind insgesamt rund 4 Millionen Menschen mit großen Schwierigkeiten im öffentlichen Verkehr.

Ein weiterer Punkt. Herr Prof. Girnau führt eine Menge Schwierigkeiten im ÖPNV an, die es praktisch unmöglich machen, Behinderte zu transportieren. Er erwähnt die sogenannte Haarnadel; das ist die Mittelstange in den Fahrzeugen. Er erwähnt die Bremsvorgänge, die Störfälle bis hin zum Brand als Katastrophenfall. Er erwähnt die technische Anfälligkeit der Lifte, der Klappstufen und dergleichen. Und er erwähnt die längeren Haltezeiten beim Einstiegsvorgang. Ich möchte dazu nur sagen, daß alle diese Probleme in praktischen Beispielen im Bundesgebiet und im Ausland gelöst sind. Es gibt für alle diese Fälle brauchbare Lösungen, die praktiziert werden.

Die technische und wirtschaftliche Machbarkeit eines behindertengerechten ÖPNV wird im übrigen auch durch das Gutachten belegt, das wir in Bonn erarbeitet haben (Kurzfassung des Ergebnisberichts siehe Anlage 1 zu diesem Protokoll); es liegt der Landesregierung vor. Es beinhaltet ein Pilotprogramm, das initiativ für Stadtbahn, U-Bahn, S-Bahn und Busse, im Grunde für sämtliche Verkehrssysteme, die Umsetzung behindertengerechter Verkehrsangebote in Gang bringen soll.

Ein weiteres Problem bilden die Sonderfahrdienste, die Herr Prof. Girnau als das Lösungsmittel der behinderten Menschen im Verkehr ansieht. Sonderfahrdienste sind gewiß unverzichtbar. Sie sind

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

aber nur für eine sehr, sehr kleine Gruppe geeignet. Man muß davon ausgehen, daß heute im Durchschnitt unter 0,1 % der Wohnbevölkerung mit Sonderfahrdiensten transportiert wird. Man müßte aber etwa das 50fache transportieren, wenn man das Verkehrsproblem auf diese Weise lösen wollte.

Ich will damit sagen: Sonderfahrdienste sind als generelle Lösung für Schwerbehinderte undiskutabel. Sie sind viel zu teuer. Die neuesten Zahlen für den Telebus liegen bei 9 DM pro Kilometer. Ein Taxi kostet 2 DM pro Kilometer. Das steht also in keinem Verhältnis zu dem, was man vertreten kann. Wenn man die 300 000 Rollstuhlfahrer, die Herr Girnau nennt, allein mit 15 Fahrten pro Monat, 180 Fahrten im Jahr und rund 50 DM pro Fahrt hochrechnet, ergeben sich 2,7 Milliarden DM laufende Kosten bei einer Mobilität, die knapp die Hälfte dessen erreicht, was Nichtbehinderte im Durchschnitt erreichen.

Die Kostenangaben für den ÖPNV sind in der Form, wie sie Herr Girnau macht, nicht vertretbar. Er bezieht die Kostenangaben im ÖPNV grundsätzlich auf einen Totalausbau sämtlicher Verkehrsanlagen und -einrichtungen. Das wird von keiner Behindertengruppe gefordert und ist auch nicht erforderlich. Man kommt mit sehr kleinen Teilen aus.

Ich darf noch einmal unsere Bonner Studie erwähnen. Wir haben im Raum Bonn - Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis - rund 2000 Haltepunkte. Von diesen 2000 Haltepunkten sollten nach unserem Vorschlag 40 umgebaut werden. Damit decken wir im wesentlichen das verdichtete Netz des Hauptsiedlungsraumes dieses Bereiches ab. Wir sind der Auffassung, daß man in dieser Form im Grunde in allen Stadträumen vorgehen kann. Es geht um einen Teilausbau ausgewählter Linien mit ausgewählten Haltepunkten.

Diese Auswahl muß allerdings sehr sorgfältig vorgenommen werden, damit nicht irgendwelche Einzelteile nachher nicht funktionsfähig in der Landschaft stehen und man mit Recht sagt, sie würden nicht benutzt. Wenn Sie sich die vielgeschmähte Rampe am Bonner Stadthaus ansehen, müssen Sie feststellen, daß sie auch nicht genutzt wird. Sie hat 2 Millionen DM gekostet. Sie ist einfach zu lang. Auch ein kräftiger Rollstuhlfahrer kann sie nicht benutzen.

Kostenangaben für Sonderfahrdienste hat Herr Girnau in seinem Referat nicht gewagt. In anderem Zusammenhang hat die SNV Kostenangaben auf den Tisch gelegt. Das alles sieht sehr harmlos aus, weil es nur 0,2 % der Bevölkerung und nur 4 Fahrten im Monat betrifft; das ist eine Tagesmobilität von abgerundet 0,15. Der "Normalsterbliche" benutzt den öffentlichen Nahverkehr im werktäglichen Durchschnitt mit einer Ortsveränderung.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

Ein letzter Punkt, in dem ich Herrn Girnau, wenn das, was er sagt, zutrifft, zustimme. Ich möchte aber vorausschicken, daß er in seinem Referat nicht nur eine Darstellung seiner persönlichen Meinung gibt, sondern auch die Meinung der öffentlichen Verkehrsbetriebe vertritt und mit seiner Meinung auch mit dem deckungsgleich ist, was die Bundesbahn sagt. Im Grunde ist es auf diese sehr umfangreichen Empfehlungen, die die Nationale Kommission für das Behindertenjahr und auch andere Organisationen erarbeitet haben, ein klares, eindeutiges Nein. Und dieses Nein erklärt Herr Prof. Girnau mit dem Hinweis, daß die politische Aussage zur Investitionsverantwortung der Verkehrsbetriebe fehlt.

Ich kann nicht beurteilen, ob man das so bewerten kann. Wenn es stimmt, ist das natürlich eine sehr traurige Sache; denn es wird von vielen immer wieder gesagt, es sei notwendig und werde auch geschehen. Und die Leute, die es umsetzen sollen, erklären sehr eindeutig: Wir haben nicht den Auftrag. Mit anderen Worten: Wir dürfen das gar nicht. Wenn das das letzte Wort ist, wird man auch in Zukunft mit Milliardensummen an Kindern, Behinderten und Alten vorbeibauen - ein vielleicht unaufhaltsamer Weg, wie ein junger Behinderter einmal sagte, in eine Packeisgesellschaft. Ich meine, das sollte nicht der Weg sein. Ich möchte auch nicht glauben, daß das das letzte Wort ist. Deshalb meine dringliche Bitte, das in Ihrer Macht Stehende zu tun, um diese Entwicklung aufzuhalten.

(Beifall)

Dr. Jordan (Bundesarbeitsgemeinschaft Hilfe für Behinderte e.V.): Ich vertrete einen Dachverband, der zur Zeit 36 Mitgliedsverbände mit etwa 350 000 Mitgliedern betreut. Ich möchte ganz kurz auf einige Punkte des Referats von Prof. Girnau eingehen, weil sie geradezu einen Widerspruch herausfordern. Zuvor möchte ich aber den Appell an Sie richten, das Thema vorurteilsfrei zu diskutieren; das ist, glaube ich, nicht immer ganz selbstverständlich. Häufig werden seitens der Verkehrsbetriebe übertriebene Anforderungen gestellt, die von vornherein zu einer sogenannten Nulllösung führen müssen.

Ich bin mit den Ausführungen von Prof. Girnau insoweit einverstanden, als er sagt, man dürfe nicht nur von dem kleinen Kreis der Rollstuhlfahrer sprechen und für ihn etwas tun, sondern auch für all diejenigen, die Schwierigkeiten bei der Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs haben. Daß sich die Diskussion so häufig auf die Rollstuhlfahrer bezieht, liegt vermutlich auch daran,

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

daß sich inzwischen das Rollstuhlfahrersymbol als Hinweisschild für eigentlich alle behindertengerechten Einrichtungen eingebürgert hat.

Der Sonderfahrdienst hat sehr viele Nachteile, so daß man sehr sorgfältig überlegen muß, inwieweit er als generelle Lösung überhaupt möglich ist. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf das Papier der Arbeitsgruppe 3 des Arbeits- und Sozialministeriums, das es als Fortschreibung des Landesbehindertenplans zu dem Thema Behinderte Verkehrsteilnehmer vorgelegt hat. Ich nehme an, daß Ihnen das bekannt ist.

Die Zahlen, die Herr Prof. Girnau in diesem Zusammenhang verwendet, sind falsch. Das kann man in dem gleichen Heft, in dem der Beitrag von Prof. Girnau veröffentlicht wurde, nachlesen. Danach benötigen nicht, wie Herr Prof. Girnau behauptet, 94 % der Mitfahrer des Telebusses Hilfe, sondern nur etwa 30 %. Ich würde sagen, diese Zahl ist sehr wesentlich, um sich vorstellen zu können, wie viele Behinderte am öffentlichen Personennahverkehr, wenn er umgerüstet würde, tatsächlich teilnehmen würden.

Vielleicht klingt das folgende etwas polemisch. Ich finde die Auffassung von Herrn Prof. Girnau, wie er sich um die psychische Situation von Behinderten kümmert, indem er ihnen das "Verladen" ersparen möchte, sehr rührend. Aber man kann sich vergegenwärtigen, daß ein Rollstuhlfahrer immer - in Anführungsstrichen - verladen wird, d.h., im Kino oder Theater sitzt er nicht auf einem Stuhl, sondern neben den Sitzreihen. Das ist ein falsches Verständnis. Man sollte sich besser die psychische Situation der Behinderten vorstellen, wenn sie vom öffentlichen Verkehr ausgeschlossen würden.

Prof. Girnau meint, eine intensive Öffentlichkeitsarbeit wäre nötig, um dem Behindertenfahrdienst das Stigma "Krankentransport" zu nehmen. Ich würde sagen: Man sollte mehr Öffentlichkeitsarbeit dafür betreiben, um den öffentlichen Nah- und Fernverkehr für Behinderte attraktiv zu machen und dafür Verständnis in der Bevölkerung zu wecken.

Zum Schluß noch eine Bitte an diesen Ausschuß. Zum einen halte ich es für unbedingt erforderlich und sachlich sicher auch gerechtfertigt, das Bonner Pilotprojekt auf Landesebene weiter zu unterstützen, so daß das Programm in Bonn und außerhalb dieser Stadt durchgesetzt wird. Zum anderen würde ich Sie darum bitten, die Empfehlungen des Arbeitskreises 3, die ich soeben erwähnt habe, sorgfältig zu prüfen und möglichst auch durchzusetzen.

(Beifall)

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

Reineker (Landesjugendvorstand Nordrhein-Westfalen des Integ-Jugendclubs mit Behinderten im Reichsbund): Es ist schon vieles gesagt worden. Ich möchte noch auf eines hinweisen: Es wird immer von Behindertengerechtigkeit - sei es in der Umwelt, sei es wie heute im Verkehrswesen - gesprochen. Alles, was behindertengerecht ist, kommt letztendlich allen Menschen zugute und ist ein Beitrag zu einer humaneren Umwelt und zu humaneren Verkehrsmitteln, weil Begegnungen stattfinden können und Unfälle ausgeschlossen oder weitgehend reduziert werden. In der Presse ist immer wieder zu lesen, wie viele Menschen gerade in Verkehrssystemen in Unfälle verwickelt werden. Gleichzeitig würden behindertengerechte Einrichtungen den Verkehrsfluß beschleunigen.

Wenn man die Entwicklungsarbeit des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe mit ihren Definitionen der Behinderungen verfolgt, muß man feststellen, daß sie ihnen selbst viele Vorzüge bietet; denn die Planungsbüros brauchen sich nicht um die negativen sozialen Folgen zu kümmern, die sie in ihrem Planungsbereich aufdecken. Erst nach der Schaffung technischer und organisatorischer Fakten, die sie in ihren Verkehrsplanungen einbringen, beginnen sie damit, den Personenkreis Behinderte im weitesten Sinne zu definieren. Wir müssen von dieser längst überholten Argumentationsweise wegkommen, wenn wir überhaupt zu einem menschlichen Miteinander finden wollen.

Ich bitte deshalb den Ausschuß, das heutige Beispiel, das wohl einmalig ist, nämlich daß Betroffene selbst an dem Planungsprozeß beteiligt werden, um künftige Fehlplanungen, wie sie in der Vergangenheit leider gemacht wurden, auszuschließen, fortzuführen.

(Beifall)

Der Vorsitzende bestätigt, daß all das, was für Behinderte geschaffen werde, auch den anderen Bürgern zugute komme, und faßt zusammen, im wesentlichen sei auf die Teilnahme am öffentlichen Massenverkehr abgehoben worden. Das Taxi sei nach dem Verständnis des Ausschusses aber auch ein öffentliches Verkehrsmittel. Deshalb wolle er erfahren, wie das Taxi von den Behindertenorganisationen eingeordnet werde.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

Auch für Herrn Dr. Aengenendt ist das Taxi als öffentliches Verkehrsmittel einzustufen, obwohl in diesem Zusammenhang an die höheren Kosten erinnert werden müsse. Das Taxi habe seine Funktion - das gelte auch für Nichtbehinderte - in den meisten Städten in erster Linie für Strecken bis zu maximal 5 km. Was darüber hinausgehe, sei für das Taxigewerbe unwirtschaftlich und sei am besten mit ÖPNV-Mitteln zu bewältigen. Das gelte auch für Behinderte. Er sehe die Notwendigkeit eines "gebrochenen" Verkehrs. Aber eine Taxifahrt von 10, 15 km sei nicht die richtige Lösung.

Abg. Burgmer CDU möchte wissen, wer das von Herrn Aengenendt erwähnte Pilotprojekt in Auftrag gegeben habe und wem der Bericht bisher zugänglich gemacht worden sei. Als Laie auf diesem Gebiet stehe man immer in der Konfrontation, daß man von Experten ein fachliches Gebäude entworfen bekomme, das man scheinbar nicht errichten könne, weil es zu teuer sei oder sich andere Schwierigkeiten ergäben. Deshalb müßte den Abgeordneten etwas an die Hand gegeben werden, um diesen Widerspruch aufzulösen und realistische Möglichkeiten zu erarbeiten.

Herr Dr. Aengenendt erläutert, das Gutachten sei vom Bundesminister für Verkehr in Auftrag gegeben worden, der zur Auflage gemacht habe, die Städte und Gemeinden des Untersuchungsraums voll zu beteiligen. Das Bundesministerium habe mit einem forschungsbegleitenden Ausschuß, der sehr streng gewesen sei, die Arbeit laufend beobachtet, kritisiert und korrigiert. Das Gutachten sei im Sommer verabschiedet worden, liege seit August gedruckt vor und sei vor einigen Wochen auch der Landesregierung zugestellt worden. Es sei allerdings noch nicht allgemein zugänglich.

Frau Abg. Altwischer CDU interessiert, inwieweit behindertengerechte öffentliche Verkehrsmittel bereits serienmäßig hergestellt würden, ob der Telebus den Erwartungen entspreche, wie Straßen- und S-Bahnen auszusehen hätten, um den Anforderungen der Behinderten zu entsprechen, und in welcher Weise die Zugänge zu den Verkehrsmitteln gestaltet sein müßten. In Dortmund beispielsweise sei gesagt worden, ein wesentliches Hindernis stelle die Störanfälligkeit von Aufzügen dar, die nötig seien, damit auch Behinderte am ÖPNV, soweit er unterirdisch verlaufe, teilnehmen könnten.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

Herr Dr. Aengenendt betont, das Verkehrssystem, mit dem man am meisten konfrontiert werde und das er am stärksten dem Interesse des Ausschusses anempfehlen wolle, sei die Stadt-/U-Bahn. Die Stadtbahn solle das Rückgrat des ÖPNV bilden. Wenn sie für Behinderte ausfalle, falle im Grunde genommen der gesamte ÖPNV für Behinderte aus. Die Stadtbahnen seien für Behinderte sehr unterschiedlich benutzbar: in Köln, ein Negativbeispiel, praktisch kaum, weil die Tiefbahnhöfe fast unzugänglich seien, in Bonn dagegen laufe eine behindertenfreundliche U-Bahn, in Nürnberg eine behindertengerechte mit funktionierenden Aufzügen. München sei dabei, seine Stadtbahn völlig umzubauen und mit Aufzügen zugänglich zu machen.

In einem Artikel des Technischen Leiters in München werde darauf hingewiesen, daß die Aufzüge in einer sehr hohen Frequenz aufgenommen würden und im Grunde für den Verkehrsteilnehmer allgemein unverzichtbar geworden seien. Der Aufzug stelle kein Problem mehr dar.

Im sogenannten reinen S-Bahn-Verkehr seien Hochbahnsteige von 96 cm Höhe anzutreffen, die Wagenbodenhöhe betrage 1 m. Diese 4 cm Unterschied seien ideal und für jeden Behinderten gut zu bewältigen. Ein Problem sei die Zugänglichkeit der Bahnhöfe. Der Hauptbahnhof Düsseldorf sei zu Recht ein Streitpunkt; denn jede Stadtregion habe einen Punkt, an dem alle Verkehrssysteme zusammenkämen. Wenn dieser Punkt nicht stimme, könne man alles andere fast vergessen. Er plädiere dafür, an diesen Hauptverknüpfungspunkten die Arbeit anzusetzen.

Der Telebus als Fahrzeug sei ideal, habe aber den großen Nachteil, daß er für den Sonderfahrdienst zu groß sei. Er fasse so viele Rollstuhlfahrer, daß man sehr viele Umwege fahren müsse, um das Fahrzeug entsprechend auszulasten. Nach Statistiken der Sonderfahrdienste seien etwa 80 % der Transportfälle Einzeltransporte. Daran sei zu ersehen, daß große Gefährte nur zum Teil gefragt seien.

Nach Ansicht des Abg. Aigner SPD werde deutlich, daß bei den Vertretern des VÖV und bei den Behinderten unterschiedliche Betrachtungsweisen vorherrschten. Das beginne schon mit den vorgetragenen Zahlen. Darüber müsse man sich Klarheiten verschaffen. Man müsse auch zwischen den angeführten technischen und den Kostengründen differenzieren. Deshalb bitte er die Landesregierung, in absehbarer Zeit einmal deutlich zu machen, wie sich die tatsächliche Kostensituation darstelle.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

Nach den Ausführungen von Herrn Aengenendt habe der Ausbau von 40 Haltepunkten in Bonn ein befriedigendes Ergebnis erbracht. Ihn interessierten in diesem Zusammenhang die Abgrenzungskriterien.

Die S-Bahn sei mit ihren modernen Fahrzeugen behindertengerecht, was von den Bahnhöfen meistens leider nicht behauptet werden könne. Bei Kostenüberlegungen müßten die Knotenpunkte gesondert betrachtet werden.

Weiterhin müßte der Ausschuß über die Auswirkungen informiert werden, die sich bei einer Umrüstung bzw. Neuanschaffung von Bussen ergäben. Schließlich sei auch der benötigte Zeitaufwand zur Umsetzung behindertengerechter Programme von Interesse. Bei den Überlegungen müßte außerdem zwischen dem, was faktisch bestehe und nicht ausreiche, und dem, was noch in der Planung sei und auf das man noch Einfluß nehmen könne, unterschieden werden. In allen Vorträgen sei deutlich geworden, daß in zusammenhängenden Räumen ein Netzzusammenhang gebildet werden müßte.

Herr Aengenendt nimmt zunächst zu der Frage der Abgrenzungskriterien Stellung. Die Abgrenzung sei nicht ganz einfach, weil man habe feststellen müssen, daß Behinderte räumlich genauso verteilt wie Nichtbehinderte lebten. Somit habe man im Prinzip auch keine Priorität für bestimmte Siedlungsbereiche.

Die Sonderwohnformen Altenheime, Behindertenwohnungen, Behinder-tenwohn- und -pflegeheime seien kartiert worden. Dabei habe man festgestellt, daß diese fast ausnahmslos in zentrumsnahen Siedlungsbereichen anzutreffen seien. Weiterhin habe man bemerkt, daß in diesen zentrumsnahen Siedlungsbereichen wegen der ohnehin gegebenen Siedlungsdichte ein Großteil der Bevölkerung wohne. Dann seien die Zielpunkte - Arbeitsstätten, Geschäfte, öffentliche Einrichtungen usw. - abgegrenzt worden; diese seien praktisch deckungsgleich mit den Quellpunkten gewesen.

Für den gesamten Bonner Raum seien etwa 70 solcher Siedlungsbereiche zu einem Raster aufgelöst worden. Schließlich seien gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben die bestehenden Verkehrslinien ausgewählt worden, die die höchste Auslastung hätten. Dabei sei man davon ausgegangen, daß die allgemein am meisten benutzten Linien auch von den Behinderten stark in Anspruch genommen würden.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

Abg. Hardt CDU teilt die Ansicht, daß die Hauptverknüpfungspunkte behindertengerecht gestaltet werden müßten. Der Hauptbahnhof Düsseldorf befinde sich zur Zeit im Umbau. Er wolle erfahren, ob sich die gemachte Situationsbeschreibung auf den jetzigen Zustand oder auf die zukünftige Situation beziehe. Wenn das erstere der Fall wäre, bestünde noch die Möglichkeit, gewisse Änderungen in die Wege zu leiten.

Den Abgeordneten interessiert weiterhin, ob die Ausgestaltung etwa jedes dritten U-Bahnhofs mit Aufzügen und sonstigen behindertengerechten Einrichtungen als sinnvoll angesehen werden könne, insbesondere was Neubauten angehe. Daß so etwas im Endeffekt eine Benachteiligung der Behinderten sei, liege auf der Hand. Es müßten entsprechende Streckennetzkarten entworfen werden, aus denen hervorgehe, an welchen Stationen Behinderte die Möglichkeit hätten, ein- und auszusteigen. Er sieht die größte Schwierigkeit bei einer Nachrüstung, weil sich dann auch gewisse bautechnische Probleme ergäben.

Der Vorsitzende fragt ergänzend, welcher Weg einem Behinderten zuzumuten sei, um an eine Haltestelle zu gelangen.

Herr Aengenendt antwortet, man könne zunächst nicht von der Laufentfernung ausgehen. Die durchschnittliche Entfernung, die auch schwer Gehbehinderte noch zurücklegen könnten, dürfte kaum über 300 m hinausgehen. Trotzdem plädiere er dafür, bei einer Nachrüstung mit ausgewählten Haltepunkten zu beginnen. Es wäre völlig unrealistisch, eine Umrüstung aller Haltestellen zu fordern. Vielmehr müsse es darum gehen, gewisse Haltepunkte auszuwählen, bei denen man dann allerdings auch etwas mehr investieren müsse. Die Umrüstung etwa jeder dritten Haltestelle im Innenstadtbereich würde schon sehr viel bringen.

Der Neubau sei im Grunde genommen relativ harmlos. Gott sei Dank werde nicht alles unterirdisch gebaut. Wenn die Stadtbahn auf der Nullebene gebaut werde, bringe eine behindertengerechte Ausgestaltung keine Probleme mit sich. Deshalb wäre den Städten zu raten, die Stadtbahn soweit irgend möglich auf der Nullebene zu lassen.

Die stark frequentierten Haltepunkte seien in der Regel mit Fahrsteig und Rolltreppe ausgestattet; eine solche Ausgestaltung eigne sich für Rollstuhlfahrer. Aber alte Leute oder Gehbehinderte könnten weder eine Rolltreppe noch einen Fahrsteig benutzen. Hier sei zusätzlich ein Aufzug erforderlich. Bei Neuüberlegungen sollte man grundsätzlich zu Aufzügen kommen. Bei sehr stark frequentierten Haltestellen könnte ein weiteres laufendes Beförderungsmittel, Rolltreppe oder Fahrsteig, hinzukommen. Der Aufzug sei im übrigen in jedem Falle billiger als eine Rolltreppe oder ein Fahrsteig; das gelte auch für den Betrieb.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

Der Vorsitzende merkt an, er wisse aus eigener Erfahrung, daß Rolltreppen ungeheuer anfällig seien. Es vergehe kaum ein Tag, an dem die Rolltreppe nicht zeitweise ausfalle. Er gebe Herrn Aengenendt recht, daß die Rolltreppe im Endeffekt auf jeden Fall teurer als ein Aufzug sei. Deshalb plädiere auch er bei Neubauten für den Einbau eines Aufzuges.

Staatssekretär Dr. Nehrling (Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr) bedankt sich zunächst für das Gespräch. Sein Haus nehme jede Anregung, wie die Situation verbessert werden könne, gern auf. Durch die Ausführungen von Herrn Dr. Aengenendt sei ihm zum erstenmal bewußt geworden, daß es aller Wahrscheinlichkeit nach auch in Übereinstimmung mit den Behindertenverbänden möglich sei, das bisher Versäumte in angemessener Zeit auf dem vorgeschlagenen Weg nachzuholen. Er sei bisher immer davon ausgegangen, daß den Verantwortlichen dann der Vorwurf gemacht würde, man benachteilige die Behinderten, wenn man keine geschlossene Transportkette zustande brächte.

Er wäre dankbar, wenn man das Gespräch nicht nur auf die Stadtbahn konzentrierte. Er unterstreiche durchaus die Grundauffassung, daß gewisse zentrale Punkte behindertengerecht ausgebaut werden müßten. Aber es müßte auch bedacht werden, daß der öffentliche Personennahverkehr mehr als nur die Stadtbahn sei. Die Busse etwa stellten ein sehr wichtiges Glied der Kette dar. Die Stadtbahn betreffe lediglich die Ballungsräume, während die Busse über das gesamte Land gesehen werden müßten.

Der Regierungsvertreter bittet Herrn Dr. Aengenendt um Konkretisierung der Aussage, technisch seien behindertengerechte Umgestaltungsmöglichkeiten etwa in bezug auf den Einstieg machbar. Prof. Girnau dagegen habe ausgeführt, daß es 250 verschiedene Rollstuhlmodelle gebe und daß es von daher schon Schwierigkeiten in sich berge, zu gewissen Normen zu kommen.

Herr Dr. Aengenendt gibt StSekt Dr. Nehrling recht, daß der Bus sicherlich das häufiger vorkommende Verkehrsmittel sei. Aber für die Stadtbahn müßte unverzüglich gelten, das, was jetzt gebaut werde, nicht mehr so wie früher zu bauen. Die Technologie für den Bus dagegen sei noch nicht so präzise ausgereift. Er plädiere in bezug auf den Bus für den niveaugleichen Einstieg. In einer schwedischen Stadt laufe ein Bus der Marke Volvo mit 24 Haltestellen, der niveaugleiche Einstiegsmöglichkeiten biete. Der Bus habe eine Bodenhöhe von 50 cm. Die Podesthaltestellen seien völlig harmlos.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

Es ergebe sich das Problem, daß Busse, die sogenannte Hochbahnsteige anführen, so exakt gesteuert werden müßten, wie es ein Fahrer von Hand normalerweise nicht könne. Die Busse müßten spurgeführt werden. Das Problem sei in Schweden mit einer elektronischen Spurführung gelöst worden. Der schwedische Versuch laufe seit vier Jahren und habe sich bewährt. Jedes Jahr kämen neue Haltestellen hinzu.

In Deutschland laufe ein Bus, der "Neoplan", der eine Bodenhöhe von 30 cm habe. Dabei sei es schon ohne besonderen Höhengleichmäßig möglich, einzusteigen. Ein weiterer Bus mit einem Schwenklift an der Tür sei problematischer. Der Einstiegsvorgang dauere bis zu drei Minuten, während durch den niveaugleichen Einstieg die Haltezeiten erheblich verkürzt würden.

Wenn man die Dusch- und Toilettenrollstühle und alles auf dem Markt Existierende zusammenzähle, möge man auf 250 Typen kommen. Nur: Die Rollstuhlfahrer im Verkehrsbereich führen zu 95 bis 98 % einen Stuhl mit einer maximalen Breite von 70 cm. Es sei kein Problem, Türbreiten von 80 cm anzubieten. Er halte das für ein etwas vorgeschütztes Argument der öffentlichen Verkehrsbetriebe. Das Normierungsproblem spiele keine große Rolle. Man könnte bei der Lösung des Problems durchaus von gängigen Typen ausgehen.

Frau Ronneberger betont, in den Bereichen, in denen es nur Busse gebe, müsse auch etwas geschehen. Wenn es noch nicht Realität sei, daß Behinderte ohne Hilfe einen Bus besteigen könnten, so wollten sie zumindest mit Hilfe in den Bus hereinkommen. In diesem Zusammenhang dürfe nicht nur von der Einstiegshöhe, sondern müsse auch von der Einstiegsbreite gesprochen werden. Durch die "Haarnadel" hätten die Busse eine Einstiegsbreite von 65 cm, während die Standardrollstühle eine Breite von 67 cm aufwiesen.

Prof. Girnau schreibe, die Durchgangsbreite von 65 cm sei nicht beliebig zu erweitern. Es müsse aber doch gefragt werden, was daran hindere, daß die "Haarnadeln" so schnell wie möglich entsprechend versetzt würden. Die Bereitstellung von besonderem Personal, die Prof. Girnau befürchte, sei nicht notwendig. Im Grunde stellten die Behinderten immer wieder eine große Hilfsbereitschaft der Nichtbehinderten fest.

Frau Abg. Altewischer CDU hält es für wichtig, daß gerade die Kommunalpolitiker darüber unterrichtet würden, daß von insgesamt 2000 Haltepunkten 40 behindertengerecht ausgebaute zu einer befriedigenden Situation führen könnten. Sie möchte etwas über die Möglichkeiten des Taxis als zusätzlichem Verkehrsmittel hören, um die ausgebauten Haltepunkte zu erreichen.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

Man höre immer wieder Argumente, die behindertengerechte Ausgestaltung bringe immense Kosten mit sich, obwohl die Einrichtungen dann zu wenig genutzt würden. Deshalb wäre es hilfreich, wenn man Zahlen vorweisen könnte, die eindeutig belegten, daß durch behindertengerechte oder -freundliche Systeme, wie sie in einigen Städten schon anzutreffen seien, auch erheblich mehr von Behinderten in Anspruch genommen würden.

Die Abgeordnete stellt abschließend fest, die heutige Diskussion müsse als sehr erfreulich bezeichnet werden, weil sie so sachlich geführt werde.

Herr Dr. Aengenendt faßt zusammen, alle Verkehrssysteme spielten auch für Behinderte in irgendeiner Form eine Rolle und müßten zusammenpassen. Dabei sei darauf hinzuweisen, daß Behinderte mehr als Nichtbehinderte zu Fuß gingen. Diese erstaunliche Tatsache habe sich aus der bereits zitierten Befragung ergeben. Das bedeute, die zu Fuß zurückgelegten Wege spielten eine große Rolle.

Deshalb müsse man auch dem Ausbau von behindertengerechten Fußwegen in Innenstadtbereichen Aufmerksamkeit schenken, was viele Fahrvorgänge erledige. Im Grunde genommen sei Verkehrsberuhigung mit behindertengerechtem Ausbau identisch. Die Taxihaltstellen müßten gut erreichbar sein; das gelte auch für die Haltepunkte der öffentlichen Nahverkehrsmittel. Schließlich sei eine entsprechende Ausstattung der öffentlichen Einrichtungen erforderlich.

Das alles könnte natürlich in Teilen realisiert werden. Da, wo gerade gebaut werde, könne die Errichtung von behindertengerechten Einrichtungen einbezogen werden, bis eines Tages alles zusammenpasse.

Das Taxi gehöre in dieses System. Die Taxis müßten allerdings mit Schwenksitzen ausgestattet sein. Damit könnte man die Sonderfahrdienste zum Teil entlasten.

Der Redner merkt schließlich bezüglich des Aufzugs in München an, dieser habe eine derartige Auslastung vorzuweisen, wie sie kein Fachmann für möglich gehalten habe. Man habe festgestellt, daß grundsätzlich alle Verkehrsteilnehmer zuerst zum Aufzug liefen. Erst wenn der Aufzug gerade ganz unten sei und sehr viel Zeit verlorenginge, begäben sie sich zum Fahrsteig oder zur Rolltreppe.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

Herr Dr. Jordan stellt fest, über Normung und Maße sei viel geredet worden. Er selbst arbeite beim Deutschen Institut für Normung an der Entwicklung einer Norm mit, deren Vorentwurf bereits herausgekommen sei. Man habe sich darin auf Breitenmaße des Rollstuhls von 750 mm festgelegt, was auch auf internationaler Ebene übernommen worden sei. Das sei also ein Datum, von dem man ausgehen könne.

Der Bus dürfe nicht aus den Augen verloren werden, zumal er gerade im außerstädtischen Verkehr eine wichtige Verbindungsmöglichkeit darstelle.

Der Vorsitzende bedankt sich bei den Sachverständigen für das aufschlußreiche Gespräch. Das heutige persönliche Gespräch habe eine Menge von neuen Erkenntnissen gebracht.

Zu 3 und 4: Öffentlicher Personennahverkehr in der Fläche
sowie
Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Abg. Aigner SPD hebt zunächst darauf ab, alle Ausschußmitglieder wüßten um die Aufgaben, die der ÖPNV in der Fläche zu leisten habe, und um die Probleme und Mängel, die aufträten. Wenn man aber sehe, was andere Länder bisher auf diesem Gebiet auf den Weg gebracht hätten, müsse man zu dem Schluß kommen, daß das Ministerium und der Ausschuß in Nordrhein-Westfalen recht erfolgreich gearbeitet hätten. Der größere Teil des Landes sei mit Kooperationsräumen und Verkehrsverbänden ausgestattet. In einigen Bereichen gebe es zur Zeit noch Verhandlungen. Die Anzeichen dafür, daß diese zu einem vernünftigen Ende geführt würden, seien nach seiner Kenntnis nicht schlecht. Man glaube aber, daß man es nach wie vor mit einer gewissen "Hartleibigkeit" der Bundesbahn zu tun habe, die sicherlich nicht auf bösen Willen, sondern wohl auf die Finanzsituation der Bundesbahn und auf das, was der Gesetzgeber der Bundesbahn an finanziellem Spielraum überhaupt belasse, zurückzuführen sei.

Der Abgeordnete bringt für seine Fraktion das in Anlage 2 diesem Protokoll beigefügte Diskussionspapier ein, mit dem sich der Ausschuß vielleicht im Frühjahr beschäftigen könne. In diesem Papier würden die Grundlagen für den ÖPNV in der Fläche und das, was anzustreben sei, beschrieben.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

Frau Abg. Ridder SPD betont, jeder, der im ländlichen Bereich wohne, werde ständig damit konfrontiert, wie problembeladen in diesen Regionen der öffentliche Personennahverkehr sei. Das Problem der Kosten dürfe nicht vernachlässigt werden. Die Kosten seien für die Bundesbahn letztendlich der entscheidende Faktor dafür, daß sie sich aus der Fläche zurückziehen versuche. Der Landtag müsse sich aber bemühen, die Bundesbahn soweit wie möglich in die Verbände mit einzubeziehen. Auf jeden Fall müßte eine noch stärkere Abstimmung auch unter den Verkehrsgemeinschaften erfolgen, in die die Schiene noch nicht einbezogen sei. Es sei leider noch zu häufig zu beobachten, daß die Schiene Fahrpläne erstelle, die selbst nicht mit den Busdiensten der Bundesbahn abgestimmt seien. Es bestehe die Gefahr, daß die Verkehrsgemeinschaften ein von der Schiene isoliertes Netz aufbauten und mit ihr in Konkurrenz träten.

In bezug auf das Umsteigen von einer Verkehrsgemeinschaft zur anderen seien immer noch Schwierigkeiten festzustellen. Sie bitte zu überlegen, wie diese Schwierigkeiten ausgeräumt werden könnten.

Abg. Schumacher (Kall) CDU meint, die Probleme müßten auch bezüglich der einzelnen ländlichen Zonen sehr differenziert gesehen werden. Es sei zu fragen, ob der ÖPNV in der Fläche in der Lage sei, die Leistungserwartungen zu erfüllen, die dort an ihn gestellt würden. In der "Westdeutschen Allgemeinen Zeitung" sei zu diesem Thema unter der Überschrift "Dem Verkehrsverbund laufen langsam die Kunden weg" ein sehr interessanter Artikel zu lesen. Nach den Zuwächsen der vergangenen Jahre sei erstmals ein Rückgang des ÖPNV feststellbar. Diese Tatsache mache die Probleme deutlich. In erster Linie spielten sicherlich die Kosten und die Attraktivität eine Rolle. Man solle nicht glauben, daß die Probleme vom Tisch seien, sobald flächendeckend Verkehrsverbände installiert worden seien.

Der Vorsitzende entgegnet, ohne Verkehrsverbände wären die Verluste seiner Meinung nach unter Umständen noch größer.

Abg. Hardt CDU führt aus, solange als Bemessungsgrundlage die Platzkilometerzahl diene, werde das Problem nicht zu lösen sein, weil dieses Kriterium zu weiteren defizitären Entwicklungen beitragen werde.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

Der Abgeordnete zitiert aus dem Diskussionspapier der SPD-Fraktion:

Die Attraktivität des ÖPNV in der Fläche muß gesteigert werden, wenn eine ernsthafte Konkurrenz zum Individualverkehr aufgebaut werden soll. Dabei kann sich das Verkehrsangebot nicht allein an dem Nutzerkreis orientieren, der unbedingt aus Einkommens- oder Altersgründen auf den ÖPNV angewiesen ist.

Er möchte wissen, wer denn hier in die Solidarhaftung genommen werden sollte und wie das vor allem mit den folgenden Sätzen des Papiers zusammenpasse:

In Nordrhein-Westfalen gibt es bereits seit 1970 mit dem Programm zur Förderung und Bildung von Verkehrsgemeinschaften und Verkehrsverbänden ein regionales Konzept für Verkehrsregionen des ÖPNV, mit dem auch der organisatorische Rahmen für die Zusammenarbeit der Bundesunternehmen mit den übrigen Unternehmen des ÖPNV auf der Grundlage einer gemeinsamen Verantwortung für die Region gewährleistet werden kann. ... Die Deutsche Bundesbahn darf sich in dem Bemühen, ihren Schienenpersonennahverkehr wirtschaftlich zu gestalten, nicht darauf beschränken, ihn möglichst weitgehend auf Busdienste umzustellen.

Wenn man wisse, daß die Bundesbahn zur Zeit einen Kilometerstreckenpreis von 25 DM habe, müsse man zu dem Ergebnis kommen, daß der Busdienst in gewissen Regionen wesentlich wirtschaftlicher arbeiten könne. Tatsache sei zur Stunde, daß sich die Deutsche Bundesbahn zurückziehe, ohne daß ein konkretes Gegenangebot gemacht werden könne. Die Fahrpläne würden "ausgedünnt"; damit sei der Bus aber noch nicht etabliert. Ihn interessiere, welches Unternehmenskonzept unter Berücksichtigung des dritten Absatzes auf Seite 2 des Diskussionspapiers der SPD gemeint sei.

Abg. Aigner SPD erläutert, der Gewinn weiterer Fahrgäste im ÖPNV hänge sehr wesentlich von der Steigerung der Attraktivität ab. Verkehrsverbände, Tarifierung und Fahrplanabstimmung seien nur einige Beispiele von Attraktivitätsmerkmalen.

Bei Organisationsformen könne es nur um Zweckverbände gehen. Man habe in diesem Zusammenhang die von der Bundesbahn eingebrachten Strecken in drei Kategorien aufgeteilt: die Strecken,

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-bch

die aufrechterhalten und von der Bundesbahn in solche Organisationsformen eingebracht würden, diejenigen, die durch Verbesserung ein günstigeres wirtschaftliches Ergebnis erzielen könnten - hier sei nach zwei, drei Jahren zu entscheiden, ob diese Strecken auf Busdienst umgestellt werden sollten -, und schließlich diejenigen, die einvernehmlich als Buslinie oder gar nicht in das Konzept eingepaßt würden, weil man sich bei ihnen darüber im klaren sei, daß sie wirtschaftlich nicht tragbar seien. Das könne aber nur in Organisationsformen geschehen, an denen alle beteiligt seien, und würde auch die Bundesbahn von einem gewissen Druck zur Ausdünnung ihrer Strecken von seiten des Gesetzgebers entlasten.

Problematisch sei sicherlich die zweite Kategorie, bei der man vor der Frage stehe, wer sich daran beteilige.

StSekr Dr. Nehrling merkt an, man stehe, auch was den Rhein-Ruhr-Verbund angehe, erst am Anfang der gemeinsamen Bemühungen. Man habe eine Zusammenarbeit in rechtlich abgesicherter Form erreicht, die in erster Linie einen einheitlichen Fahrschein gebracht habe. Die anderen Zielvorstellungen des Verbundes würden noch angestrebt. Die nächste große Aufgabe sei die Abstimmung der Fahrpläne. Innerhalb des Vertragswerkes gebe es einen ganz gravierenden Punkt - insoweit gebe er Abg. Hardt recht -, für den er den Beteiligten empfehle, zu überlegen, wie er zu ändern sei; es handle sich nämlich um die Berechnung auf der Basis der Platzkilometerzahl.

Im Bereich des Rhein-Sieg-Verbunds werde schon ernsthaft darüber diskutiert, ob man nicht von dem Platzkilometerschlüssel herunterkomme. Noch vor einem halben Jahr habe er Äußerungen in Gesprächen gehört, daß Platzkilometer nicht in Frage kämen. Neuerdings dagegen wolle man zumindest 50 % Platzkilometerberechnung. Solche Äußerungen kämen nicht nur von den Verkehrsbetrieben, sondern auch von Politikern. Aber diese Fragen müßten vor Ort ausdiskutiert werden.

Auch wenn die Zahl der Benutzer von öffentlichen Nahverkehrsstrecken zurückgegangen sei, schließe er sich der Bemerkung des Vorsitzenden an. Es wäre zu fragen, was gewesen wäre, wenn man die ersten organisatorischen Schritte nicht getan hätte. Es sei wohl gesichertes Erkenntnis, daß der Verbund als solcher für den Fahrgast einen Vorteil gebracht habe. Das sollte nicht darüber hinwegtäuschen, daß noch manches zu erreichen sei. Man wolle die Politiker vor Ort durch Hinweise unterstützen, daß in den Räten nachgefragt und "gebohrt" werde.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-ma

Abg. Hardt CDU erinnert daran, seine Fraktion sei mit der Größe, der vertraglichen Ausgestaltung und der Art, wie man zu den Bedingungen gekommen sei, nicht einverstanden gewesen. Die Schwierigkeiten, die er damals vorausgesehen habe, seien eingetreten. Wenn jetzt schon davon gesprochen werde, das Leistungsangebot um 4 % zu mindern, sei das problematisch. Jede Stadt sei in den Verkehrsverbund mit einem speziellen Angebot hineingegangen, auch um nachher mit der Kostenrechnung klarzukommen. Die Größenordnung des Kostendeckungsgrades werde nicht erreicht. Aus diesem Grunde stünden praktisch zwei Tariferhöhungen ins Haus. Inzwischen beginne schon eine Diskussion darüber, das Zubringersystem auch zur Stadtbahn überproportional auszudünnen. Es sei zu fragen, in welcher Weise die schon erwähnten 4 % des Leistungsangebotes zurückgefahren werden sollten. Die Landesregierung müsse Obacht geben, daß das zumindest kontinuierlich geschehe, daß man nicht einfach gewisse Linien wegfallen lasse und daß die Zubringerdienste nicht zu stark ausgedünnt würden. Ansonsten seien noch stärkere Rückgänge der Zahl der Fahrgäste zu befürchten.

StSchr Dr. Nehrling stellt fest, er habe eigentlich geglaubt, daß die Frage der Größe des Verbundes ausdiskutiert wäre. Man könne einen Verbund mit dem Vertragswerk des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr so groß ausgestalten, daß die gesamte Fläche der Bundesrepublik erfaßt sei. Das wäre nicht zu groß, weil jeder im Rahmen des Verbundes nur für 50 km die "Segnungen" in Anspruch nehmen könne. Häufig sei zu hören, daß an den Randzonen der Verkehrsgemeinschaften Schwierigkeiten aufträten. Um so etwas zu vermeiden, sei der Verbund Rhein-Ruhr in der bekannten Größe gezogen worden.

Eine irgendwie geartete Verantwortlichkeit für Linien habe die Landesregierung nicht. Vielmehr beschäftigten sich hochbezahlte Direktoren von Verkehrsunternehmen tagtäglich damit, hochbezahlte kommunale Beamte hätten das zu kontrollieren. Man hoffe sehr, daß diese die Räte und die entsprechenden Gremien informierten.

Zu der Minderung des Leistungsangebotes um 4 % müsse angemerkt werden, daß jeder wisse, daß es sogenannte "Ratsherrenlinien" und daß es Parallelverkehr gebe. Wenn der Verbund - das sei zu unterstellen - nun an die Probleme des Parallelverkehrs herangehe, "Ratsherrenlinien" auf die Hörner nehme, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen anstelle und dann streckenmäßig ein Minus herauskomme, könnte man das dem Verbund nicht zum Vorwurf machen. Die Minderung des Leistungsangebotes um 4 % sage nichts über den inneren Wert des Verbundes und des Verbundangebotes aus.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-ma

Abg. Nowack SPD versteht das vorgelegte Papier als ein Plädoyer für den Verkehrsverbund insgesamt. Die Einwände aufgrund momentaner Schwierigkeiten könne er nicht be- greifen. Zumindest könne er sich der Beurteilung nicht anschließen. Tariferhöhungen oder Abstriche im Leistungs- anbot wären mit Sicherheit auch ohne Bestehen des Ver- bundes zu beklagen gewesen. Situationen und Strukturen veränderten sich, und jede Gemeinde und jede Verkehrs- gesellschaft sei gezwungen, sich diesen Veränderungen anzupassen.

Zum Thema "Fahrgastschwund" könne er nur sagen, daß man auch einen Rückgang des Benzinverbrauchs bei steigenden Fahrzeugzahlen registrieren müsse. Es handele sich eben um die allgemeine Situation. Die Menschen hätten weni- ger Geld zur Verfügung, verbrauchten somit weniger Ben- zin, aber nähmen deshalb auch weniger den ÖPNV in An- spruch.

Alles, was er über den Verbund höre und lese, bestärke ihn in der damals schon vertretenen Auffassung. Für den Fahrgast komme es darauf an, daß er die Möglichkeit habe, mit einem Fahrschein dreimal umzusteigen, ohne einen neuen Fahrschein kaufen zu müssen.

Abg. Hardt CDU berichtet, er habe vor kurzem einen Mo- nat lang ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel be- nutzt. Diesen Monat müsse er als "mittelprächtige" Ka- tastrophe bezeichnen. Sicherlich habe die Einführung des flächendeckenden wandernden Wabentarifs von 50 km eine Verbesserung mit sich gebracht. Das Problem aber sei, daß durch die Größenordnung die Mitbestimmung ein- geschränkt werde. In den Gremien könnten eben nicht alle beteiligten Gemeinden vertreten sein, obwohl alle zahlen müßten. 1978 habe man eine Verbesserung der Fahrpläne versprochen. Er könne aus eigener Erfahrung sagen, daß diese Verbesserung nicht eingetreten sei. Man habe damals auch davon gesprochen, die Tarife würden besser gestaltet und preiswerter. Er habe seinerzeit eine Kostenrechnung aufgemacht, wegen der er stark kri- tisiert worden sei. Diese Kostenrechnung liege inzwi- schen nur noch 10 % unter den gegenwärtigen Verhält- nissen.

In bezug auf die Wirtschaftlichkeit habe man sich da- mals große Mühe gegeben; er erinnere in diesem Zusam- menhang an die Gutachten und die Erfahrungen aus Ham- burg, München usw. Inzwischen sei man sich einig, daß der Platzkilometerberechnungsschlüssel irrational sei.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-ma

Die Fahrpläne seien noch nicht untereinander abgestimmt, und die Tarife stiegen. Weil die letztere Erscheinung nicht bis ins Unermeßliche getrieben werden könne, müßten die Räte mehr "nachschießen". Dazu seien sie aber nicht in der Lage, und aus diesem Grunde sei es zu der 4%igen Minderung des Leistungsangebots gekommen.

In Gesprächen mit Fahrgästen sei immer zu hören, daß die Fahrzeiten nicht kürzer, sondern länger geworden seien. Man sei zwar viel schneller von der Haltestelle in der Innenstadt, aber durch das Fehlen von Zubringern verlängerten sich die Zeiten, die man unterwegs sei.

Er habe den Eindruck, daß in Nordrhein-Westfalen auf diesem Gebiet zunächst auf hohe Investitionen gesetzt werde, während man auf das Angebot geringeren Wert lege. Es müsse aber versucht werden, hier die Balance zu halten.

Abg. Aigner SPD betont, die Größe des Verbundraumes habe nur einen ganz geringen Einfluß auf die von Abg. Hardt geschilderten Beschwerden. Die zweifellos vorhandenen Kritikpunkte habe weder das Land noch dieser Ausschuß zu vertreten. Der Vertreter des Landes, der in dem entsprechenden Gremium sitze, sollte dafür sorgen, daß die noch vorhandenen Mängel so schnell wie möglich beseitigt würden. Der Ausschuß müsse darauf drängen, daß die Möglichkeiten, die der Verkehrsverbund biete, voll ausgeschöpft würden. Parallelverkehr müsse in noch stärkerem Maße abgebaut werden; die Probleme der Tarifabstimmung müßten gelöst werden. Außerdem seien noch Mängel im zentralen Einkauf, in der zentralen Werbung usw. zu beheben. Diese Mängel aber seien vor Bestehen des Verkehrsverbundes um ein Vielfaches größer gewesen. Dieser Ausschuß müsse sich als Lobby der Fahrgäste verstehen.

Zum Verkehrsverbund Rhein-Sieg bringt der Abgeordnete namens seiner Fraktion den in Anlage 3 diesem Protokoll beigefügten Antrag ein und bittet um Zustimmung auch der CDU-Fraktion.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

09.12.1982
sr-ma

Da sich der Ausschuß wegen starker Bedenken der CDU-Fraktion über den von der SPD-Fraktion vorgelegten Antrag nicht einvernehmlich einigen kann, wird eine Abstimmung auf die 49. Sitzung am 16. Dezember 1982 (siehe APr 9/822) verschoben.

gez. Kröhan

Vorsitzender

3 Anlagen

13.01.1983/20.01.1983/325

Forschungsvorhaben "Entwicklung behindertengerechter Verkehrssysteme am Beispiel des Raumes Bonn/Rhein-Sieg-Kreis"

- Kurzfassung des Ergebnisberichts -

Gruppe Hardtberg, Bonn in Projektgemeinschaft mit Rhein-Consult GmbH, Düsseldorf im Auftrage des BMV

Ausgang und Ziel der Untersuchung

Die Verkehrssysteme im Bundesgebiet sind zur Zeit nur in wenigen Teilbereichen auf den im Verkehrsbereich behinderten Personenkreis eingerichtet. Um die soziale Eingliederung Behinderter zu erleichtern, hat daher die Nationale Kommission für das Internationale Jahr der Behinderten 1981, die unter Vorsitz des Bundesministers für Arbeit Zielvorstellungen und Empfehlungen für die Rehabilitation der 80er Jahr erarbeiten sollte, zum Gesamtkomplex der "behindertengerechten Umwelt" erstmals einen umfassenden Anforderungskatalog vorgelegt, der von mehr als einhundert Delegationen einstimmig verabschiedet wurde. Die Empfehlungen der Nationalen Kommission zu baulichen Einrichtungen und Verkehrsanlagen werden somit von einer breiten Mehrheit aller an der Rehabilitation Behinderter beteiligten Verbände, Institutionen und Fachleute getragen.

Das als Pilotstudie für den Raum Bonn angelegte Forschungsvorhaben soll anhand eines Rahmenplanes die konkreten Möglichkeiten zur Realisierung dieser Anforderungen aufzeigen. Der Rahmenplan soll zudem die Gebietskörperschaften und Verkehrsträger des Untersuchungsgebietes instandsetzen und veranlassen, schrittweise konkrete Verbesserungen im Verkehrsbereich für Behinderte vorzunehmen. Die Vorschläge des Rahmenplanes sollen auf andere Stadtregionen übertragbar sein.

Methodischer Aufbau

Die Untersuchung ist auf folgende Programmschwerpunkte ausgerichtet:

1. Ermittlung und Darstellung des Kommunikationsverhaltens behinderter Verkehrsteilnehmer nach verkehrsrelevanten Gruppen.
2. Ermittlung der Mobilität von behinderten Verkehrsteilnehmern im Untersuchungsgebiet, untergliedert nach Verkehrszielen und -zwecken sowie Art und Schwere der Verkehrsbehinderung.
3. Analyse der Beförderungsangebote nach den Eignungskriterien für behinderte Verkehrsteilnehmer mit folgenden Schwerpunkten:
Ausgangs- und Zielpunkte
Verkehrsmittel, Bahnhöfe, Haltepunkte.
4. Erarbeitung von Ausbauvorschlägen für behindertengerechte Beförderungsangebote entsprechend der ermittelten Nachfrage in folgender Untergliederung:
Ausgangs- und Zielpunkte
Verkehrsmittel, Bahnhöfe, Haltepunkte.
5. Erarbeitung eines Zeit-Maßnahmenplans als Grundlage für die Erörterung mit den Gebietskörperschaften des Untersuchungsgebietes.

Zielgruppe

Abweichend von den im Sozialbereich vorherrschenden Definitionen geht die Untersuchung von einem funktionalen Begriff der Verkehrsbehinderung bzw. Verkehrsteilnahmefähigkeit aus, der aus dem Verhältnis konkreter Leistungsanforderungen bestimmter Ver-

kehrssysteme zur individuellen Leistungsfähigkeit der Verkehrsteilnehmer abgeleitet ist. Die Berücksichtigung subjektiver Kriterien wird dabei auch der Tatsache gerecht, daß die zahlenmäßige Erfassung der Verkehrsbehinderten nur im Wege einer Befragung aufgrund von Selbsteinschätzungen möglich ist. Der Personenkreis der Verkehrsbehinderten umfaßt im weitesten Sinne alle Personen, die aufgrund von Einschränkungen oder Ausfällen in ihren körperlichen, geistigen oder seelischen Fähigkeiten bei der Benutzung derzeitiger Verkehrssysteme Schwierigkeiten haben.

Ergebnis der Repräsentativerhebung

Die Repräsentativbefragung wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NW als Stichprobenerhebung mit einem Bevölkerungsanteil von 0,34 % (brutto) vorbereitet. Die Erhebung hatte einen Rücklauf von 75,6 %; der Anteil der verwertbaren Fragebögen betrug 69,4 % der Stichprobe.

Nach den Ergebnissen der Erhebung kann 1 % der Wohnbevölkerung des Untersuchungsraumes die eigene Wohnung infolge Alter, Krankheit oder Behinderung nur mit Hilfe eines Krankentransportes verlassen. Weitere 16,5 % der Wohnbevölkerung - im wesentlichen Kinder sowie behinderte und alte Menschen - haben bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel Schwierigkeiten; sie werden im vorliegenden Bericht "Verkehrsbehinderte" genannt. Die Mobilität des betroffenen Personenkreises bleibt z.T. erheblich hinter der Mobilität nicht behinderter Personen zurück.

Nutzungsschwierigkeiten, Nutzungshindernisse

Ursächlich für die Nutzungsschwierigkeiten der verkehrsbehinderten Personen ist zum einen ihre reduzierte Leistungsfähigkeit, zum anderen aber eine Vielzahl insbesondere baulicher Hindernisse, deren Beseitigung seit Jahren von den Betroffenen gefordert und von der Nationalen Kommission/Arbeitsgruppe 6 einstimmig empfohlen wird.

Der vorliegende Bericht enthält eine eingehende Analyse der Nutzungsschwierigkeiten verkehrsbehinderter Personen und der Nutzungshindernisse in den Verkehrssystemen des Untersuchungsgebietes. Er enthält darüberhinaus eine zusammenfassende Darstellung technischer Lösungsvorschläge zur Beseitigung der Nutzungshindernisse in ausgewählten Siedlungsbereichen und Verkehrssystemen.

Gesamtkonzept

Das Gesamtkonzept zur Entwicklung behindertengerechter Verkehrssysteme im Raume Bonn/Rhein-Sieg-Kreis geht aus von (1) der Einbeziehung aller Verkehrssysteme, (2) dem Ausbau geschlossener Transportketten, (3) dem Nutzungsvorteil für alle Verkehrsteilnehmer und (4) einer schrittweisen Realisierung.

Das Gesamtkonzept beruht auf einem Grundraster ausgewählter zentrumsnaher Siedlungsbereiche, die durch ausgewählte ÖPNV-Linien und -Haltepunkte miteinander verbunden werden. Für den behindertengerechten Ausbau der ausgewählten Siedlungsbereiche, ÖPNV-Linien und -Haltepunkte ist ein Zeitraum von etwa 15 Jahren vorgesehen.

Pilotprogramm

Um einen wirksamen Anstoß zur Entwicklung behindertengerechter Verkehrsangebote zu geben, wurde als erste Stufe des Gesamtkonzepts ein Pilotprogramm entwickelt, das die folgenden 3 Planungskategorien umfaßt:

- (1) Projektplanungen für ausgewählte Verkehrssysteme durch die Verkehrsträger.
- (2) Leitplanungen für ausgewählte Siedlungsbereiche durch die Städte und Gemeinden.

(3) Koordinierende Gesamtplanung für die Durchführung.

Die Maßnahmen des Pilotprogramms wurden so ausgewählt, daß sie in einem Zeitraum von 3 bis 5 Jahren weitgehend realisiert werden können und bei entsprechender Vorplanung auf jeden vergleichbaren Verkehrsraum übertragbar sind.

Nutzen, Kosten

Der Nutzen eines Ausbaus der Verkehrssysteme unter Berücksichtigung der Belange Behinderter, ist sehr hoch zu veranschlagen. Er liegt vor allem in der besseren sozialen Eingliederung behinderter und alter Menschen und der damit verbundenen Reduzierung der Betreuungskosten. Er liegt außerdem in dem Komfortgewinn und der höheren Auslastung bestehender ÖPNV-Systeme sowie in der Vermeidung sonst notwendiger teurer Sondertransporte. Er liegt infolge des Verkehrsberuhigungseffektes für die ausgewählten Siedlungsbereiche nicht zuletzt auch in der Reduzierung der Unfallrisiken und Unfallfolgekosten. Insgesamt haben die vorgesehenen Maßnahmen den großen Vorteil, daß sie selbst nur einen relativ geringen Aufwand erfordern und wenig Folgekosten verursachen. Die Entwicklung behindertengerechter Verkehrssysteme kann daher übereinstimmend mit den langjährigen Forderungen der Betroffenen und den einstimmigen Empfehlungen der Nationalen Kommission von den Projektarbeitern uneingeschränkt befürwortet werden.

C/1

Diskussionspapier der SPD-Fraktion vorgelegt im Verkehrsausschuß am
9.12.82 zu TOP 3 : ÖPNV in der Fläche.

Die Entwicklung der letzten 2 Jahrzehnte hat im ländlichen Raum zu einer verstärkten Abhängigkeit vom ÖPNV geführt, da gewachsene Mobilitätsbedürfnisse für einen nicht erheblichen Bevölkerungsanteil nicht anders befriedigt werden können.

Diese Entwicklung beruht darauf, daß im Zuge kommunaler Gebietsreformen größere Verwaltungseinheiten geschaffen worden sind, die schulische und berufliche Ausbildung in Schulzentren zusammengefaßt worden ist, Krankenhäuser und Einkaufsmöglichkeiten auf wenige Standorte konzentriert wurden und sich die Entfernung zwischen Wohnbereich und Arbeitsplatz erheblich vergrößert hat.

Die gesellschaftliche Notwendigkeit für eine Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum kann im übrigen überzeugend begründet werden:

Ein großer Teil der Bevölkerung im ländlichen Raum ist nicht motorisiert (Jugendliche, Frauen und alte Menschen) und dadurch in der Teilhabe an großen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens behindert. Der Aktionsradius für Arbeitnehmer und Auszubildende ist in besonderem Maße betroffen.

Die enorme Verteuerung von Mineralöl macht es notwendig, daß Treibstoff gerade auch im ländlichen Raum durch die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel eingespart wird.

Die vom motorisierten Individualverkehr ausgehenden Immissionsbelastungen (Abgase und Lärm) sind auch im ländlichen Raum nicht unerheblich.

Schließlich ist der ÖPNV aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie der Struktur- und Städtebaupolitik förderungswürdig.

ÖPNV ist eine Aufgabe der öffentlichen Darseinsvorsorge.

Es muß festgestellt werden, daß der ÖPNV im ländlichen Raum nur ungenügend mit der allgemeinen Entwicklung Schritt gehalten hat. Abgesehen davon, daß der ÖPNV in den Ballungsgebieten wegen der dortigen Verkehrsdichte oftmals bevorzugt aufgebaut worden ist, beruht dies darauf, daß in vielen Bereichen noch ein unkoordiniertes Nebeneinander von Schüler-, Berufs- und allgemeinem öffentlichen Personennahverkehr sowie von Schiene und Bus in unterschiedlicher Trägerschaft besteht.

c/2

Die Attraktivität des ÖPNV in der Fläche muß gesteigert werden, wenn eine ernsthafte Konkurrenz zum Individualverkehr aufgebaut werden soll. Dabei kann sich das Verkehrsangebot nicht allein an dem Nutzerkreis orientieren, der unbedingt aus Einkommens- oder Altersgründen auf den ÖPNV angewiesen ist. Es kommt auch darauf an, weitere Fahrgäste zu gewinnen, für die die Benutzung des ÖPNV sinnvoll sein müßte oder könnte. Dies verlangt aber, daß sich die Verkehrsversorgung im ländlichen Raum an den Mobilitätsbedürfnissen sehr breiter Bevölkerungssichten ausrichtet und entsprechende Bedienungsstandards angeboten werden.

Hierzu gehören die Bedienungshäufigkeit, kostengünstige Tarife, abgestimmte Fahrpläne aller Träger des ÖPNV, eine Verknüpfung der Liniennetze von Bus und Schiene. Schließlich kommt es darauf an, eine fahrgastfreundliche Ausstattung der Verkehrsmittel und Haltestellen sowie entsprechende Informations- und Verkaufssysteme anzubieten.

Dies alles kann nur durch eine Zusammenfassung aller Träger des ÖPNV in Kooperation erreicht werden. In Nordrhein-Westfalen gibt es bereits seit 1970 mit dem Programm zur Förderung und Bildung von Verkehrsgemeinschaften und Verkehrsverbänden ein regionales Konzept für Verkehrsregionen des ÖPNV mit dem auch der organisatorische Rahmen für die Zusammenarbeit der Bundesunternehmen mit den übrigen Unternehmen des ÖPNV auf der Grundlage einer gemeinsamen Verantwortung für die Region gewährleistet werden kann. Mit der Schaffung von Kooperationen kann die Frage nach der Erhaltung einzelner Schienenstrecken bzw. von Stilllegungen in einem strukturell und wirtschaftlich sinnvollen Gesamt-rahmen beantwortet werden können.

Die Deutsche Bundesbahn darf sich in dem Bemühen, ihren Schienenpersonennahverkehr wirtschaftlich zu gestalten, nicht darauf beschränken, ihn möglichst weitgehend auf Busdienste umzustellen. Sie muß nachdrücklich und aktiv vor allem die Zusammenarbeit mit den auf regionaler Ebene für den ÖPNV zuständigen Entscheidungsträgern suchen. Sie kann im Rahmen regional entwickelter Gesamtkonzepte keine isolierte Lösung anstreben. Sie sollte darüber hinaus für die Entwicklung solcher Gesamtkonzepte entscheidende Impulse geben sowie planerische und organisatorische Anstöße und Hilfen leisten.

Die entscheidenden Probleme des ÖPNV in der Fläche bestehen in Fragen der Organisation und der Finanzierung:

Das Land wird aufgefordert, sein Bemühen um die Kooperationen von Verkehrsunternehmen des ÖPNV auf der Grundlage des vorhandenen Organisationskonzeptes weiter-

hin zielstrebig fortzusetzen.

Das finanzielle Engagement des Landes, das über dem anderer Bundesländer liegt, wird begrüßt. Gebietskörperschaften, die bislang keine Kosten für den Aufbau und die Förderung des ÖPNV getragen haben, werden aufgefordert, diese Aufgabe nunmehr wahrzunehmen.

Zur Förderung des ÖPNV sollte der zweckgebundene Anteil am Mineralölsteueraufkommen für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erhöht werden, der zusätzliche Investitionen auch im ländlichen Bereich ermöglicht.

Antrag

der SPD-Fraktion zu TOP 4 Verkehrsverbund Rhein-Sieg.

Der Verkehrsausschuß des Landtages fordert alle Beteiligten auf, ihre Bemühungen um die Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg mit dem Ziel fortzusetzen, das Vertragswerk noch im Laufe des Jahres 1983 abzuschließen und den Verbundverkehr zum 1.1.85 aufzunehmen. Einheitliche Tarife, abgestimmte Fahrpläne und eine koordinierte Liniennetzplanung werden dem Bürger dann auch in diesem Ballungsraum die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel erleichtern und den beteiligten Unternehmen zugleich die Chance zur Verbesserung ihres Wirtschaftsergebnisses eröffnen.

Der Verkehrsausschuß erklärt seine Bereitschaft, die in den bisherigen Verhandlungen von der Landesregierung in Aussicht gestellten finanziellen Hilfen sicherzustellen. Er erwartet aber auch von den übrigen Beteiligten, daß sie ihrerseits die Voraussetzungen für die Neuorganisation des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verbesserung seiner Leistungsfähigkeit in dieser Region schaffen. Er fordert die kommunalen Gebietskörperschaften auf, daran im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge nach dem Prinzip einer gerechten Lastenverteilung mitzuwirken. Ebenso appelliert er an den Bund und seine Unternehmen, sich ihrer Verantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr in der Region auf der Grundlage der verfassungsrechtlichen Abgrenzung von Aufgaben- und Finanzverantwortung gerecht zu werden. Der Verkehrsausschuß betont seine Auffassung, daß ein enger Zusammenhang zwischen dem Aufbau eines S-Bahnnetzes und der Gründung des Verkehrsverbundes im Ballungsraum Rhein-Sieg besteht.