

**Verkehrsausschuß**

**Protokoll**

54. Sitzung (öffentlich)

25. November 1994

Düsseldorf - Haus des Landtags

10.00 Uhr bis 14.05 Uhr

Vorsitzende:            Abgeordneter Jaax (SPD)  
                                 Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) (Stellv.)  
Stenographinnen:    Zinner, Schröder-Djug

**Verhandlungspunkte:**

**Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz NW)**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 11/7847

in Verbindung damit

**Gesetz über die Bereitstellung, den Betrieb und die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen (ÖPNV-Gesetz NW)**

Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 11/5155

Der Ausschuß hört folgende Sachverständige an:

Landtag Nordrhein-Westfalen	Ausschußprotokoll 11/1411	S. II
Verkehrsausschuß		25.11.1994
54. Sitzung		zi-sto
		Seite
<b>Beer</b>		
<b>Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen</b>		52
- Zuschrift 11/3684 -		
<b>Blumenthal</b>		
<b>Bahnbus-Holding GmbH</b>		43
- Zuschrift 11/3702 -		
<b>Dr. Christ</b>		
<b>Westfälische Verkehrsgesellschaft</b>		41, 44
- Zuschrift 11/3722 -		
<b>Dr. Frohnert</b>		
<b>Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e.V.</b>		29, 35, 37
- Zuschrift 11/3700 -		
<b>Beigeordneter Giesen</b>		
<b>Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund</b>		5, 16, 19, 23
- Zuschrift 11/3657 -		
<b>Graichen</b>		
<b>Deutsche Bahn AG - Bereich Nahverkehr</b>		31, 35, 37, 68
- Zuschrift 11/3699 -		

Verkehrsausschuß  
54. Sitzung

25.11.1994  
zi-sto

**Frau Dr. Hirsch**  
**Deutscher Gewerkschaftsbund -**  
**Landesbezirk Nordrhein-Westfalen**

45, 58

- Zuschrift 11/3727 -

**Hirschfeld**  
**PRO BAHN Nordrhein-Westfalen**

58, 70

- Zuschriften 11/3653, 11/3671 -

**Beigeordneter Kiepe**  
**Städtetag Nordrhein-Westfalen**

1, 13, 19, 22, 24, 25

- Zuschrift 11/3706 -

**Beigeordneter Dr. Krämer**  
**Landkreistag Nordrhein-Westfalen**

9, 20, 24

- Zuschrift 11/3640 -

**Dr. Muthesius**  
**Verband Deutscher Verkehrsunternehmen**

26, 36

- Zuschrift 11/3685 -

**Dipl.-Ing. Teubner**  
**Verkehrsverbund Rhein-Ruhr**

37, 44

- Zuschrift 11/3697 -

**Tönjes**  
**Verkehrsclub Deutschland e.V. LV Nordrhein-Westfalen**

61, 69

- Zuschriften 11/3714, 11/3715 -

Verkehrsausschuß  
54. Sitzung

25.11.1994  
zi-sto

**Weis** 49  
**Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands**

- Zuschrift 11/3724 -

**Wiemann** 54  
**Koordinierungsstelle der Verkehrsgemeinschaften Ostwestfalen-Lippe**

-Zuschrift 11/3691 -

**Dipl-Ing. Wolf** 39  
**Verkehrsverbund Rhein-Sieg**

- Zuschrift 11/3680 -

**Zimmermann** 66, 70  
**ADAC Nordrhein e.V**

- Zuschrift 11/3695 -

Weitere Zuschriften:

Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen - FOPA  
- Zuschrift 11/3696 -

Landeshauptstadt Düsseldorf  
- Zuschrift 11/3725 -

Landschaftsverband Rheinland  
- Zuschrift 11/3712 -

Landschaftsverband Westfalen-Lippe  
- Zuschrift 11/3601 -

Stadt Gelsenkirchen  
- Zuschrift 11/3606 -

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie  
- Zuschrift 11/3716 -

\* \* \*



Verkehrsausschuß  
54. Sitzung

25.11.1994  
zi-sto

**Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz NW)**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 11/7847

in Verbindung damit

**Gesetz über die Bereitstellung, den Betrieb und die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen (ÖPNV-Gesetz NW)**

Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 11/5155

**Beigeordneter Kiepe (Städtetag Nordrhein-Westfalen):** Seit Jahren diskutieren wir theoretisch über die Regionalisierung des Nahverkehrs. Seit einem Jahr beschäftigen wir uns mit den Ergebnissen der auf Bundesebene beschlossenen Vorgaben zur Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs. Seit fast derselben Zeit befassen wir uns mit den Vorstellungen, die von der Landesregierung für das Land Nordrhein-Westfalen hierzu entwickelt worden sind.

Ich möchte an dieser Stelle dem federführenden Ministerium noch einmal für den offenen Diskussionsprozeß danken, in den wir - auch bei der Erarbeitung des Referentenentwurfs - einbezogen worden sind.

Der Städtetag sieht - das darf ich an den Anfang stellen - in dem jetzt vorgelegten Gesetzentwurf der Landesregierung zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt eine tragfähige Grundlage für die nunmehr anstehenden Beratungen im Landtag. Ich sage mit Bedacht: eine tragfähige Grundlage für die anstehenden Beratungen im Landtag. Wir sehen darin noch keine tragfähige Grundlage für die zukünftige Regelung. Aber wir diskutieren mit Ihnen ja als den Entscheidern in dieser Angelegenheit, und wir hoffen, daß der auf dem Tisch liegende Entwurf auf der Basis der Gespräche und Beratungen, die Sie sowohl im Ausschuß als auch im ganzen Landtag noch führen werden, in einigen Punkten verbessert wird. Wir halten das in einigen Punkten für erforderlich; ich werde das kurz erläutern.

Insbesondere begrüßen wir, daß einige zentrale Forderungen des Städtetages in den Entwurf aufgenommen worden sind. Das gilt zum Beispiel für die allgemeinen Regelungen zur Aufgabenträgerschaft, zur Organisation des Zusammenwirkens der Aufgabenträgerschaft, zur Nahverkehrsplanung und - mit deutlichen Einschränkungen - für die Grundzüge der Finanzierung. Im einzelnen verweise ich hierzu auf die Antworten auf Ihren Fragenkatalog, die wir Ihnen zugeleitet haben. Ich möchte einige wichtige Punkte, wie es von Ihnen ja auch gewünscht war, herausstellen.

Aus der Sicht der Städte ist es dringend geboten, den Entwurf konsequenter als bisher auf das Grundprinzip der Regionalisierung auszurichten, wie es in § 3 des Bundesregionalisierungsgesetzes umschrieben ist: Planung, Organisation und Finanzierung des gesamten ÖPNV gehören in eine Hand. Nur so kann die angestrebte effektivere Organisation und die notwendige klare Abgrenzung der verschiedenen Verantwortungsebenen erreicht werden. Diese Zielsetzung verlangt zugleich, den Schienenpersonennahverkehr als integralen Teil des ÖPNV in die Zuständigkeit desjenigen zu geben, der für den ÖPNV insgesamt vor Ort Verantwortung trägt: die kommunalen Gebietskörperschaften. Wir halten es deshalb grundsätzlich für richtig, wenn das Land den kommunalen Aufgabenträgern nicht nur den ÖPNV als solchen, sondern insbesondere den SPNV zuordnen will.

Diese richtige Grundentscheidung wird jedoch in dem Entwurf sowohl bei der Regelung der Aufgabenträger und der Organisation ihrer Zusammenarbeit als auch bei der Nahverkehrsplanung und insbesondere bei der Finanzierung nicht konsequent genug umgesetzt. Zu den ersten beiden Stichworten verweise ich auf unsere Stellungnahme zu Ihren Fragen. Ich möchte mich hier nur mit den Finanzierungsaspekten auseinandersetzen.

Entscheidende Voraussetzung für die Bereitschaft der Städte, den gesamten ÖPNV als eigene Aufgabe zu übernehmen, ist nach wie vor eine tragfähige Finanzierungsregelung. Den hierzu vom Städtetag Nordrhein-Westfalen formulierten Anforderungen, die wir dem Ministerium gegenüber am 23. März formuliert haben, genügt der Gesetzentwurf in seinem vierten Abschnitt noch nicht. Drei Punkte möchte ich besonders herausgreifen:

Erstens. Wir begrüßen die in § 11 vorgesehene vollständige Weiterleitung der sogenannten Regionalisierungsmittel gemäß § 8 Abs. 1 Bundesregionalisierungsgesetz an die Aufgabenträger. Wir setzen aber voraus, daß der Gesetzestext nicht ganz richtig formuliert ist, und erwarten, daß es sich um die Überleitung der gesamten Regionalisierungsmittel handelt, wie es in der ursprünglichen Begründung im Referentenentwurf schon gesagt worden war. Wir begrüßen ebenso die in § 12 des Entwurfs verankerte Bereitschaft des Landes, neben den Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zur Förderung von Investitionen weiterhin ergänzende Landesmittel zur Verfügung zu stellen.

Verkehrsausschuß  
54. Sitzung

25.11.1994  
zi-sto

Beide Finanzierungszusagen werden allerdings geradezu wertlos, wenn die entsprechenden Finanzmittel - wie vorgesehen - lediglich nach Maßgabe des Haushaltsplans bereitgestellt werden. Eine solche Regelung läuft darauf hinaus, daß das Land die ihm durch das Bundesregionalisierungsgesetz übertragenen Restfinanzierungsrisiken im SPNV an die kommunale Ebene weitergibt. Ich brauche Ihnen nicht die derzeitige Finanzsituation in den Städten auszumalen. Wir können jedenfalls sagen, daß angesichts der derzeitigen und der absehbaren Finanzsituation in den Städten eine solche Regelung nicht akzeptabel ist. Die einzusetzenden Eigenmittel des Landes müssen vielmehr - entsprechend der Regelung bei den Regionalisierungsmitteln des Bundes - dynamisiert und unabhängig vom allgemeinen Haushalt auf Dauer gesetzlich gesichert werden.

Zweitens. Zusätzlich zu den weiterzuleitenden Regionalisierungsmitteln des Bundes und den Komplementärmitteln des Landes zur GVFG-Förderung erwarten die Städte eine - ebenfalls gesetzlich gesicherte und dynamisierte - Beteiligung des Landes an der Finanzierung der ÖPNV-Vorhaltekosten.

Dieses Modell ist für Nordrhein-Westfalen nichts Neues. Das Land ist Vorreiter in dieser Konstruktion. Man sollte das Modell auf der Basis der Regelung im VRR - möglicherweise an einigen Punkten verbessert - als Grundlage auch für die weitere Diskussion nehmen. Wie bereits in unserer Stellungnahme vom März 1994 vorgetragen, sollte bei diesem Finanzierungsmodell zwischen den Kosten der Infrastrukturvorhaltung und den variablen Kosten im ÖPNV unterschieden werden. Während die ÖPNV-Vorhaltekosten - die Aufwendungen für Fahrzeuge, Fahrwege, Haltestellen und deren Unterhaltung und Instandsetzung - von den Aufgabenträgern und dem Land gemeinsam zu finanzieren wären, sollten die variablen Kosten - vor allem die Personal- und Energiekosten - von den Verkehrsunternehmen selbst im wesentlichen über Fahrpreiseinnahmen erwirtschaftet werden.

Diese klare Aufgaben- und Verantwortungsteilung halten wir für eine notwendige, aber auch für die Zukunft erforderliche Grundlage. Ansonsten werden wir die Aufgaben, die wir gemeinsam im Nahverkehr zu bewältigen haben, nicht schaffen. Ich erinnere nur an die explodierenden Betriebskosten gerade in den Städten. Wir brauchen hier den Einstieg in eine Regelung.

Was ich hier vorgetragen habe, ist natürlich noch keine Lösung im Detail, aber die Grundlage für eine tragfähige Regelung in der Zukunft. Ich möchte besonders betonen, daß wir es hier nicht mit einem x-beliebigen Regelwerk zum Nahverkehr zu tun haben, sondern sozusagen mit dem Grundgesetz für den Nahverkehr der kommenden 10 oder 15 Jahre. Wir meinen, daß nur mit einer ausreichenden und gesetzlich gesicherten Finanzierungsbeteiligung des Landes an den Infrastrukturvorhaltekosten die kommunalen Aufgabenträger die Planungssicherheit erhalten, die sie

für die Bewältigung der Aufgaben des gesamten ÖPNV - den SPNV eingeschlossen - in den nächsten Jahren benötigen.

Zur Finanzierung könnte das Land einen Teil der früher den Kommunen zur Verfügung gestellten Kraftfahrzeugsteuermittel einsetzen, die inzwischen für andere Aufgaben verwandt werden. Die Finanzierungsbeteiligung des Landes an den Infrastrukturvorhaltekosten für den gesamten ÖPNV in Nordrhein-Westfalen müßte mit einer prozentualen Quote im Gesetz festgeschrieben werden. Über die Festlegung der Zahl müßte man sich selbstverständlich noch verständigen. Es wird Sie nicht überraschen: Wenn man addiert, was das Land in diesem Bereich bisher schon aufwendet, kommt man deutlich über 40 % - je nachdem, wie man die Infrastrukturvorhaltekosten insgesamt rechnet. Es wäre nicht vermessen zu sagen: Wenn die Städte, Gemeinden und Kreise gemeinsam mit dem Land die Infrastrukturvorhaltekosten zu tragen haben, ist eine Beteiligung zur Hälfte jeweils sicher angemessen.

Drittens. Schließlich ist für die Städte unabdingbar, daß sie vom Land von allen steuerrechtlichen Risiken befreit werden, die sich im Rahmen der Regionalisierung ergeben können. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den zu sichernden steuerlichen Querverbund und die Freistellung der ÖPNV-Leistungen von der Umsatzsteuerpflicht. Sie kennen den Beschluß der Finanzministerkonferenz vom 23. Juni 1994. Gleichwohl ist insbesondere der letzte Punkt nicht geklärt. Ohne Sicherung des steuerlichen Querverbundes, insbesondere aber ohne Freistellung der ÖPNV-Leistungen von der Umsatzsteuerpflicht - ich betone das - würde eine der Geschäftsgrundlagen entfallen, die die Städte veranlaßt haben, die Regionalisierung des gesamten ÖPNV mitzutragen.

Ich fasse zusammen.

Zur Finanzierungsregelung haben wir deutliche Verbesserungswünsche:

1. Der Haushaltsvorbehalt muß weg.
2. Die Infrastrukturvorhaltekosten müssen vom Land gemeinsam mit den kommunalen Aufgabenträgern übernommen werden.
3. Die Risiken hinsichtlich der Umsatzsteuerpflicht von ÖPNV-Leistungen, die bisher noch vorhanden sind, müssen beseitigt werden.

Nur dann können wir dem Gesetzentwurf zustimmen.

Ich möchte das nicht als nur fachliche Stellungnahme verstanden wissen, sondern als eine Stellungnahme, die nach zweimaliger Beratung im Landesvorstand des

Verkehrsausschuß  
54. Sitzung

25.11.1994  
zi-sto

Städtetages und nachdem wir vorgestern mit sämtlichen Verwaltungschefs der kreisfreien und großen kreisangehörigen Städte noch einmal zusammengesessen haben, zustande gekommen ist. Es ist deutlich formuliert worden: Wenn eine tragfähige Finanzregelung, wie ich sie eben umrissen habe, nicht geschaffen wird, sehen sich die Städte nicht in der Lage, über den kommunalen ÖPNV, den die Städte seit Jahrzehnten mit großem finanziellen Einsatz betreiben, hinaus den Schienenpersonennahverkehr zusätzlich zu übernehmen. Das ist dann nicht möglich.

Ich möchte Sie dringend bitten - das richtet sich nicht gegen Sie als Verkehrsausschuß und nicht gegen das Ministerium; wir wissen ja genau, wo die Schlachtlinie verläuft -, gemeinsam mit uns den Finanzminister dieses Landes davon zu überzeugen, daß es im Landesinteresse insgesamt liegt, wenn wir in dieser Frage eine solche Regelung schaffen; denn nur, wenn wir die Infrastruktur für die nächsten 10, 15 Jahre im Nahverkehr sichern, können wir die gegenwärtigen Verkehrsbelastungen in den Städten und die aufgrund des europäischen Binnenmarktes und der Ost-West-Transitverkehre absehbare Belastung einigermaßen in den Griff bekommen. Wir wünschen uns, daß wir gemeinsam mit den Abgeordneten im Finanzausschuß und dem kommunalpolitischen Ausschuß dem Finanzminister auch diesen Aspekt noch einmal klarmachen.

**Beigeordneter Giesen (Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund):**

Wir begrüßen das Ziel, daß mit einem bundesweit ersten Landesgesetz zur Umsetzung der Regionalisierung baldmöglichst die erforderlichen Grundlagen für die zukünftige Gestaltung von ÖPNV und SPNV in Nordrhein-Westfalen gelegt werden. Wir begrüßen besonders die Absicht, die sich aus dem Gesetzentwurf der Landesregierung ergibt, den ÖPNV generell als freiwillige Aufgabe der kommunalen Daseinsvorsorge auszugestalten und mit dem Gesetz die kommunale Selbstverwaltung und Eigenverantwortung zu stärken.

Wie der Städtetag treten wir allerdings dezidiert dafür ein, dieses Anliegen mit dem Grundgedanken der Regionalisierung zu verbinden, nämlich die Aufgaben im ÖPNV und im SPNV in einer Hand zusammenzufassen. Wo die Ebene eines Kreises oder einer kreisfreien Stadt im Schienenpersonennahverkehr zur eigenständigen Aufgabenwahrnehmung überfordert ist, muß regionale Kooperation helfen. Das soll auch gesetzlich zur Pflicht werden.

Unserem Verständnis von Eigenverantwortung der kommunalen Aufgabenträger im ÖPNV entspräche es aber, wenn im Gesetz keine Festlegung auf eine einzige Rechtsform der Verkehrsverbände vorgenommen würde. Für den Städte- und Gemeindebund ist dies keine ideologische Frage. Wir sind nicht gegen Zweckverbände, sondern wir sind für eine offene - offenere als bisher - Diskussion über konkrete Auswirkungen der Rechtsformwahl.

Der in Hessen eingeschlagene Weg zeigt, daß auch umsatzsteuerrechtliche Fragen bei der GmbH-Form in den Griff zu bekommen sind. Selbst beim reinen Zweckverbandssystem wäre nicht klar, wie eine Steuerpflicht für Verkehrsleistungen vermieden werden kann, die nicht durch kommunale, sondern durch private Fremdunternehmen erbracht werden; denn gerade in unseren mehr ländlich strukturierten Nahverkehrsregionen besteht auch die Notwendigkeit, private Unternehmen mit zu beauftragen.

In einem zweistufigen GmbH-Organisationsmodell sind bei einer Änderung der finanzverwaltungsseitigen Praxis im Bundesrecht zusätzlich steuerrechtliche Verrechnungsmöglichkeiten zwischen den Bereichen Verkehr und Versorgung möglich - wie im kreisfreien Bereich -, die bisher den kreisangehörigen Städten und Gemeinden im wesentlichen verbaut sind. Das Regionalisierungsgesetz kann solche steuerrechtlich bzw. bundesrechtlich erwünschten Regelungen nicht erzwingen, aber es soll andererseits denkbare Optionen, die letztlich dem ÖPNV und seiner besseren Finanzierbarkeit dienen, nicht von vornherein verhindern.

Dies geschieht nach unserer Auffassung dadurch, daß im Regierungsentwurf, anders als zum Beispiel im Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit, alle kreisangehörigen Städte und Gemeinden von der Beteiligung an Verkehrsverbänden ausgeschlossen werden. Mit einer derartigen Beschränkung wird selbst zu einer Rechtspersönlichkeit zusammengeschlossenen kreisangehörigen Kommunen der Zugang zur regionalen Kooperation in Gänze verwehrt. Hiergegen sprechen neben kommunalrechtlichen und finanziellen Erwägungen verkehrspolitische Einwände, denn die Gestaltung der Ortsnetze fällt nach unserer Auffassung in den örtlichen Aufgabenbereich der Städte und Gemeinden. Da der Kreis bei der Verfolgung seiner eigenen oder regionaler Belange durchaus in Widerspruch zu den Interessen der kreisangehörigen Kommunen stehen kann, findet ohne direkte Beteiligung der originär zuständigen Gemeinden zumindest für den Bereich des Ortsverkehrs keine angemessene Repräsentanz von Gesichtspunkten des Orts- und Nachbarortsverkehrs auf der Ebene der regionalen Kooperationen statt.

Diese Situation wird nach dem Gesetzentwurf dadurch verschärft, daß die Kreise in ihrer Nahverkehrsplanung bei Fragen des Ortsverkehrs nicht auf das Einverständnis der Gemeinden angewiesen sind, es sei denn, die einzelne Kommune wird Aufgabenträger. Der Städte- und Gemeindebund hält fest: Diese Ausgrenzung aus der regionalen Kooperation und aus der Nahverkehrsplanung, diese im Regelungssystem des Gesetzentwurfs zum Ausdruck kommende Vernachlässigung von Belangen des Ortsverkehrs ist alles andere als gemeindefreundlich und betrifft einen großen Teil des ÖPNV überhaupt.

Gerade die Aufgabenträger aus dem kreisangehörigen Bereich, die bei der Nahverkehrsplanung des Kreises für ihren Ort mitentscheiden dürfen, werden vor eine

kommunal- und verkehrspolitisch für sie nicht akzeptable Rechtslage gestellt. Sie sollen nämlich nicht an den vorgesehenen Pauschalen zur Aufwandsdeckung partizipieren - wahrscheinlich weil sie nicht für die Nahverkehrsplanung zuständig sind. Hintergrund ist offensichtlich, ihnen möglichst wenig Anreize zu bieten, überhaupt eine Delegation von Aufgaben im ÖPNV zu beantragen. Selbst bei einem Nachbarortsverkehr, der von einer oder mehreren kreisangehörigen Kommunen mit einem größeren Umfang als dem sonstigen Orts- oder Kreisverkehr organisiert wird und bei dessen Nahverkehrsplanung der Kreis hauptsächlich auf Vorarbeiten der betroffenen Kommunen angewiesen ist, gingen diese kreisangehörigen Städte völlig leer aus.

Es geht uns nicht darum, den Kreisen Finanzmittel vorzuenthalten. Es geht darum, gerechterweise diejenigen an der Pauschale zu beteiligen, bei denen der Arbeitsaufwand auch tatsächlich entsteht und die für die Gestaltung des Ortsverkehrs als originär gemeindliche Aufgabe eigentlich zuständig sein sollten. Um das ganz deutlich zu sagen: Uns geht es nicht um die Durchsetzung von Positionen in jedem Detail und um jeden Preis. Wir treten für abgestufte Mitwirkungsrechte ein. Wir wollen keine blockierenden Voten zu den entscheidenden Aspekten der Kreis- und Regionalverkehre. Im Gesetz muß unserer Auffassung nach aber klarer zum Ausdruck kommen, daß diejenigen, die ÖPNV und SPNV mit finanzieren, auch mit entscheiden können müssen, daß also Handlungs- und Finanzverantwortung stärker zur Deckung gebracht werden.

Wir sind mit vielen Vertretern aus dem Kreisbereich der Auffassung, daß Beiräte zur ÖPNV- oder zur SPNV-Gestaltung auf Kreisebene oder andere Vereinbarungen über gemeindliche Mitentscheidungsrechte ein sinnvoller Weg zur gemeinsamen Verkehrspolitik im kreisangehörigen Raum sind. Der Gesetzgeber braucht insoweit keine Vorgaben zu organisatorischen Fragen im Verhältnis von Kreis und Gemeinden zu geben, aber er sollte die Regelung einer abgestuften Beteiligung der Gemeinden - wie von uns schriftlich wiederholt vorgetragen - nicht ins Belieben der Kreise stellen.

Dies gilt auch für die Problematik der differenzierten Verkehrsumlage. Wir sind enttäuscht, daß die Regelung des § 16 aus dem ursprünglichen Referentenentwurf bei den vorliegenden Gesetzentwürfen völlig fallengelassen wurde. Wir unterstützen nach wie vor eine pauschalierende Verteilungsregelung für die verbleibenden Defizite auf Kreisebene im Gesetz. Der Verteilungsmaßstab kann allerdings einer einvernehmlichen Regelung zwischen der Mehrheit der Gemeinden und dem Kreis überlassen werden. Da sehen wir keine Probleme.

Zur Finanzierung im übrigen - das hat der Kollege vom Städtetag schon ausführlich vorgetragen - ist natürlich eine unterschiedliche Interessenlage zwischen den Kommunen der Rhein- und Ruhrschiene einerseits und den Kommunen in den anderen

Räumen des Landes zu sehen.

Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden setzen sich für ein möglichst einfaches und transparentes Förderverfahren ein. Die kommunalen Aufgabenträger sollten möglichst eigenständig über den Einsatz der staatlichen Finanzzuweisungen entscheiden können - selbstverständlich entsprechend den Vorgaben des Regionalisierungsgesetzes des Bundes, wonach die Regionalisierungsmittel insbesondere für den SPNV zu verwenden sind. Hierzu halten wir die Pauschalierung der Zuwendungen an die Gemeinden und Gemeindeverbände für geeignet. Dies wird generell auch im Bericht von Innen- und Finanzministerium zur Standardproblematik gefordert.

Der Städte- und Gemeindebund begrüßt ausdrücklich, daß alle auf Nordrhein-Westfalen entfallenden Regionalisierungsmittel weitergeleitet werden sollen. Wir setzen uns darüber hinaus für eine Festschreibung der erforderlichen Komplementärmittel ohne Haushaltsvorbehalt ein. Wir akzeptieren die Feststellung hoher Investitionsbedarfe in den Ballungsräumen.

Aber wir wünschen auf der anderen Seite, daß auch der Nachholbedarf der mehr ländlich strukturierten Nahverkehrsräume anerkannt wird. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die jüngste Broschüre von VDV und Socialdata zum Nahverkehr in der Fläche. Diese zeigt eindeutig auf, daß der ÖPNV in der Fläche noch erhebliche Potentiale hat. Im Interesse der Mobilitätssicherung auch in der Fläche gilt es, diese durch Investitionen und Betriebskostenzuschüsse im Rahmen der Förderung zu erschließen. Es geht uns nicht um gleiche Beträge für jede Raumkategorie, aber um gleichartige Chancen für die jeweils erforderliche Weiterentwicklung von SPNV und ÖPNV.

Wenn es um die Zuständigkeit im SPNV, um die Rechtsformwahl beim Verkehrsverbund, um die erforderliche Einbeziehung kreisangehöriger Kommunen in die ÖPNV-Gestaltung geht, wird oft von vermeidbarem Risiko, von Reibungsverlusten, die man vermeiden kann, gesprochen. Das Risiko der Regionalisierung und einer Aufgabenwahrnehmung im ÖPNV, die vernünftige Chancen für die Gemeinden und Kreise nach dem Subsidiaritätsgrundsatz nach vorne bringt, besteht unseres Erachtens nicht in der Kommunalisierung, sondern eher darin, daß hier völlig unzureichende Fakten zur Streckenrechnung der Bahn für den SPNV vorliegen, daß überhöhte Trassenpreisvorstellungen der DB AG regional sinnvolle Lösungen unterlaufen und daß die DB AG ihre Situation - ja fast eine monopolartige Situation - ausnutzt, indem sie die Bahnbusgesellschaften nicht sofort freigibt.

Wir sind auch der Auffassung, daß es teilweise eine einseitige betriebswirtschaftliche Betrachtung gibt, insbesondere im SPNV. Hier wird oftmals die Sicht auf volkswirtschaftlich und gesellschaftspolitisch wichtige Synergieeffekte verstellt, beispielsweise werden Ziele des regionalisierten Güterschienenverkehrs eher isoliert

von der Nahverkehrsentwicklung im Personenverkehr verfolgt.

Meine Damen und Herren, angesichts dieser Hemmnisse für eine erfolgreiche, für eine weiterführende Umsetzung der Regionalisierung appelliert der Städte- und Gemeindebund an Sie, die Anliegen der kreisangehörigen Kommunen mehr als bisher zu berücksichtigen und allen Kommunen in Nordrhein-Westfalen eine Unterstützung des Regionalisierungsgesetzes zu ermöglichen.

**Beigeordneter Dr. Krämer (Landkreistag Nordrhein-Westfalen):** Wir danken sehr herzlich für die Einladung zu der heutigen Anhörung und nehmen zunächst Bezug auf die Beantwortung der zahlreichen Fragen in der Zuschrift 11/3640.

Ich möchte einige zusätzliche Aspekte ansprechen, die uns aus der Sicht der Kreise besonders wichtig erscheinen.

Wie von den Kollegen Kiepe und Giesen schon angesprochen worden ist, enthält das Gesetz ja ein mehrstufiges Abstimmungssystem. Von der örtlichen bis hinauf zur Landesebene sind die verschiedenen Konzepte auf der regionalen und der Landesebene abzustimmen. Um bei der kommunalen Ebene zu beginnen und auch zu bleiben: Nach Beratung in unseren Verbandsgremien ist die Aufgabenträgerschaft richtigerweise hauptsächlich auf die Kreise und kreisfreien Städte übertragen worden. Daneben ist für uns selbstverständlich, daß eine enge Kooperation mit dem kreisangehörigen Raum, das heißt mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden, die Leistungen im ÖPNV anbieten, stattzufinden hat.

Weil wir davon ausgehen, daß auf der Kreisebene ein geschlossenes ÖPNV-System - sowohl des SPNV als auch des sogenannten Gummi-ÖPNV und der übrigen Konzeptmöglichkeiten - aufgebaut wird, bitten wir Sie herzlich, doch eingehend zu prüfen, ob es richtig ist, daß für diese konzeptionellen Überlegungen stets das Einvernehmen mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden erforderlich ist; denn es kann durchaus denkbar sein - obwohl man den anderen kommunalen Partnern bösen Willen nicht unterstellen sollte -, daß durch die Ablehnung bestimmter konzeptioneller Überlegungen in einigen Räumen geschlossene ÖPNV-Systeme nicht aufgebaut werden können. Wir bitten Sie daher herzlich, darüber noch einmal nachzudenken, ob es richtig wäre, hier das Benehmen ausreichen zu lassen. Es ist selbstverständlich, daß hier kleine Unterschiede bestehen, im Prinzip sind wir da aber sicher in der Grundtendenz einig.

Ein zweites für uns wichtiges Thema, das auch von Herrn Kiepe und Herrn Giesen angesprochen worden ist, ist die Rechtsform der Zusammenarbeit. Wir meinen, daß die Kommunen in der interkommunalen Zusammenarbeit über langjährige Erfahrungen verfügen und selbst entscheiden können, in welcher Rechtsform sie dies

zweckmäßigerweise tun. Wenn Sie der Auffassung sind, daß der Zweckverband die beste Rechtsform für die interkommunale Zusammenarbeit vor allem für den SPNV ist, mag das aus Ihrer Sicht richtig sein; ich meine, es sollte den Kommunen unter einfacher Bezugnahme auf das Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit freigestellt werden, welche Rechtsform sie wählen. Das kann eine öffentlich-rechtliche oder auch eine privatrechtliche sein. Wir bitten Sie daher herzlich darum, das noch einmal zu überprüfen und keine bestimmte Rechtsform der Zusammenarbeit vorzuschreiben.

Wir meinen dem Gesetzentwurf auch entnehmen zu müssen, daß der mehrfach genannten Rechtsform des Zweckverbandes eine zu große Bedeutung beigemessen wird. Wir haben im Regionalisierungsgesetz des Bundes doch recht eindeutige Vorgaben, daß Aufgabenträgerschaft, Planung und Finanzierung zusammengeführt werden sollten. Dies wird meines Erachtens durchbrochen, wenn die Zweckverbände nicht nur zu tragenden Säulen - wie hier die bestehenden Verkehrsverbände -, sondern sogar die Zuwendungsempfänger der finanziellen Leistungen des Landes werden sollen. Hier sollte eindeutig klargestellt werden, daß Zuwendungsempfänger der Leistungen über das Regionalisierungsgesetz oder auch der sonstigen Zuschüsse des Landes die Kreise und kreisfreien Städte sind, die diese natürlich zweckgebunden pauschal an die Zweckverbände weiterleiten. Es sollte klargestellt werden, daß die Kreise und kreisfreien Städte die Träger der Zweckverbände sind, nicht etwa umgekehrt - um auch auf diese Weise die Einflußmöglichkeiten auf dieser Ebene klarzustellen.

Als drittes Thema hat Herr Kiepe die Steuerproblematik deutlich angesprochen. Hier sind wir vollinhaltlich der gleichen Auffassung, daß sichergestellt werden muß, daß durch diese neue gesetzliche Regelung keine Mehrwertsteuerpflicht entsteht. Wir bitten Sie herzlich darum, mit dazu beizutragen, daß es zu diesen zusätzlichen Steuerpflichten nicht kommt. Sollte das aus Gründen, die vielleicht beim Bundesfinanzminister liegen, nicht abwendbar sein, so muß ein zusätzlicher Finanzausgleich geschaffen werden, das heißt, die Mittel, die über die Mehrwertsteuer fließen, müssen in die Regionalisierungsmittel wieder zurückfließen, weil sie um diesen Betrag zumindest faktisch beschnitten werden.

Ein wichtiges weiteres Thema für uns ist die Finanzierung der Aufgabe. Hier darf ich auf einen gewissen Widerspruch in der Qualifikation der Aufgabe hinweisen. Sie wird zwar in den Anfangsvorschriften des Gesetzes als eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe definiert, in den Einzelvorschriften des Gesetzes aber doch mit sehr vielen Einzelpflichten belegt, die keine Korrespondenz in einer Kostentragungsregelung des Gesetzentwurfs haben. Man kann verfassungsrechtlich sicherlich darüber streiten, wie das zu sehen ist.

Ich glaube, hier ist es notwendig, auf die neugefaßte Vorschrift der Kreisordnung hinzuweisen, die ja später erfolgte, als der Gesetzentwurf vorgelegt wurde. In § 2 Abs. 4 der Kreisordnung ist jetzt eindeutig geregelt, daß im Gesetz eine Regelung über die Finanzierung zu erfolgen hat, wenn den Kreisen neue Aufgaben und Pflichten, die kostenträchtig sind, übertragen werden. Dies ist eine neue Situation gegenüber der bisherigen Regelung im Gesetz - sowohl in der Gemeindeordnung als auch in der Kreisordnung -, wo es vor allem nach der Rechtsprechung des OVG Münster genügte, daß die Abgeordneten bei der Beratung eines Gesetzes mit daran gedacht haben, daß auch eine Finanzfrage zu lösen ist. Hier ist ausdrücklich eine gesetzliche Regelung im Fachgesetz vorgesehen. Wir bitten, eine entsprechende Vorschrift aufzunehmen.

Vollinhaltlich und nachdrücklich möchte ich mich dem Wunsch und der Bitte des Städtetages Nordrhein-Westfalen anschließen, daß der Kraftfahrzeugsteuerverbund, der uns über viele Jahre in mindestens 25%iger Höhe für Aufgaben der Straßenbaulast zur Verfügung stand, für den ÖPNV bereitgestellt wird. Ich hoffe, es ist ungefähr die gleiche Menge wie damals: rund 500 Millionen DM. Wir sehen hier, daß sich das Land, ohne Aufgaben zu übernehmen, ein wenig aus der Verantwortung zurückzieht. Wir meinen, daß vieles dafür spricht, den Kraftfahrzeugsteuerverbund wieder zu beleben und für die ÖPNV-Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.

Kurz möchte ich noch § 16 des Referentenentwurfs ansprechen. Dessen Inhalte der ersten beiden Absätze fanden wir in der Beratung in unseren Gremien recht gut. Da war nach Einwohnerzahl und erbrachter Verkehrsleistung eine Quotierung bei der Umlage auf der Kreisebene möglich. Wir bitten zu überlegen, ob diese Vorschrift nicht wieder Bestandteil des Gesetzes werden sollte.

**Abgeordneter Hunger (SPD):** Herr Beigeordneter Kiepe, nach Ihrer Auffassung ist die konzipierte Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs im Gesetz nicht ausreichend geregelt. Sie wissen aber - und das ist unstrittig -, daß alle Mittel des Bundes nicht beim Land verbleiben, sondern vollkommen, bis auf den letzten Pfennig, durchgeleitet werden und daß aus unserer Sicht weitere Mittel nicht zur Verfügung stehen. Deshalb möchte ich Sie bitten, differenzierter auf diesen Komplex einzugehen und diesem Forum auch zu erklären, daß aus der Sicht des Städtetages die kommunalen Gebietskörperschaften den Schienenpersonennahverkehr unter diesen Voraussetzungen nicht übernehmen können. Diese Konsequenz ergibt sich zumindest für mich aus Ihren Ausführungen.

Eine weitere Frage darf ich an Herrn Beigeordneten Krämer richten. Ist seitens des Landkreistages juristisch geprüft worden, ob neben dem Zweckverband eine andere

Rechtsform praktisch überhaupt umgesetzt werden kann? Nach unseren Erörterungen und Feststellungen ist eine solche Form nicht gefunden worden.

**Abgeordnete Nacken (GRÜNE):** Heute steht ja auch der Gesetzentwurf meiner Fraktion - BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - zur Diskussion. Ich habe natürlich mit Bedauern festgestellt, daß unsere Kernpunkte - Pflichtaufgabe, Vorgabe von Mindeststandards - nicht nur im Landtag, sondern auch bei den hier Anzuhörenden keine Mehrheit finden und daß Sie mehrheitlich der Meinung sind, daß die Zweckbindung der Mittel für den Schienenpersonennahverkehr in der Formulierung des Gesetzentwurfs der Landesregierung ausreichend ist. Mir ist das nicht weitgehend genug. Aber ich nehme das zur Kenntnis.

Die Frage ist, wie man mit der Pflichtaufgabe umgeht. Das Land scheut sich natürlich, das Pflichtaufgabe zu nennen, weil dann auch die Finanzverantwortung da wäre. Das ist ja der Grund, warum das Land diesen Schritt nicht macht. Das Gesetz enthält aber sehr viele pflichtige Aufgaben für Sie; Herr Krämer hat im Prinzip dazu schon etwas gesagt. Das geht eigentlich nur, wenn eine finanzielle Gegenleistung dafür kommt. Ich frage die drei Vertreter deshalb: Wie gehen Sie mit diesen pflichtigen Tatbeständen um, wenn das gleichzeitig eigentlich gar keine Pflichtaufgabe ist?

Eine Frage an Herrn Kiepe: In Ihrer schriftlichen Stellungnahme ist von "unterschiedlichem Engagement der Kreise" die Rede. Weiter heißt es, daß dafür eine Pflichtaufgabe eigentlich ganz gut wäre, weil man dann auch die schwarzen Schafe oder die Trittbrettfahrer dazu bekäme. Wie wird man nach Ihrer Auffassung ohne die Pflichtaufgabe mit solchen Trittbrettfahrern in Zukunft umgehen? Wir haben ja ein Beispiel in nächster Nähe: die Strecke Kaarst - Neuss - Mettmann; Stadt Neuss.

Zweite Frage an Herrn Kiepe, zum Finanzierungscomplex. Was Sie dazu vorgetragen haben, teilt meine Fraktion. Ich habe bei der Einbringung des Gesetzentwurfs ähnlich wie Sie argumentiert: Wenn die Finanzausstattung so bleibt wie jetzt, kann man den Kommunen nur empfehlen, die Regionalisierung nicht mitzumachen. Könnte die von Ihnen geforderte Infrastrukturverantwortung des Landes darin bestehen, daß das Land die Bestellung von Fahrwegtrassen bei der Bahn AG im Auftrag der kommunalen Aufgabenträger übernimmt? Nach meiner Vorstellung kann man dann auch in den Genuß von Rabatten kommen, die ein Einzelbesteller bei der Bahn AG ja nicht bekommen würde. Oder das Land gibt anstelle hoher Trassenpreise Baukostenzuschüsse. Wir kennen ja gerade in Nebenstreckenbereichen den Zustand der Nebenstrecken. Da wären Modernisierungen angesagt, um den Betrieb effektiv gestalten zu können. Aber das wird die Bahn AG in absehbarer Zukunft wahrscheinlich nicht tun. Könnte der Beitrag des Landes also darin bestehen, daß es sich an den Infrastrukturkosten beteiligt?

Herr Giesen, Sie haben explizit gesagt, Sie seien gegen eine Vorgabe der Organisationsform der Aufgabenträger. Da habe ich natürlich ein bestimmtes Beispiel vor Augen - ich komme aus Aachen -: die Regionalschnellbahn Aachen - Bielefeld. Sie durchkreuzt sehr viele Verkehrsverbünde und Gegenden unseres Landes, in denen es noch keine Verbünde gibt. Wie stellen Sie sich die Verhandlungen mit der Bahn AG über eine Regionalschnellbahntrasse vor, die durch ein vergleichbar großes Gebiet führt, wenn es keinen einheitlichen Auftraggeber gibt?

Eine Frage an Herrn Krämer zum Verhältnis Auftraggeber : Zweckverbände. Wer sollte denn in Zukunft über regionale Nahverkehrspläne entscheiden - der Zweckverband oder die einzelnen Aufgabenträger? Das ist nach dem, wie Sie sich das vorstellen, ja die spannende Frage.

**Beigeordneter Kiepe:** Zu der Frage von Herrn Hunger: Wir haben in unserer Stellungnahme einige Punkte deutlich angesprochen, in denen wir uns eine Verbesserung vorstellen können. Ich habe den Haushaltsvorbehalt besonders herausgestellt. Diesen möchte ich noch einmal ansprechen.

Gerade von den Finanzern, mit denen wir auch gesprochen haben, wird uns oft entgegengehalten, das sei schon rechtlich nicht möglich. Unsere Antwort ist: Das ist sehr wohl möglich - der Bund kann das auch. Im Bundesregionalisierungsgesetz ist eine feste Prozentzahl festgeschrieben. So könnte das auch das Land machen. Der Landtag - er ist das Entscheidungsgremium - wäre dann frei, über die Bindung des Landes in diesem Finanzbereich durch Festlegung einer Quote die Entscheidung zu treffen. Wir wären in einer ganz anderen Situation, wenn die vorgeschlagene Regelung Geltung bekommen würde; wir hätten nämlich über einen längeren Zeitraum Planungssicherheit, und das brauchen wir. Sie können doch nicht erwarten, daß wir die Infrastruktur in kommunaler Verantwortung in den nächsten Jahren deutlich verbessern, wenn wir nicht zumindest über vier bis sechs Jahre Planungssicherheit haben. Das ist der Mindestzeitraum, den wir benötigen, um bei Investitionsvorhaben den ersten Planungsschritt tun zu können. Wir meinen, daß das rechtlich sehr wohl möglich ist.

Der zweite Punkt, an dem wir Kritik äußern: Ich verweise noch einmal auf die Regelung in § 10. Im Referentenentwurf hieß es:

Das Land gewährt Zuwendungen zur Förderung des ÖPNV. Sie sind bestimmt

1. , zur Abgeltung von Betriebskosten des SPNV.

Im Gesetzentwurf heißt es jetzt:

Das Land gewährt Zuwendungen ... Sie sind nach Maßgabe der §§ 11 bis 14 bestimmt

1. zur allgemeinen Förderung des SPNV durch Betriebskostenzuschüsse;

Meine Damen und Herren, das ist nicht das, was wir unter der Vorgabe verstehen: Das Land leitet sämtliche Bundesregionalisierungsmittel für die im SPNV des Bundes entstehenden Betriebskosten an die Aufgabenträger weiter. Es müßte heißen: Diese Mittel sind bestimmt zur Abgeltung der Betriebskosten des SPNV. - Wenn ich mich an die Formulierung des Referentenentwurfs anähne, müßte "von" durch "der" - aller! - ersetzt werden. Inhalt der Regelung müßte sein - frei formuliert -: Das Land übernimmt sämtliche Betriebskosten, die durch den Betrieb im SPNV auf der Basis des Fahrplans 1993/94 entstehen. - Exakt diese Mittel erhält das Land zweckgebunden für diese Aufgabe vom Bund. Eine volle Durchleitung erfordert auch eine entsprechende Regelung.

(Abgeordneter Hunger [SPD]: Lesen Sie einmal § 11 vor!)

- Natürlich! "Das Land gewährt den Aufgabenträgern Zuwendungen, die für die Förderung ... bestimmt sind."

(Abgeordneter Hardt [CDU]: Nach Maßgabe des Haushalts!)

- Nach Maßgabe des Haushalts, ja. - Wir wollen eine Klarstellung, daß sämtliche Mittel für den insgesamt in diesem Bereich entstehenden Kostenumfang weitergeleitet werden, daß es da keine Restregelung gibt.

**Vorsitzender Jaax:** Wir wollen jetzt nicht diskutieren, sondern uns informieren. Welche Schlüsse der Verkehrsausschuß oder das Parlament daraus zieht, ist eine andere Sache.

**Beigeordneter Kiepe:** Zur Pflichtaufgabe werden Herr Krämer und Herr Giesen etwas sagen.

Was Sie zitiert haben, ist der eine Aspekt. Wir haben das abgewogen und sind zu dem Ergebnis gekommen, daß es im Gesamtinteresse der Kommunen eben nicht klug wäre, aus dieser Aufgabe eine Pflichtaufgabe zu machen. Sie haben recht: Es sind pflichtige Teile dabei. Wir halten diese Lösung im Gesetzentwurf für richtig. Wir wollen, wie ich eingangs gesagt habe, das Ganze unter der Überschrift behandeln wissen: den ÖPNV möglichst ortsnah in einer Hand bewältigen. Das heißt, daß die kommunalen Aufgabenträger sowohl in die Rechte als auch in die Pflichten hin-

eingestellt werden sollen. Das verlangt aber auch gewisse Freiheiten, die zur Bewältigung der Aufgabe notwendig sind. Deshalb wollen wir pflichtige Regelungen nur dort, wo es unabdingbar ist.

Sie haben im Gegensatz zu uns den Ausdruck "Trittbrettfahrer" benutzt. Wir meinen, daß es sinnvoll ist, die Frage - die man ja nicht von Fall zu Fall regeln kann -, ob ÖPNV in diesem Land überhaupt in allen kommunalen Gebietskörperschaften betrieben werden soll, zu regeln. Auch wenn das eine Beschränkung der kommunalen Planungshoheit ist, akzeptieren wir dazu die Vorgabe, daß kooperiert werden muß. Da kann keiner mehr wie bisher ausweichen. Es gab ja einige Kreise, die gesagt haben, sie fühlten sich durch die Bundesbahn ausreichend bedient, ansonsten gebe es keinen Bedarf. - Das darf nicht mehr passieren. Jeder muß in diesem Aufgabenfeld mit dem anderen kooperieren. Aber wie das geschieht - Gebietszuschnitt, Organisationsform -, das sollen die kommunalen Aufgabenträger selbst entscheiden, weil das vor Ort viel besser gesehen wird als zentral vom Land.

Letzter Punkt: Infrastrukturvorhaltekosten. Sie haben gefragt, ob man das nicht in der Weise regeln könnte, daß das Land als Großbesteller einsteigt. Wir gehen nicht davon aus, daß jede kleine, mittelgroße oder große Stadt den SPNV einzeln betreibt, sondern wir haben deutlich gesagt: In diesem Bereich - ÖPNV wird dann differenziert durchgeführt - wird sich als zwingend herausstellen, daß kooperiert wird - in Form von Verkehrskooperationen, und das sind öffentlich-rechtliche Konstruktionen. Ein Beispiel ist die Zweckverbandslösung.

Daß Zweckverbände - insbesondere, wenn sie sich in dieser Frage wiederum abstimmen oder gar zusammenschließen, eine Vereinbarung schließen - als Großbesteller in der Lage sind, dem Monopolisten Bahn oder wem auch immer gegenüberzutreten, halten wir nicht nur für möglich, sondern auch für sehr effektiv. Bei einer öffentlich-rechtlichen Verkehrskooperation in Form von Zweckverbänden sind die kommunalen Anliegen besser aufgehoben, als wenn das Land das machte. Ansonsten ginge der enge Bezug zur Verantwortung vor Ort wieder verloren.

(Abgeordnete Nacken [GRÜNE]: Also: nicht mehr Landesverantwortung!)

- Nein. Das Land - das habe ich, glaube ich, deutlich genug gesagt - möchten wir gern in der Weise in die Pflicht nehmen, daß es den Aufgabenträgern, auch diesen Zusammenschlüssen, ausreichend Finanzmittel an die Hand gibt - über eine Infrastrukturvorhaltekostenregelung -, die sie generell in den Stand setzen, ihre Aufgabe zu erfüllen. Wir halten nichts davon, in Zukunft wieder eine Regelung zu schaffen, die wir 40 Jahre lang allseits beklagt haben, daß nämlich der eine Aufgabenträger ist und Wünsche äußert und der andere finanziert.

(Abgeordneter Hunger [SPD]: Das wollen wir beseitigen!)

Bis jetzt hatten wir die Konfliktlinie Kommunen - Land - Bund. Jetzt wollen wir auch auf der Landesebene eine klare Aufgabenteilung gegenüber dem Land. Wir wollen die Aufgabe übernehmen, aber es muß sicher sein, daß wir finanziell so ausgestattet werden, daß wir sie auch wirklich ausführen können.

**Beigeordneter Giesen:** Zunächst zum Hinweis von Frau Nacken, daß wir auf den Gesetzentwurf der Fraktion DIE GRÜNEN nicht eingegangen sind. - Frau Nacken, das hat zwei Gründe: Er ist zum einen ein ÖPNV-Gesetzentwurf auf dem Stand von Frühjahr 1993, der die Umsetzung Schienenpersonennahverkehr/Regionalisierung einfach noch nicht voll lösen konnte. Zum zweiten enthält Ihr Gesetzentwurf eine Reihe von Positionen, die aus der Sicht des Städte- und Gemeindebundes hinter dem Regierungsentwurf zurückbleiben. Ich will einen Punkt nennen:

In Ihrem § 3 Abs. 2 steht beispielsweise, daß durch Vereinbarung die Zuständigkeit für den innerörtlichen ÖPNV auf kreisangehörige Gemeinden übertragen werden kann. - Das reicht uns nicht. Wir bleiben dabei: Wir sind nicht für Vielstaaterei und Kleinstaaterei. Wir möchten, daß Fragen des regionalen Verkehrs regional gelöst werden. Fragen des Ortsverkehrs gehören nach unserer Auffassung - da fühlen wir uns durch die Gerichte bestätigt - auf die Ortsebene.

Um auch den Punkt "Benehmen" und "Einvernehmen" aufzugreifen: Wenn wir auf der Frage von Zuständigkeiten im Ortsverkehr bestehen, ist es nicht richtig, daß wir dann regionale Konzepte kaputtmachen. Regionale Konzepte sollen regionale Fragen lösen. Der Ortsverkehr muß natürlich eingebunden werden, aber zuständig muß die örtliche Behörde sein - die kommunale Gebietskörperschaft, die jeweilige Stadt oder Gemeinde.

Zu Ihrem Hinweis auf die Regionalschnellbahn. - Ich habe ziemlich am Anfang meines Statements gesagt: Selbstverständlich wollen wir dort, wo ein Kreis mit der Aufgabenwahrnehmung überfordert ist, regionale Kooperation; wir wollen sogar, daß diese regionale Kooperation im SPNV zur Pflicht wird. Wir sind also durchaus für § 5 Abs. 5 des Regierungsentwurfs, in dem deutlich steht: Wenn in einem Kooperationsraum bis Herbst 1995 kein entsprechender Verbund gegründet worden ist, muß einer mit Zwang gemacht werden. Dafür sind wir. Aber man soll es doch in der ersten Stufe den Kreisen und kreisfreien Städten - unter einer gewissen Beteiligung der Gemeinden und Städte im kreisangehörigen Bereich - überlassen, ob sie nicht eine vernünftige Kooperation hinkriegen. Da gibt es verschiedene Rechtsformen. Wir haben nichts gegen Zweckverbände - ich wiederhole das ausdrücklich -, aber uns ist nicht ganz klar, wie man umsatzsteuerrechtlich nachteilige Auswirkungen verhindern will, insbesondere dann nicht, wenn nicht ein kommunaler Verkehrsbetrieb mit der Auftrags erledigung, also der Leistungserstellung, betraut wird.

Ich wiederhole: Es geht uns hier nicht um eine politisierende Fragestellung. Uns geht es darum, hier fachlich-sachlich das Beste auch für die ländlich geprägten Regionen herauszuziehen. Daß das für den Verkehrsverbundraum Rhein-Ruhr keine Frage ist, haben wir nie bezweifelt. Der soll von mir aus die Zweckverbandsform weiterführen und das Beste - vielleicht Besseres als bisher - daraus machen. Aber für andere Räume, die noch keine feste Kooperationsform haben, muß doch nach den Vor- und Nachteilen gesucht werden. Ich bemängele da ganz offen - wir waren ja an den Beratungen auf Bundes- und Landesebene intensiv beteiligt -, daß hier nicht genug Fakten über die Vor- und Nachteile auf dem Tisch liegen.

Den zweiten Punkt habe ich in meinem Statement nur anreißen können. Er betrifft die Frage: wenn Querverbund in Großstädten zugunsten des ÖPNV nutzbar gemacht wird. Damit werden nicht die Preise an einer Stelle hochgetrieben, sondern es geht um die Gewinnverwendung im Versorgungsbereich. Warum soll so etwas nicht auch im ländlichen Raum möglich werden? Wir haben in Nordrhein-Westfalen eine kommunale Struktur, die durch vernünftige und schlagkräftige Organisationseinheiten gekennzeichnet ist, mit kreisangehörigen Städten bis in die Größenordnung von 130 000 Einwohnern und vielen Mittelstädten über 50 000 Einwohner als kreisangehörige Kommunen, die andere Bundesländer gar nicht kennen.

Wir müssen doch auch sehen, daß diese Gemeinden, soweit sie eigene Stadtwerke oder Gewinnmöglichkeiten durch Aktienbesitz usw. haben, die sie hoch versteuern müssen, eine bessere Gewinnverwendung zugunsten des ÖPNV haben können, was auch gesellschaftspolitisch wünschenswert ist. Darüber kann man sicher reden. Ich meine, die Diskussion ist hier mit dem formalen Hinweis auf das EG-Recht und der Frage, wer den Behördenbegriff ausfüllen kann, zu kurz geführt worden. Da gibt es Steuerungs- und Lösungsmöglichkeiten. Ich verweise auf Hessen, die uns vormachen, daß man mit anderen Formen etwas machen kann.

Zu den pflichtigen Elementen. - Wir stehen nicht nur dazu, daß die Verbundform im SPNV notfalls gesetzlich verpflichtend gemacht wird, sondern wir stehen auch zu dem pflichtigen Element Nahverkehrsplanung. Ohne vernünftige Nahverkehrsplanung kann man keine ÖPNV- und SPNV-Politik machen. Deshalb sind wir auch da für einen pflichtigen Teil.

Insgesamt darf ich darauf hinweisen: Es widerspricht völlig der Diskussion - auch im Landtag - über den gemeinsamen Bericht von Finanz- und Innenministerium zur Standarddiskussion und zur Stärkung der Eigenverantwortung im kommunalen Bereich, daß wir hier anfangen, bis in jede Einzelheit Standards zu setzen. Lassen Sie doch jede Region selbst entscheiden, auf welchem Niveau und mit welcher Dichte sie fahren will. Die SPNV-Mittel werden selbstverständlich zweckgerichtet eingesetzt. Hier geht kein Geld verloren. Die Praxis zeigt, daß in Sachen ÖPNV Vernünftiges zu erreichen ist.

Wir dürfen deshalb an Sie appellieren, die für die Kreisangehörigen eminent wichtige Frage der Zuständigkeit im Ortsverkehr nicht zu einem Dauerbrenner zu machen. Soweit die Gemeinden betroffen sind, müßten sie bis zum Kadi gehen und durchzusetzen versuchen, was in anderen Ländern längst anerkannt ist. Nach der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs sind Fragen der Buslinien, die im wesentlichen im Ortsverkehr fahren, Ortsangelegenheit, und zwar selbst dann, wenn sie Zubringerverkehr zum Bahn-AG-Bahnhof oder zum überregionalen Verkehr sind.

Wir verstehen nicht, weshalb vor diesem Hintergrund ein solches Risiko eingegangen wird. Von den 396 Städten und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen spreche ich immerhin für 358. Wir haben in allen Gremien über diese Frage einvernehmlich diskutiert. Warum bekommen wir hier im Rahmen des Gesetzentwurfs nicht eine offenere, solidere Diskussion, die darauf Rücksicht nimmt, daß echte Interessen und Rechte der Gemeinden tangiert sind? Wir bitten Sie herzlich, das vielleicht im Anschluß an die Anhörung in geeigneter Form aufzugreifen. Für uns hängt davon sehr viel ab.

**Vorsitzender Jaax:** Herr Giesen, Einvernehmen ist natürlich ein zweischneidiges Schwert. Einvernehmen muß der eine und der andere signalisieren.

**Abgeordneter Moritz (SPD):** Ich habe eine Frage zur Planungspauschale an Herrn Kiepe. - Die Planungspauschale von 1 Million DM soll nach § 17 des Gesetzentwurfs nicht für Kreise und kreisfreie Städte gezahlt werden, solange diese vertraglich mit vorhandenen Zweckverbänden gebunden sind. Ist es nach Ihrer Auffassung Rechtens, wenn der Gesetzgeber neue Aufgaben auferlegt - zum Beispiel jetzt die Nahverkehrspläne - und gleichzeitig darauf verweist, daß finanziell durch Verträge, die vor Jahren, etwa 1990/91, abgeschlossen worden sind, alles abgegolten ist? Damals waren die neuen Pflichten ja noch nicht erkennbar.

**Abgeordneter Wächter (CDU):** Herr Giesen, Sie haben in besonderer Weise gefordert, daß es keine Festlegung auf eine Rechtsform geben sollte. Ich kann das gut nachvollziehen. Sie haben gesagt, es gebe bis jetzt noch keine Bestandsaufnahme von Vor- und Nachteilen; Sie haben das vielmehr in Richtung Landtag gefordert. Nachdem Sie lange darüber diskutiert haben, können Sie diesem Hause sicher eine differenzierte Darstellung von Vor- und Nachteilen anderer Rechtsformen, zumindest der GmbH, geben.

**Abgeordneter Grevener (SPD):** Herr Dr. Krämer, Sie haben auf § 2 der Kreisordnung hingewiesen, wonach eine Finanzregelung getroffen werden muß, wenn neue pflichtige Aufgaben übertragen werden. Welche Erwartungen haben Sie hier bezüglich der Finanzregelung?

Herr Giesen und Herr Kiepe, warum haben Sie nicht auf § 3 der Gemeindeordnung hingewiesen, der ja die gleiche Rechtsgrundlage enthält? Sind Sie der Auffassung, daß § 3 bei den neuen pflichtigen Aufgaben nicht maßgeblich ist?

**Beigeordneter Kiepe:** Herr Moritz hat nach der Pauschale gefragt. Deren Verwendungsmöglichkeit ist, wenn man das Gesetz richtig versteht, sehr breit formuliert. - Sie haben völlig recht: Wir sind nicht der Auffassung, daß das eine zureichende Regelung ist. Wir halten es für erforderlich, daß jeder Aufgabenträger eine solche Pauschale erhält.

Ich darf der Redlichkeit halber aber ergänzen: Wir sind auch nicht der Meinung, daß die Pauschale überall gleich sein sollte. Wir haben vielmehr deutlich gemacht - ich verweise insoweit auf unsere Stellungnahme -, daß die Pauschale je nach Aufgabenumfang - für Kooperationsverpflichtungen, den Aufbau von erforderlichen Organisationen - unterschiedlich sein sollte. Ich will keine Zahlen nennen, das müßte dem weiteren Beratungsprozeß überlassen bleiben; aber wir sind der Meinung, daß eine Stadt mit einer defizitären Belastung im Bereich des Nahverkehrs von 10 Millionen DM anders behandelt werden muß als eine, die Lasten erbringt, die zum Beispiel zu 150 oder 230 Millionen DM Defizitausgleichskosten führen. Hier sollte im Gesetz eine deutliche Differenzierung ihren Niederschlag finden.

**Beigeordneter Giesen:** Zu den Fragen von Herrn Wächter zu Festlegung der Rechtsform und Bestandsaufnahme. - Ich darf darauf hinweisen, daß der Städte- und Gemeindebund mit seiner Verbandsspitze sowohl im Geschäftsführungs- als auch im Präsidialbereich im Januar 1993 mit Herrn Minister Kniola ein Gespräch geführt hat. Aus unserer Sicht bestand damals einvernehmlich die Auffassung, daß ein zukünftiges ÖPNV- oder Regionalisierungsgesetz - damals kannte man den Ausdruck "Regionalisierungsgesetz" noch nicht so - Optionen im steuerrechtlichen Bereich nicht verbauen sollte und daß man sich unter Zuhilfenahme von Sachverständigen aus dem Innen- und dem Finanzministerium gemeinsam darum kümmert.

Wir haben im Sommer dieses Jahres den zuständigen Abteilungsleiter des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr angeschrieben und unter Hinweis auf dieses Gespräch deutlich gebeten, die von mir vorgetragene Gesichtspunkte Umsatzsteuer und Querverbundeffekt - um es einmal kurz so zu nennen - auch für kreisangehörige Kommunen zu klären. Es ist keine Klärung eingetreten.

Der Städte- und Gemeindebund hat das nicht in der Hand. Er kann auch nicht die Rechtsgutachten im einzelnen schreiben. Für Hessen gibt es beispielsweise, soweit mir bekannt ist, vom hessischen Finanzministerium eine ausführliche gutachterliche Stellungnahme zu den Fragen GmbH-Form und steuerliche Auswirkungen, die beim Rhein-Main-Verbund jetzt nach vorne gebracht worden sind. Dieses Gutachten steht uns nicht zur Verfügung. Aber ich vermute, auf der kollegialen Fachebene der Länder kann es ausgetauscht werden. Deshalb geht unsere Erwartungshaltung deutlich dahin, daß seitens der sachverständigen Ministerien Hilfestellung erfolgt. Diese vermessen wir bislang. Ich sage das nicht vorwurfsvoll, sondern ich stelle nur fest, daß da noch nicht genug miteinander gesprochen worden ist.

Zweitens zur Finanzierungsregelung. - Wir kennen selbstverständlich diese Regelung in der Gemeindeordnung, Herr Grevener. In der Landesverfassung gibt es ja ähnliche Regelungen, die die Finanzierung bei Pflichtaufgaben deutlich regeln. Man muß aber sehen, daß wir hier in eine neue Fragestellung kommen: Für welche Standards ist welche Finanzierung, welche Zuwendung erforderlich?

Wir sind für zweierlei: Erstens sind wir dafür, daß bezüglich des SPNV, soweit er regionalisiert worden ist, die Länder das Risiko tragen. Sie haben im Verhältnis zum Bund eine Finanzlösung erreicht; über sie kann man diskutieren. Wir halten sie für gar nicht so schlecht, wie sie in der Öffentlichkeit manchmal gemacht wird. Wir haben viel - auch Zusätzliches - für den ÖPNV erreicht. Aber dieses Risiko kann das Land nicht weitergeben. Also brauchen wir hier die von Herrn Kiepe und auch von uns geforderte Änderung in § 11 Abs. 1. Da darf nicht irgendwie nur stehen "die" und "wird bestimmt", sondern es muß heißen: An die Aufgabenträger - wer immer es ist - müssen die Mittel für SPNV weitergeleitet werden, die notwendig sind, um im SPNV die Qualität und die Quantität zu leisten. - Das wäre meines Erachtens eine klare Aussage.

Zweitens. Für den ÖPNV sollte etwas getan werden. Das Land Nordrhein-Westfalen tut im Vergleich mit anderen Bundesländern schon seit langen Jahren sehr viel. Das ist in einer solchen Anhörung auch einmal deutlich festzuhalten. Was wir wünschen, wäre aber eine Festlegung in einem Gesetz - wenn wir ein ÖPNV-Gesetz zum ersten Mal in Nordrhein-Westfalen und ein Landesregionalisierungsgesetz bundesweit zum ersten Mal haben - ohne Haushaltsvorbehalt, damit wir Planungssicherheit haben und wissen, in welche Richtung die Sache läuft. Insofern finde ich unsere Position voll nachvollziehbar.

**Beigeordneter Dr. Krämer:** Herr Grevener hat ausdrücklich die Regelung § 2 Kreisordnung angesprochen. - Herr Grevener, meine Damen und Herren, ich glaube, das läßt sich relativ leicht lösen. Wenn man die Kreisordnung ernst nimmt, gehört eine Regelung in das Gesetz, daß für die Durchführung der den Kreisen und

kreisfreien Städten übertragenen pflichtigen Aufgaben Mittel des Landes zur Verfügung gestellt werden, beispielsweise ein bestimmter Prozentsatz der Einnahmen des Landes aus der Kraftfahrzeugsteuer. Das waren früher 25 %. Über die Verteilungsmodalitäten müssen wir natürlich sprechen, weil nicht an jeden Kreis und an jede kreisfreie Stadt das gleiche gezahlt werden muß. Da müssen verträgliche und in der Praxis erprobte Verteilungskriterien gesucht werden, die dann zur Verteilung der Kraftfahrzeugsteuer Mittel führen. Aber diese Regelung halten wir aus Rechtsgründen bei der Qualität der Aufgaben, die auf die Kreise und kreisfreien Städte übertragen werden, auf jeden Fall für notwendig.

**Abgeordneter Herder (SPD):** Für uns ist die Frage, wieweit die Gemeinden Sicherheit haben müssen. Daß wir ihnen nicht irgendwelche Aufgaben übertragen und das Geld nicht geben können - d'accord. Aber unser Haushalt ist auch nur 100 %, leider nicht 150 %, sonst würden wir Ihnen gern mindestens 49 % davon geben.

(Zurufe)

- Doch, da sind wir großzügig.

Sie wollen Planungssicherheit. Ich sage einmal polemisch: Sie planen den ÖPNV, wie Sie ihn sich vorstellen, und wir sollen das über den Prozentsatz bezahlen. Darauf läuft das Ganze hinaus. Aber das erlaubt der Landeshaushalt nicht. Ich hätte von den Vertretern der Städte und Gemeinden gerne eine Auskunft dazu, wie wir das finanziell regeln sollen. Sie wollen, daß die Gemeinden den ÖPNV bestellen, und wir sollen entsprechend viele Mittel nach unten weitergeben, um das zu bezahlen. Diese Formel kann ich bisher noch nicht entschlüsseln. Daß die Gemeinden finanziell Probleme haben, weiß hier jeder. Aber zu der Differenz, die in dieser Diskussion eine große Rolle spielt, sollten Sie eine Auskunft geben, die zeigt, daß Sie über den Tellerrand hinausgucken.

**Abgeordneter Langen (CDU):** Ich stelle zunächst fest, daß nach den Ausführungen aller drei Vertreter Angaben über die Zusatzmittel für Vorhaltekosten fehlen. Können Sie das einmal beziffern?

Zweitens. Wer sollte Empfänger sein - Verbände oder Unternehmen?

Drittens. Herr Giesen hat gesagt, daß im ländlichen Raum großer Nachholbedarf bestehe und daß dieser gesichert werden müsse. Haben Sie darüber einen Überblick, und können Sie auch das in etwa beziffern?

**Beigeordneter Kiepe:** Zu der Frage von Herrn Herder; das ist keine einfache Frage. Ich versuche einmal, eine Perspektive aufzuzeigen.

Sie sagen, die Situation, wie ich sie dargestellt hätte, wäre dann die, daß wir den kommunalen ÖPNV komfortabel - jedenfalls auskömmlich - planen könnten, und Sie müßten bezahlen. - So ist es nicht, da gibt es ja ein Korrektiv. Ich habe erstens nicht davon gesprochen, daß das Land 100 % zu zahlen hätte. Zweitens ist die kommunale Seite zur anderen Hälfte dann daran beteiligt. Drittens ist ein Korrektiv die Folgekostenlast, die Betriebskosten, die sich daraus ergeben.

Unterstellen wir einmal eine 50 : 50-Regelung. Bezogen auf die Infrastrukturvorhaltekosten würde keine Stadt in der derzeitigen Finanzlage - aber auch bei besserer Finanzausstattung nicht - mehr sagen: Wir bestellen, das Land bezahlt. In diesem Modell wären beide Seiten in derselben Situation, die Infrastrukturvorhaltekosten sauber zu kalkulieren. Sie würden sie beide tragen.

Für die kommunalen Aufgabenträger - die Städte sind überwiegend ja auch Eigentümer kommunaler Verkehrsunternehmen - hätte dieses Modell den Reiz, daß wir dann eine klare Verantwortung auch im Verhältnis zu den Unternehmen bekämen. Die kommunalen Aufgabenträger als gewählte, demokratisch legitimierte Entscheider würden über die Infrastruktur gemeinsam mit dem Land entscheiden, die Durchführung des Betriebes wäre Aufgabe der Unternehmen. Diese müßten sich an diesen Vorgaben orientieren - nach innen eine klare Aufgabenteilung auf der kommunalen Ebene - Gebietskörperschaft, Unternehmen -, nach außen eine klare Aufgabenteilung gegenüber dem Land.

Es gibt ein weiteres Korrektiv über die Nahverkehrsplanungen. Die schweben ja nicht frei im Land herum. Es ist auch nicht so, daß die sich nur von unten nach oben entwickelt. Wir haben da ja immer das "Gegenstromprinzip" betont. Wir wollen verhindern, daß die Entwicklung nur von oben nach unten geht, daß auf der Ebene der Europäischen Union die großen Transitlinien, auf der Bundesebene das Hochgeschwindigkeitsnetz geplant werden und auf der Landesebene entschieden wird, was im Regionalverkehr gemacht wird. Für die Nahverkehrsplanung vor Ort bliebe nichts anderes übrig, als aus diesem hierarchisch vorgegebenen System die Konsequenz zu ziehen. Wir wollen, daß es auf der regionalen Ebene unter Berücksichtigung der Vorgaben Bund/Europäische Union im Regionalverkehr eine gemeinsam mit dem Land abgestimmte Nahverkehrsplanung gibt.

Wir diskutieren in diesen Tagen ja über den ersten Entwurf eines integrierten Landesentwicklungsplans - der im Bereich Verkehr allerdings dicke Defizite enthält, was wir bei der Anhörung deutlich gemacht haben. Das ist zugleich aber die Chance, über das Nahverkehrsgesetz festzuschreiben, daß die Nahverkehrsplanung vor Ort auf der Grundlage des sogenannten Gegenstromprinzips installiert wird, daß

wir Vorgaben vor Ort formulieren, daß diese aber im Benehmen - diese Regelung haben wir nicht kritisiert - beispielsweise mit den Bezirksplanungsräten in die Gebietsentwicklungsplanung eingeht. Das ist unsere Vorstellung hierzu. Es gibt keine ungebremsten kommunalen Planungs- und Finanzierungsmöglichkeiten.

Eine weitere Frage war, wer Empfänger der Infrastrukturmittel sein soll. Nach unserer Auffassung sollen die Infrastrukturvorhaltekosten den Aufgabenträgern zugewiesen werden. Wenn es Aufgaben im SPNV betrifft, ist automatisch die Konsequenz, daß diese Mittel im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Kooperation - beispielsweise im Rahmen eines Zweckverbandes - genutzt werden. Rechtlich ist zunächst aber der Aufgabenträger Empfänger dieser Mittel.

**Beigeordneter Giesen:** Um vernünftig über zukünftige Investitionsplanung und -förderung zu sprechen: Wir brauchen erstens die Nahverkehrsplanung auf der regionalen Ebene, insbesondere den Bestandteil Investitionsplanung.

Der Städte- und Gemeindebund hat im übrigen immer die Angst nach vorne getragen, daß die SPNV-Finanzierung in § 11 Abs. 1 nicht konkret genug geregelt wird. Wir haben uns aber nie über mangelnde ÖPNV-Finanzierung beschwert. Wenn das zum Ausdruck gekommen sein sollte, bitte ich, das zur Kenntnis zu nehmen. Uns geht es - das will ich gezielt festhalten - um § 12 Abs. 3 und 4 des Gesetzentwurfs der Landesregierung. Hier wird die Beschaffung von Schienenfahrzeugen der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen sozusagen nur ferne behandelt. Absatz 4 regelt eigentlich den Einsatz des Großteils der sogenannten sonstigen Regionalisierungsmittel des Bundes, der 8.2er Mittel, nach dem Prinzip des GVFG.

Hier sind wir anderer Auffassung als das Verkehrsministerium. Wir sind der Auffassung, der Bundesgesetzgeber hat ein GVFG gemacht, er hat den Plafond erhöht und ihn uns wieder etwas eingeschränkt. Er hat sogar im Rahmen der Bahnreform das GVFG an diesem Punkt angepackt und ein Regionalisierungsgesetz gemacht. Im Regionalisierungsgesetz stehen Mittel insbesondere für SPNV, nicht insbesondere für GVFG. Diese Verkoppelung von GVFG und Regionalisierungsgesetz ist zwar nicht von der Hand zu weisen, weil es schließlich auch um den Einsatz investiv gedachter Mittel zur Infrastrukturförderung geht, aber die deutliche Verknüpfung in Absatz 4 weckt Ängste in den ländlichen Räumen. Wir halten sie für nicht zwingend auf der Grundlage des Bundesrechts. Das haben wir immer kritisiert, nicht, daß das Land generell etwa hier zuwenig für den ÖPNV täte. Wir wünschen uns da gesicherte Zahlen, weg von den Haushaltsvorbehalten. Das ist verständlich, wenn wir das vortragen.

**Beigeordneter Dr. Krämer:** Kurz zu der Frage von Herrn Herder, wie wir uns die Finanzierung vorstellen. - Ich möchte hier an das Verfassungsrecht erinnern. Im Grundgesetz ist eindeutig geregelt, daß die Einnahmen und Ausgaben des Landes als die Einnahmen und Ausgaben der Kommunen gelten. Die Länder haben grobenteils dafür gesorgt, daß für den SPNV Leistungen im Regionalisierungsgesetz bereitgestellt werden. Das ist aber nur ein Teil des ÖPNV, der ja aus der gesamten Hand der Kreise und kreisfreien Städte gelöst werden soll. Die Übertragung neuer Aufgaben auf die kommunale Ebene korrespondiert mit der Verpflichtung, auch dafür Sorge zu tragen, daß die Finanzierung sichergestellt ist.

Sie haben selbst, Herr Abgeordneter, dargelegt, daß die Kommunen aus eigener Kraft heraus dies wahrscheinlich nicht finanzieren können. Wenn also zusätzliche Leistungen auf der kommunalen Ebene erwartet werden, was ja der Fall ist, dann ist diese Finanzierung auch sicherzustellen. Da sind Instrumente des Landes bereitzustellen aus Einnahmen, die wir nicht beeinflussen können, die aber aus Steuereinnahmen des Landes durchaus möglich sind; das Beispiel Kraftfahrzeugsteuer haben wir mehrfach angesprochen.

**Beigeordneter Kiepe:** Gestatten Sie mir, zu dem Beitrag von Herrn Giesen eben ein Wort zu sagen. - Es ist erkennbar, daß es gewisse unterschiedliche Bewertungen zwischen den Gemeinden und den Städten im sogenannten ländlichen Raum und den größeren Städten gibt.

In unserem Modell, wonach sich das Land umfassender als im Gesetzentwurf an den gesamten Infrastrukturvorhaltekosten beteiligen soll - nach unserer Vorstellung 50 : 50 -, ist Voraussetzung, daß das Land, da es sich das Geld aus anderen Haushaltstiteln nicht besorgen und auch nicht selbst Geld drucken kann, die Mittel, die ihm für die Aufgabe Nahverkehr zur Verfügung stehen, voll in die Infrastruktur im weitesten Sinne fließen läßt. Deshalb begrüßen wir den Ansatz im vorliegenden Gesetzentwurf, der deutlich sagt: auf der Basis der uns zur Verfügung gestellten Mittel nach § 8 Abs. 2 des Bundes Kappung der GVFG-Mittel des Bundes um die Hälfte, Einsatz dieses Teils für die Infrastruktur.

Diese grundlegende Aussage des Gesetzentwurfs unterstützen wir ausdrücklich - damit da keine Mißverständnisse auftreten. Wenn sich das Land dabei an den GVFG-Regelungen orientiert, kann man darüber diskutieren, wie stark man den Bezug zum geltenden GVFG herstellt. Aber daß diese Bindung zur Infrastruktur erhalten bleibt, dafür möchten wir ausdrücklich werben.

Die ergänzenden Mittel - was Herr Herder und Herr Hunger angesprochen haben -, die Mittel, die wir ergänzend wünschen, sind die Komplementärmittel des Landes, die das Land bisher erbracht hat und nach unserer Vorstellung bitte weiter erbrin-

gen soll. Wir und die Kämmerer und die Oberstadtdirektoren haben die Sorge, daß eine solche Aussage nur heute gemacht wird. Sie muß aber auch in Zukunft Geltung haben. Das setzt voraus, daß sich das Land hinsichtlich der Komplementärfinanzierung, der zusätzlichen Eigenmittel, die das Land bisher erbracht hat, selbst bindet. Es geht nicht nur um die Durchleitung der Bundesmittel, sondern auch um die Eigenmittel des Landes. Da soll eine solche gesetzliche Bindung und eine Dynamisierung - -

(Abgeordneter Hunger [SPD]: Wollen Sie noch 50 % Stadtbahnmittel haben? Oder was soll ich daraus schließen?)

- Die Vorgabe soll immer sein: möglichst viel Freiheit vor Ort. Unter den Vorgaben, die wir in unserer Stellungnahme formuliert haben, sind so viele Bremsen, daß unerwünschte, unnötige Investitionsvorhaben wie teure Tunnelvorhaben und sogenannte Luxusmaßnahmen nicht mehr vorkommen werden. Das können wir Ihnen versichern. Wir haben in unseren Städten schon damit begonnen, Strukturen zu schaffen und das Denkmodell umzusetzen, das ich eben skizziert habe, das auch hoffentlich Grundlage dieser gesetzlichen Regelung wird. Es wird dazu beitragen, daß es auch im Verhältnis Eigentümer : öffentliche Gebietskörperschaften : Unternehmen hier zu einem Umdenken kommt, damit Erscheinungen, wie wir sie in den 60er und 70er Jahren feststellen mußten, nicht mehr vorkommen. Wir werden das Geld des Landes in diesem Bereich sehr sorgfältig und gezielt für das Notwendige einsetzen. Für anderes werden wir es nicht mehr einsetzen können.

**Vorsitzender Jaax:** Herr Langen würde gern seine Frage beantwortet haben, auf welche Summe die Vorhaltekosten, die jetzt bei 200 Millionen DM liegen, erhöht werden sollen. Vielleicht sagen Sie ihm: 300, oder?

**Beigeordneter Kiepe:** Eine absolute Zahl wollte ich nicht nennen. Ich habe mich eben auf 50 % festgelegt. Das ist keine ausgehandelte Summe, über die ordentlich beraten worden wäre. Wenn man die Leistungen des Landes im gesamten Land addiert, wird das, was das Land an Vorhaltekosten erbringt, über 40 % ausmachen - auf der Basis des Modells, das wir bisher auf vertraglicher Grundlage mit dem VRR kennen. Wenn man das hochschreibt, wäre es vertretbar zu sagen: Bei der Aufteilung der gesamten Infrastrukturkosten - Fahrweg, Fahrzeuge und deren Instandhaltung - könnte eine hälftige Beteiligung Land/kommunale Aufgabenträger herauskommen.

Das Ministerium wird exaktere Zahlen nennen können - 1,3 oder 1,5 Milliarden DM. Das hängt ja auch von der Rechenmethode ab. Die Gesamtheit der Infrastrukturvorhaltekosten ist jedenfalls ermittelbar. Wenn man sich darauf verständ-

dig, diese zu halbieren, hätte auch das Parlament klare Entscheidungskriterien und könnte sagen: Wir teilen uns diese Aufgabe. - Das wäre automatisch sozusagen eine technische Frage des Nachvollzugs durch das zuständige Ministerium.

**Dr. Muthesius (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen):** Vielen Dank, daß Sie mir Gelegenheit geben, die Position des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen - Landesgruppe Nordrhein-Westfalen - vorzutragen. Ich will mich auf sechs Punkte beschränken, die aus unserer Sicht besonders wichtig sind.

Lassen Sie mich zunächst positiv vermerken: Es ist als sehr positiv anzusehen, daß das Land Nordrhein-Westfalen zu den wenigen Ländern in Deutschland gehört, die es mit dem in § 3 Bundesregionalisierungsgesetz enthaltenen Regionalisierungsauftrag für den Nahverkehr, nämlich der Zusammenfassung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr in der Hand eines regionalen kommunalen Trägers, ernst meinen und entsprechende Regelungen in ihren Nahverkehrsgesetzen vorsehen.

Wir erkennen auch dankbar an, daß im Regionalisierungsgesetz NW ausdrücklich vorgesehen werden soll, die ab 1997 drastisch zurückgehenden Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG aus den Regionalisierungsmitteln nach § 8 Abs. 2 Bundesregionalisierungsgesetz weitgehend zu kompensieren. Für einen attraktiven und leistungsfähigen Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen sind ÖPNV-Investitionen auf hohem Niveau - dazu zählen insbesondere moderne und komfortable Fahrzeuge - immens wichtig.

Zweitens. Es ist richtig, daß der Gesetzentwurf die Aufgabe öffentlicher Personennahverkehr als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe definiert. Eine Pflichtaufgabe würde konkrete Bedienungsstandards bedingen. Solche lassen sich aber nicht allgemein verbindlich festlegen. Außerdem müßte der Bestimmung einer Pflichtaufgabe eine Regelung über die Deckung der Kosten folgen. Angesichts der derzeit äußerst angespannten finanziellen Situation sowohl der Länder - des Landes Nordrhein-Westfalen insbesondere - als auch der kommunalen Gebietskörperschaften ist eine befriedigende Regelung dieser Kostenfolgen unserer Ansicht nach nicht zu erwarten.

Hinzu kommen - das darf man nicht unterschätzen - gravierende steuerrechtliche Probleme, da die vor dem Hintergrund der Pflichtaufgabe - in Anführungszeichen - bestellten Leistungen der Umsatzsteuer unterliegen und auch den steuerlichen Querverbund unmöglich machen. Meine Damen und Herren, ich brauche nicht zu betonen, was es bedeuten würde, wenn das Instrument des steuerlichen Querverbundes zur Teilfinanzierung des ÖPNV nicht mehr zur Verfügung stünde. Bundesweit handelt es sich da um eine Summe von rund 1,5 Milliarden DM.

Drittens. Die Fahrzeugbeschaffung für den Schienenpersonennahverkehr - auch diese Frage halten wir für wichtig - ist nach wie vor von den Eisenbahnverkehrsunternehmen vorzunehmen. Da diese in Zukunft ihr Leistungsangebot verkaufen müssen, ist allerdings nicht nur zu erwarten, sondern auch dringend notwendig, daß sie bei ihren Fahrzeugbeschaffungen auf die Vorstellungen des Aufgabenträgers eingehen. Nur dadurch werden sich leichte, aufwandsarme Fahrzeuge und vereinfachte Betriebsweisen wie zum Beispiel in Düren durchsetzen lassen. Das Land, das seit 1992 auch für die Fahrzeugförderung nach GVFG im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs verantwortlich zeichnet, sollte diese Funktion auch in Zukunft beibehalten. Allerdings wird es in Zukunft entscheidend darum gehen, mehr aus den Regionalisierungsmitteln zu machen, indem die Möglichkeiten des diskriminierungsfreien Zugangs für Dritte zum Fahrweg, wo immer sich dies anbietet, genutzt werden.

Viertens. Leider ist im Rahmen der Bahnstrukturreform die Chance nicht genutzt worden, die Finanzierung des Nahverkehrs insgesamt neu zu ordnen und dauerhaft zu stärken. Der VDV und der Deutsche Städtetag haben in ihrem Gesamtfinanzierungskonzept vor dem Hintergrund von Bahnreform und Regionalisierung aus dem Jahr 1992 entsprechende Vorschläge unterbreitet, denen der Gesetzgeber allerdings nur zum Teil gefolgt ist.

Um so wichtiger ist es, daß das Land Nordrhein-Westfalen seine bisherigen Hilfen für den öffentlichen Nahverkehr in vollem Umfang aufrechterhält, diese auch im Gesetz dem Grunde und der Höhe nach festschreibt und die Mittel - ich schließe mich da den Vorrednern an - nicht unter Haushaltsvorbehalt stellt. Da nur sehr begrenzt weitere Mittel über die Bundesgesetzgebung für den ÖPNV bereitgestellt wurden - ich erwähnte es schon: die erhöhten Regionalisierungsmittel ab 1997 gehen im wesentlichen zu Lasten der Finanzausstattung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes -, halten sich die möglichen Verbesserungen in der Angebotsplanung in Grenzen.

Es müssen im investiven Bereich große Anstrengungen unternommen werden, um die notwendigen ÖPNV-Ausbaumaßnahmen wie in den Jahren 1993 bis 1996 - das heißt: auf hohem Niveau - auch zukünftig fördern zu können. Auch im Hinblick auf unterlassene Investitionen im Schienenpersonennahverkehr wäre eine erweiterte Förderung aus Bundesmitteln sinnvoll gewesen. Gleiches gilt für die Finanzierung zusätzlicher Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr.

Eine Verbesserung des Leistungsangebots sowohl in den Ballungsgebieten als auch in der Region hin zu einem attraktiveren und im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähigeren ÖPNV hätte einer verbesserten Betriebskostenförderung bedurft. Die Mittel, die nach § 8 Abs. 1 Bundesregionalisierungsgesetz auf die Länder transferiert wurden, reichen lediglich aus, das Fahrplanangebot

1993/94 zu finanzieren, nicht jedoch für signifikante Verbesserungen. Die Beträge nach § 8 Abs. 2 - das sind die sogenannten Plus-X-Mittel - werden vorrangig benötigt, um die ab 1997 eingeschränkte Investitionsförderung nach dem GVFG zu kompensieren. Wir setzen uns, wie gesagt, hierfür sehr stark ein und finden die Regelungen, die im Gesetzentwurf vorgesehen sind, sehr gut.

Diese Aussagen, meine Damen und Herren, gewinnen verstärkte Bedeutung, wenn es bei den derzeitigen Trassenpreisen der DB AG bleiben sollte. Aber hier ist, wie wir gerade vernommen haben, auf der Verkehrsministerkonferenz gestern und vorgestern in München wohl ein gewisser Durchbruch erzielt worden. Wir werden auf die Trassenpreise der DB AG sicher noch zu sprechen kommen.

Fünftens. Was die Fördermittel des Landes für den öffentlichen Nahverkehr angeht, sind, wie eben schon gesagt, grundsätzlich alle Fördertatbestände nicht nur dem Grunde, sondern auch der Höhe nach gesetzlich festzulegen. Sie sollten nicht unter den Vorbehalt des jeweiligen Landeshaushalts gestellt werden. Ferner sollte der Katalog der Fördertatbestände um den Punkt Kooperationsförderung erweitert werden. Wir vermissen diese Kooperationsförderung, die das Land bisher ausdrücklich gewährt hat, als gesonderten Förderatbestand im Gesetzentwurf. Wir halten es nicht für richtig, die den Aufgabenträgern zuzuwendende jährliche Pauschale in Höhe von 1 Million DM auch als Ausgleich für Kooperationen zu gewähren; so ist sie nach der erweiterten Fassung des Gesetzentwurfs wohl gedacht. Schon heute leistet das Land beachtliche Finanzierungsbeiträge für diesen Zweck, die auch in Zukunft zur Verfügung stehen sollten, und zwar bezogen auf die jeweiligen Mindereinnahmen in den betreffenden Kooperationsräumen.

Der nächste Punkt ist aus der Sicht der Verkehrsunternehmen außerordentlich wichtig: Wir halten die vorgesehene Fahrzeugförderung - in Form von Vorhaltekosten für Fahrzeuge - nicht für das richtige Instrument. Wir treten vielmehr mit Nachdruck dafür ein, daß die Fahrzeugförderung, wie im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vorgesehen, in Form direkter Zuwendungen an die Verkehrsunternehmen erfolgt, wie es auch die anderen Bundesländer vorsehen. Wenn es dennoch bei den im Gesetzentwurf vorgesehenen Vorhaltekosten für Fahrzeuge bleibt, halten wir die Höhe von mindestens 200 Millionen DM für zu gering. Wir meinen, es müßten mindestens 300 Millionen DM sein.

Wir lehnen es auch ab, daß es den Aufgabenträgern ermöglicht werden soll, diese Vorhaltekosten für Fahrzeuge auch für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV einzusetzen. Gerade die Fahrzeugförderung ist für einen attraktiven ÖPNV unabdingbar und darf deshalb nicht in das Ermessen der Aufgabenträger gestellt werden. Qualitätsverbesserungen werden für den Fahrgast sofort sichtbar. Neue und innovative Techniken - denken Sie nur an die Niederflurbauweise, die sich weitgehend schon durchgesetzt hat - können durch gezielte Förderung schnell zum

Durchbruch gelangen. Neue und moderne Fahrzeuge vermindern den Betriebs- und Unterhaltungsaufwand und tragen so zu einer rationelleren Betriebsdurchführung bei.

Letzter Punkt: Der VDV lehnt die vorgesehene Übergangsregelung in § 17 des Gesetzentwurfs ab, wonach die bestehenden Verkehrsverbände in Nordrhein-Westfalen so lange nicht an der Förderung der Fahrzeugvorhaltekosten und an der Förderung der pauschalen jährlichen Mittel in Höhe von 1 Million DM für die Aufgabenträger partizipieren sollen, wie die Grundverträge noch Gültigkeit beanspruchen. Mit dem ÖPNV-Gesetz NW sollen den Kreisen und kreisfreien Städten neue Aufgaben zugewiesen werden, die es bisher in dieser gesetzlich definierten Art nicht gab. Wir halten es deshalb nicht für gerechtfertigt, daß die in § 17 des Gesetzentwurfs vorgesehene Übergangsregelung beibehalten wird, wonach die bestehenden Verbände an diesen Förderungen für eine begrenzte Zeit nicht partizipieren sollen.

**Dr. Frohnert (Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e.V.):**  
Ich bedanke mich dafür, daß wir Gelegenheit haben, die Stellungnahme des privaten Omnibusgewerbes hier vorzutragen. Ich möchte zu vier Punkten Stellung nehmen:

1. Verteilung der für den ÖPNV bereitgestellten Finanzmittel
2. Verankerung der Grundsätze von Wettbewerb, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit im ÖPNV-Gesetz NW
3. Standards im ÖPNV
4. Diskriminierungsfreie Beteiligung privater Unternehmen am ÖPNV

Meinen Ausführungen möchte ich die Feststellung voranstellen, daß das Land Nordrhein-Westfalen, wie hier schon gesagt worden ist, im Grundsatz den ÖPNV seit vielen Jahren in vorbildlicher Weise finanziell fördert. Das finanzielle Engagement des Landes liegt deutlich über den Ansätzen anderer Länder. Wir haben diese Tatsache immer positiv kommentiert. Aber der weit überwiegende Teil der Finanzmittel ist aus unserer Sicht aus verschiedenen Gründen, die ich nicht näher kommentieren will, in erster Linie in die Ballungsgebiete an Rhein und Ruhr geflossen, nicht so sehr in die Fläche. Ich möchte darauf hinweisen, daß bei der anstehenden Verteilung zusätzlicher Mittel die Fläche nicht nochmals benachteiligt werden darf.

Nach § 11 des Gesetzentwurfs werden die sogenannten 8.1-Mittel des Bundes in voller Höhe für den SPNV eingesetzt. Nach § 12 werden die GVFG-Mittel voll-

ständig für investive Maßnahmen der ÖPNV-Infrastruktur eingesetzt. Im Gesetz gibt es keine näheren Hinweise, wohin das Geld im einzelnen fließen wird. Nach unseren Informationen werden die vorhandenen Mittel aber durch Investitionsvorhaben bzw. angelaufene Investitionsprojekte in den Ballungsgebieten vollständig aufgezehrt. Es ist zu befürchten, daß von den GVFG-Mitteln keine Mark in die Fläche fließt.

ÖPNV-Investitionen werden ferner aus den 8.2-Mitteln des Bundes gefördert. Für mich ist nicht erkennbar, ob aus diesen Mitteln auch Investitionen in der Fläche gefördert werden können oder ob die Mittel ebenfalls wieder bereits für die Ballung verplant sind.

Nach § 13 des Gesetzentwurfs werden Fahrzeuginvestitionen aus den 8.2-Mitteln des Bundes gefördert, und zwar, jetzt vorgesehen, mit mindestens 200 Millionen DM. Ich darf da auf den Vortrag von Herrn Dr. Muthesius verweisen. Ich glaube, daß dieser Betrag bereits heute zu niedrig angesetzt ist. Wenn ich die Lage richtig einschätze, partizipiert die Fläche, wenn es um den straßengebundenen ÖPNV geht, nur anteilig an diesen 200 Millionen DM. Nur ein Bruchteil dieses Betrages fließt also in die Fläche. Alle anderen ÖPNV-Fördermittel des Landes - es handelt sich insgesamt um rund 2,5 Milliarden DM - gehen in den SPNV oder verbleiben in den großen Städten unseres Landes.

Der geplante Verteilungsschlüssel für die 200 Millionen DM führt nach meiner Auffassung zu einer zusätzlichen Benachteiligung der Fläche. Wenn ich den Gesetzentwurf richtig gelesen habe, sollen diese Mittel entsprechend bestimmter Sollkostensätze verteilt werden, die auf der Basis betrieblicher und verkehrlicher Besonderheiten ermittelt werden. Wir halten diesen Schlüssel für weniger geeignet als zum Beispiel einen Verteilungsmodus, bei dem auch Fläche und Einwohnerzahl Berücksichtigung finden. Wir regen daher an - ich meine zu wissen, daß dazu auch schon ein Gutachten in Auftrag gegeben worden ist -, über den geeigneten Schlüssel nachzudenken und den geeignetsten im Gesetz festzuschreiben.

In § 2 des Gesetzentwurfs sind die Grundsätze genannt, die bei Planung, Organisation und Durchführung des ÖPNV zu beachten sind. Hier fehlt der deutliche Hinweis, daß die zukünftigen Aufgabenträger des ÖPNV bei allen Maßnahmen die Grundsätze von Wettbewerb, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten haben. Wir meinen, daß nur so die Möglichkeit besteht, auf der Basis objektiver und fundierter Kosten-Nutzen-Analysen das jeweils effizienteste Verkehrsmittel bzw. Verkehrssystem und das am wirtschaftlichsten arbeitende Unternehmen auszuwählen.

Zum Thema Standards im ÖPNV möchte ich auf folgendes hinweisen: Ich halte es für richtig, weil zweckmäßig und mit der Regionalisierungsphilosophie in Einklang,

Verkehrsausschuß  
54. Sitzung

25.11.1994  
zi-sto

keine detaillierten Standards im Gesetz zur verankern. Wohl aber müßte in § 2 des Gesetzes der Grundsatz verankert werden, daß die Durchführung des ÖPNV im Rahmen eines kontrollierten Qualitätswettbewerbs unter gleichen Bedingungen für alle Wettbewerber zu erfolgen hat. Es müßte ausgeschlossen sein, daß zwischen Regiebetrieben und beispielsweise Auftragsunternehmern unterschieden wird. Ein ruinöser Preiswettbewerb ohne Vorgabe von Bedienungsstandards dürfte nicht mehr stattfinden. Als Grundsatz sollte festgehalten werden, daß für alle im ÖPNV eingesetzten Betriebe die gleichen Standards zu gelten haben - was nicht bedeutet, daß alle gleich hoch sein sollten. Man sollte es den jeweiligen Aufgabenträgern überlassen, welche Standards sie setzen. Wenn aber Standards gesetzt werden, dann, bitte schön, für alle.

Abschließend möchte ich auf ein besonderes Problem aufmerksam machen. Zahlreiche zukünftige Aufgabenträger des ÖPNV sind Eigentümer kommunaler Verkehrsbetriebe oder an solchen maßgeblich beteiligt. Die Aufgabenträger sollen laut Gesetzentwurf nicht nur für die Nahverkehrsplanung zuständig sein, sondern auch für Vertragsverkehre und auferlegte Verkehre im Sinne der Verordnung 1191/69 bzw. 1893/91 sowie für die Verteilung der ÖPNV-Fördermittel. Es können sich erhebliche Interessenkollisionen ergeben, wenn Eigentümer oder Gesellschafter von Verkehrsunternehmen gleichzeitig Aufgabenträger sind. Unsere gesamte Rechtsordnung durchzieht der Grundsatz, daß niemand in eigener Sache Richter sein darf. Insofern fehlt dem Gesetzentwurf des Landes eine Verfahrensregelung, die sicherstellt, daß alle Verkehrsunternehmen diskriminierungsfrei im ÖPNV beteiligt werden.

**Herr Graichen (Deutsche Bahn AG - Bereich Nahverkehr):** Vielen Dank für die Einladung. - Ich will mich auf einige Punkte, die für unseren Bereich von Bedeutung sind, konzentrieren.

Sie haben nach der Organisationsform der Verkehrsverbände gefragt. Es gibt im Bundesgebiet bereits durchaus verschiedene Modelle. Rhein-Ruhr hat die Zweckverbandslösung, wobei sich der Zweckverband einer GmbH bedient. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund ist als eine GmbH der Aufgabenträger organisiert, und im Raum Stuttgart wird darüber diskutiert, daß die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen gemeinsam eine GmbH bilden wollen. Das zeigt, daß man es besser den jeweiligen Regionen überlassen und nicht eine fixe Lösung für das ganze Land im Gesetz vorschreiben sollte.

Frage 5 ist eine sehr kritische: Reichen die Regionalisierungsmittel für die Zwecke des Schienenverkehrs? - Sie wissen, daß die Regionalisierungsmittel, die der Bund über die Transferzahlungen den Ländern zur Verfügung stellt, so kalkuliert sind, daß der Status-quo-Fahrplan 1993/94 sichergestellt werden kann. Die Bahn hat noch im vorigen Jahr den Ländern garantiert, den Fahrplan 1993/94 zu diesen Prei-

sen bis zum Jahr 1997 fortzuführen. Im Bundesgesetz ist bewußt formuliert, daß diese Mittel insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden sind. Insofern ist es wichtig, daß sie ungeschmälert für den Schienenpersonennahverkehr an die Zweckverbände weitergegeben werden. Geschieht dies nicht, heißt das, daß der Status quo nicht weitergeführt werden kann.

Natürlich wird immer wieder die Frage gestellt, ob es nicht sinnvoller ist, Teile der Mittel zu verwenden, um Busverkehr zu finanzieren. Das Stichwort Trassenpreise ist mehrfach gefallen; ich will darauf nachher gesondert eingehen. Aufgrund der Trassenpreise, die die Schiene ja zusätzlich zu den anderen Kosten zu tragen hat, ist von der Struktur, wie sie der Gesetzgeber gewollt hat, die Schiene systematisch teurer. Ein Beispiel: Auf den nicht elektrifizierten Strecken im Land zahlen wir Mineralölsteuer für den Dieselkraftstoff, der in den Lokomotiven oder Triebwagen verbraucht wird. Zusätzlich zahlen wir einen Trassenbenutzungspreis von rund 8 DM. Ein Bus, der parallel dazu auf der Straße fährt, zahlt in gleicher Weise Mineralölsteuer, aber keine Straßenbenutzungsabgaben. Insofern ist strukturell die Schiene - so hat es der Gesetzgeber gewollt - teurer. Das muß in diesem Zusammenhang auch berücksichtigt werden.

Zu Frage 6: Zusammenarbeit über die Grenzen der Verbände und der Landesgrenzen hinaus. - Im Gesetz sind gewisse Möglichkeiten vorgesehen, nämlich daß einzelne Zweckverbände ermächtigt werden können, zweckverbandsübergreifende SPNV-Angebote federführend zu bestellen.

Für die Zusammenarbeit über die Landesgrenzen hinweg gibt es keine Regelungen. Aber auch innerhalb des Landes selbst - das hängt jetzt mit Frage 7 eng zusammen - sollen die rein regionalen Interessen und die überregionalen - damit meine ich den Verkehr zwischen den einzelnen Zweckverbänden landesweit - abgewogen werden. Es besteht die Gefahr, daß man bei diesem notwendigen Abwägungsprozeß zwischen den innerregionalen Verkehrsbedürfnissen auf der Schiene und den überregionalen Verkehrsbedürfnissen primär die innerregionalen berücksichtigt. Deshalb ist mehrfach auch die Frage an uns gerichtet worden, ob es nicht sinnvoll wäre - das hängt mit Frage 7 zusammen -, einen landesweiten integralen Taktverkehr aufzubauen, wie es im Land Baden-Württemberg geplant ist, wo die Landesregierung ein landesweites Netz mit Ein-Stunden-Bedienung bestellt, und was zusätzlich an Mitteln zur Verfügung steht, wird innerhalb der Regionen verwandt.

Ich kann Ihnen da keine Lösung präsentieren, aber ich glaube, über die Frage, wie ein qualitatives Mindestangebot über das ganze Land hinweg garantiert und trotzdem der Gestaltungsspielraum vor Ort für den innerregionalen Verkehr ausgenutzt werden kann, sollten wir sowohl bei der Formulierung des Gesetzes als auch bei eventuellen Planungen noch einmal nachdenken. Da kann vielleicht durch die Durchführung entsprechender Studien schon viel an Vorinformationen geleistet

Verkehrsausschuß  
54. Sitzung

25.11.1994  
zi-sto

werden. Das muß jetzt nicht gesetzlich geregelt werden, aber das sollte im Auge behalten werden.

Die Frage nach der Fahrzeugbeschaffung ist für uns natürlich wesentlich. Wir sind jetzt in der Lage, mit Hilfe des Landes im nächsten und übernächsten Jahr einen ersten großen Schritt in der Fahrzeugbeschaffung - Doppelstockfahrzeuge, Dieseltriebwagen - nach vorne zu tun. Wir werden das nutzen, um Möglichkeiten der Qualitätsverbesserung über den Fahrplan 1993 hinaus dank dieser Investitionen zu realisieren.

Was die künftige Form der Fahrzeugbeschaffung angeht, decken wir uns voll mit dem, was Herr Dr. Muthesius gesagt hat. Wir halten es für sinnvoll und zweckmäßig, daß die Fahrzeugbeschaffung auch im Schienenbereich von den einzelnen Verkehrsunternehmen vorgenommen wird. Wir als Betreiber sind dann ja auch diejenigen, die am ehesten beurteilen können, welche Folgekosten bei welchen Fahrzeuglösungen für die Betreiber entstehen. Sie haben sicherlich verfolgt, daß die Bahn intensive Verhandlungen mit Herstellern zur Minimierung der Beschaffungskosten führt. Wir sind überzeugt, daß es gelingt, eine für alle sinnvolle Lösung zu erreichen, wenn wir die Fahrzeuge selbst beschaffen - natürlich in enger Kooperation mit dem bestellenden Zweckverband bzw. dem Land.

In Frage 10 geht es um die Finanzausstattung. - Ich betone: Der Fahrplan 1993 ist die Basis, auf der die Finanzmittel festgestellt wurden. Verbesserungen im Schienenangebot sind dadurch möglich, daß wir weiter rationalisieren und deshalb mit dem gleichen Geld ein besseres Angebot fahren können. Wir bemühen uns, das umzusetzen.

Wesentliche Schritte über den Status quo hinaus bedürfen zusätzlicher Mittel; das ist eindeutig. Diese können einerseits aus der Region selbst kommen, andererseits - wie im Gesetz vorgesehen - können Vorhaben von herausragender Bedeutung aus den Mitteln, die im Rahmen der Transfermittel zur Verfügung stehen, finanziert werden. Dieser Passus ist von ausschlaggebender Bedeutung, um wesentliche Maßnahmen zu ergreifen, die nicht aus den Mitteln der jeweiligen Region finanziert werden können.

Noch zur Infrastrukturförderung - Abgrenzung zwischen Bund und Land. Das kann jetzt im Gesetz nicht geregelt werden. Zwischen Bund und Ländern ist umstritten, inwieweit die 20 % der Mittel des Bundes für den Schienenwegeausbau für den Schienenpersonennahverkehr zweckzubinden sind, inwieweit das in konkrete Projekte umgesetzt wird. Ich habe ein bißchen die Angst, daß wir in ein Kompetenzgerangel zwischen Bund und Land zu fallen drohen, wenn jeder sagt: nicht aus meinem Topf! Denn letzten Endes bleiben wir übrig. Für uns muß klar sein, welche Infrastrukturinvestitionen aus den Transfermitteln bzw. aus dem GVFG des

Landes finanziert werden und welche nach dem Schienenwegeausbaugesetz, damit die Verantwortung da nicht hin- und hergeschoben werden kann.

Zum Schluß einige Bemerkungen generell.

Der Schienenpersonennahverkehr stellt als einziger die Verkehrsverknüpfung zwischen den einzelnen Regionen des Landes im öffentlichen Verkehr dar. Auf diese Bedeutung hinzuweisen und dafür ausreichende Mittel zur Verfügung zu stellen ist wichtig, um die Kooperation zwischen den Zweckverbänden zu garantieren. Die Regionalschnellbahnlinie 1 zum Beispiel, die von Aachen über Köln quer durch das Ruhrgebiet bis Bielefeld fährt, durchquert mehrere Zweckverbände. Diese Verkehrsbedürfnisse müssen auch in Zukunft befriedigt werden; ich glaube, das ist im Interesse aller.

Der VDV hat angesprochen, daß die Förderung von Verkehrsverbänden im Gesetz nicht explizit vorgesehen ist. Auch über diesen Punkt sollte noch einmal nachgedacht werden.

Wichtig für uns ist die Gleichbehandlung aller Partner, die im öffentlichen Verkehr und im Schienenpersonenverkehr auftreten, sowohl was die Angebote als auch dann die Investitionsförderung angeht.

Noch ein Wort zu den Trassenpreisen. - Der Bundesgesetzgeber hat bei der Bahnreform gewollt, daß sich das Schienennetz aus eigenen Einnahmen finanziell trägt. Er hat gewußt, daß diese Vorgabe zwangsweise zu relativ hohen Benutzungspreisen führt. Diese Trassenpreise sind auch Basis der Kalkulation der Transfermittel für den Schienenpersonennahverkehr gewesen. In den Transfermitteln, die ab 1996 dem Land zur Verfügung stehen, sind die genannten Trassenpreise in der jetzigen Höhe einkalkuliert. Angebotsverbesserungen müssen über den Fahrplan 1993 hinaus anders behandelt werden; da ist von der Bahn AG bei den Besprechungen der Landesverkehrsminister gestern und vorgestern bereits eine Perspektive eröffnet worden, so daß ich glaube, daß wir im Hinblick auf das Zusatzangebot über den Fahrplan 1993 hinaus durchaus eine Lösung finden werden, die für alle tragbar ist.

Die Grundtendenz des Gesetzes wird von uns voll unterstützt. Wie vielleicht deutlich geworden ist, haben alle wesentlichen Elemente des Gesetzes unsere Unterstützung, wir haben nur in einigen Teilaspekten noch Anregungen.

**Abgeordneter Hunger (SPD):** Herr Dr. Frohnert, über Ihren konstruktiven Beitrag habe ich mich sehr gefreut. Können Sie mir auch in der Feststellung folgen, daß die Anträge auf Fahrzeuginvestitionen, die aus dem ländlichen Raum gekommen sind, vom Land Nordrhein-Westfalen genauso korrekt bedient worden sind wie die

aus Ballungsgebieten? - Sie sind sicherlich mit mir ebenfalls einer Meinung, daß die Langstreckenverkehre in die Toskana auch in Zukunft nicht der Fahrzeugförderung unterliegen sollen.

**Dr. Frohnert:** Da sind wir völlig d'accord, Herr Hunger. Bislang ist das, was an Fahrzeugförderungen von den Unternehmern in der Fläche beantragt worden ist, auch gefördert worden.

Sie kennen unser altes Anliegen: Bei der Verlagerung von Verkehrsleistungen von öffentlichen Betrieben oder von Regiebetrieben auf Private sollen Mittel für die Erstbeschaffung zur Verfügung gestellt werden. Wenn ich die Lage richtig einschätze, ist das jetzt vorgesehen. Ich weise aber darauf hin, daß in der Fläche, wie Herr Giesen gesagt hat, auch in anderen Bereichen noch erheblicher Nachholbedarf besteht. Ich erkenne nicht, daß dafür Geld zur Verfügung steht. Es geht ja nicht nur um die Fahrzeugbeschaffung, sondern auch um Dinge, die aufgelistet werden müßten, Nachholbedarf, der beziffert werden müßte. Dafür sehe ich keine Mittel. Ich glaube - das werden Sie besser wissen -, daß diese Mittel bereits für die geplanten oder laufenden Investitionsvorhaben in den großen Städten und in der Ballung aufgezehrt werden, so daß über die Fahrzeugförderung hinaus nichts zur Verfügung steht.

**Abgeordneter Langen (CDU):** Herr Giesen hat die Frage, welche Investitionen gerade im ländlichen Raum noch vorgenommen werden müssen, nicht direkt beantwortet. Wir stehen aber doch vor der entscheidenden Frage, wie hoch die Investitionen sein müssen. Oder werden diese Strecken stillgelegt? Ich wäre deshalb dankbar, wenn Sie, Herr Graichen, überschlägig darstellen würden, welche Kosten da entstehen werden.

**Herr Graichen:** Sie werden verstehen, daß ich aus dem Stegreif jetzt nicht sagen kann: Das kostet soundsoviel.

Es sind zwei Elemente: zum einen die Fahrzeuge. Da werden wir im kommenden Jahr dank der Investitionshilfe des Landes ein erstes großes Beschaffungspaket von 50 Fahrzeugen realisieren können. Das geht, sowohl was die Qualität als auch die Kosten angeht, in die Strecken, so daß die Bedienung solcher Strecken - Sie sagten "Nebestrecken", ich nenne sie die nicht elektrifizierten Strecken - dadurch tendenziell preiswerter wird.

Zum zweiten ist klar, daß insbesondere durch Rationalisierungsinvestitionen in die Strecken die Trassenkosten tendenziell billiger werden. Hier gibt es zur Zeit noch

keine Regelungen zwischen Land und Bahn über die Frage, wie sich solche Investitionszuschüsse letztlich in den Trassenpreisen niederschlagen. Da sind Verhandlungen und Gespräche im Gang. Auch das würde sich in einer tendenziellen Verbiligung niederschlagen, wenn man solche Mittel nimmt.

Ich habe bereits darauf hingewiesen, daß zwischen Bund und Land noch ungeklärt ist, ob solche Investitionen gerade auf den nicht elektrifizierten Strecken außerhalb der Ballungsräume in die Kompetenz des Schienenwegeausbaugesetzes fallen oder ob man das - was rein rechtlich geht - aus den Transfermitteln bzw. GVFG-Mitteln nimmt. Es könnte aus beiden Töpfen finanziert werden, aber es muß klar sein, aus welchem. Letztlich ist es der bestellende Zweckverband, der - auch - auf der Grundlage der Preise, die die Bahn im vorigen Jahr dem Land angeboten hat, die Entscheidung trifft, ob er bei einzelnen Strecken diesen Verkehr fortführen will oder nicht.

**Abgeordnete Nacken (GRÜNE):** Zunächst vielen Dank, Herr Graichen, für die Auskunft gerade. Unsere Überlegung war ja, daß man durch Investitionen in den Fahrweg auf bessere Trassenpreisgestaltungen Einfluß nehmen kann. Wenn da Verhandlungsspielraum ist, finde ich das sehr gut. Minister Kniola hat uns quasi für verrückt erklärt, überhaupt auf eine solche Idee zu kommen. - Danke schön.

Mein Mitarbeiter hat mir gerade gesagt - ich mußte kurz den Raum verlassen -, daß hier über die Mindeststandards im öffentlichen Personennahverkehr diskutiert worden ist. Es ist schon sehr interessant, daß die Omnibusunternehmen - Herr Frohnert - sagen, sie wollten diese Mindeststandards, sie stellten sich dem Wettbewerb, der Verzicht auf Mindeststandards würde zu einem ruinösen Wettbewerb führen. Und Herr Muthesius sagt für die Deutschen Verkehrsunternehmen gerade andersherum: Wir brauchen diese Mindeststandards nicht. - Herr Muthesius, führt dieser Verzicht auf Mindeststandards dann nicht dazu, daß Sie sich gegen Konkurrenz abschotten? Wollen Sie den Markt für Unternehmen, die noch nicht im Markt sind, dichtmachen? Ist das nicht das ausschlaggebende Argument für den Verzicht auf Mindeststandards?

**Dr. Muthesius:** Frau Nacken, Sie konnten vorher nicht dabei sein, als diese Ausführungen gemacht worden sind. Ich habe mich dazu im Zusammenhang mit der Frage geäußert, ob der öffentliche Nahverkehr den kommunalen Gebietskörperschaften als Pflichtaufgabe oder als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe übertragen werden sollte. Ich habe mich da eindeutig für eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe ausgesprochen und unter anderem den Grund genannt, daß wir es nicht für sinnvoll halten, Mindeststandards vorzugeben, was die Bedienung im öffentlichen Nahverkehr im ganzen Land Nordrhein-Westfalen angeht. Wir sind der Meinung,

daß Mindestverkehrsbedienungsstandards nicht sinnvoll wären, weil in den unterschiedlichen Räumen ja auch unterschiedliche Bedürfnisse bestehen und man die Bewältigung der Aufgabe in das pflichtgemäße Ermessen der Aufgabenträger stellen sollte. Wenn Sie Mindestbedienungsstandards festschreiben, laufen Sie Gefahr, daß Sie Geld ausgeben, das nicht sinnvoll investiert wäre, denn die Mindestbedienungsstandards werden vom Gesetzgeber formuliert und müssen für das ganze Land einheitlich erfüllt werden.

**Dr. Frohnert:** Unmittelbar zur Aufklärung, Frau Nacken: Wir vertreten eigentlich die gleiche Auffassung wie der VDV an dieser Stelle, daß es nämlich wohl nicht machbar ist, landesweit einheitliche Standards vorzugeben, was die Bedienungshäufigkeit und ähnliches angeht. Wir sehen aber die Gefahr, daß zwischen Regiebetrieben und Auftragnehmerbetrieben bei der Leistungserbringung deutlich unterschieden wird. Da wäre es sinnvoll, in den Grundsätzen zu verankern, daß die Verkehrsdurchführung unter gleichen Standards stattfindet. Wie beim klassischen Qualitätsmanagement kann ich festlegen, was ich will, aber wenn, dann bitte für alle Beteiligten in gleicher Weise.

**Abgeordneter Wächter (CDU):** Herr Graichen, was ist seitens der DB im Vorlauf des Regionalisierungsgesetzes an Streckenabbau oder -stillegungen beabsichtigt?

**Herr Graichen:** Im kommenden Jahr?

(Abgeordneter Wächter [CDU]: Bis zur Verabschiedung unseres Gesetzes!)

Die Bahn AG hat dem Land garantiert, die Zug-Kilometerleistungen im Fahrplan 1993/94 weiterzuführen. Wenn es auf einzelnen Strecken - da gibt es Überlegungen - zu Umstellungen kommt, dann nur in Zusammenarbeit mit den jeweils betroffenen Regionen und mit dem Ausgleich, daß die eingesparten Zug-Kilometer an anderer Stelle in dieser Region neu gefahren werden. Wir nehmen praktisch die Bestellerfunktion der Zweckverbände vorweg und sagen: Wir halten gewisse Bedienungen für wenig wirtschaftlich und schlagen statt dessen eine alternative Bedienung - das muß nicht Busbedienung sein - auf anderen Strecken vor, werden aber keine Strecken gegen das erklärte Votum der betroffenen Region stilllegen.

**Dipl.-Ing. Teubner (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr):** Angesichts der Tatsache, daß wir ein Kommunalverbund sind, die Zeit sehr weit fortgeschritten ist und Herr Kiepe viele wichtige Punkte für den Städtetag vorgetragen hat, möchte ich mich auf die wenigen Essentials beschränken, die mir aus der Sicht des Verbundes wichtig erscheinen.

Wir halten die Organisationsform des SPNV, wie sie der Gesetzentwurf vorsieht, für richtig. Wir sind jedoch der Auffassung, daß es außer dem SPNV sonstigen öffentlichen Personennahverkehr gibt, der regional organisiert werden muß; ich nenne beispielhaft die Verkehre der Bundesbusdienste. Wir sind der Auffassung, daß sich die Unterscheidung nicht an rein technischen Merkmalen festmachen kann - als da sind: Schiene oder Straße -, sondern regionaler ÖPNV sollte auch regional gemanagt werden. Damit gehört er in die Zweckverbände bzw. Verbände. Die Möglichkeit, die Aufgabe gemäß § 5 Abs. 3 auf der Basis der Zweckverbandssatzung freiwillig übertragen zu können, kann hier zwar für Abhilfe schaffen, birgt aber die Gefahr, daß wir hinter den heute erreichten Stand zurückfallen, wenn dies nicht alle Aufgabenträger mitmachen.

Der zweite Punkt, der uns wichtig erscheint: Wir halten die Pflichtaufgabe, einen Nahverkehrsplan aufzustellen, für richtig. Die für diese Pflichtaufgabe vorgesehenen Mittel sollen, wie Herr Muthesius vorgetragen hat, alle Aufgabenträger zur gleichen Zeit erhalten; eine Differenzierung soll nicht vorgenommen werden. Wir befürchten, daß durch die pauschale Gewährung von 1 Million DM pro Aufgabenträger ein Anreiz für zusätzliche Bürokratien geschaffen wird. Es wäre zu überlegen, ob Sie nicht einen Hinweis in das Gesetz aufnehmen, daß die vorhandenen Organisationen beauftragt werden können, die Nahverkehrspläne aufzustellen - wobei uns klar ist, daß die rechtliche Zuständigkeit beim Aufgabenträger liegen muß.

In der Frage der Fahrzeugvorhaltung bin ich ganz grundsätzlich anderer Meinung als Herr Graichen. Wenn wir mit den Transfermitteln, die dynamisiert und nach Revision ja wohl ausreichen müssen, den gesamten SPNV zu bezahlen, mehr SPNV haben wollen und nicht die Kommunen zusätzlich belasten wollen, können wir mehr SPNV nur über Wettbewerb erzielen. Wer das Eigentum an Schienenfahrzeugen mit ihrer enormen Langlebigkeit hat, beeinflußt diesen Wettbewerb enorm. Ich bin deshalb der Auffassung, das Eigentum an Schienenfahrzeugen soll dem Aufgabenträger gehören, weil nur so der Wettbewerb gegen den Monopolisten Bahn AG langsam anzugehen ist. Sonst wird er nicht möglich werden.

Nun noch einige Worte zu dem Problem der Finanzen. Zu den Transfermitteln habe ich schon gesagt, daß wir davon ausgehen müssen, daß zusätzlicher SPNV zu Lasten der kommunalen Haushalte wohl nicht möglich ist. Wir müssen mit den Transfermitteln also dauerhaft auskommen. In bezug auf die 200 Millionen DM Fahrzeugvorhaltekosten teile ich die Meinung von Herrn Muthesius.

Abschließend möchte ich mein Bedauern darüber zum Ausdruck bringen, daß zwar die Finanzierung des SPNV - wie ich meine - zufriedenstellend geregelt ist, daß aber der gesamte Block der Finanzierung des übrigen kommunalen ÖPNV überhaupt nicht angesprochen worden ist. Ich persönlich teile hier die Auffassung von Herrn Kiepe: Um überhaupt eine langfristige Zielvorstellung zu entwickeln, muß es

möglich sein, die Infrastruktur über die öffentliche Hand zu finanzieren - wie immer sie aufgeteilt wird - und die Betriebsaufwendungen durch Fahrgeldeinnahmen. Nur so bringen wir unternehmerisches Handeln wieder in die Unternehmen.

**Dipl.-Ing. Wolf (Verkehrsverbund Rhein-Sieg):** Am Anfang meines Statements möchte ich Herrn Verkehrsminister Kniola zitieren. Er hat anlässlich der ersten Lesung des Landesregionalisierungsgesetzes am 11. November gesagt:

Der Gesetzentwurf stellt ... eine tragfähige Grundlage für die künftige Ordnung des öffentlichen Personennahverkehrs im Lande Nordrhein-Westfalen dar. Selbstverständlich bleibt er in Einzelfragen, die im Laufe der parlamentarischen Beratung eine Alternativregelung erfahren könnten, durchaus modifizierbar.

Diese Einschätzung teilen wir uneingeschränkt.

Ich komme damit zu den Einzelfragen, bei denen wir uns noch Alternativregelungen wünschen. Ich beschränke mich auf drei Problemfelder, die uns besonders am Herzen liegen.

Erstens. Laut Verbundverträge hat unsere Gesellschaft das Verbundnetz und die dazugehörigen Verkehrslinien sowie die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln zu planen. Außerdem hat die Verbundgesellschaft den Verbundtarif aufzustellen und fortzubilden. Damit sind zwei zentrale Aufgabenbereiche unserer Gesellschaft angesprochen, die laut Regionalisierungsgesetz NW ab 1. Januar 1996 auf die neuen Aufgabenträger des ÖPNV bzw. SPNV übergehen. Das bedeutet im Verbundraum des VRS zunächst rein theoretisch eine Zersplitterung der Zuständigkeiten auf fünf Kreise, drei kreisfreie Städte und deren Zweckverband, zudem die damit verbundenen langwierigen und aufwendigen Abstimmungsprozeduren.

Für den Zweckverband des VRS ergibt sich ferner die Notwendigkeit, eine eigene Gesellschaft zur Wahrnehmung seiner künftigen Aufgaben zu gründen oder sich in unsere vorhandene Verbundgesellschaft einzubringen. Vor diesem Hintergrund wird der in § 2 an die kommunalen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen gerichtete Appell zur Zusammenarbeit in Verkehrsverbänden verständlich. Wir danken hier dem Minister - stellvertretend seinen Mitarbeitern Herrn Herz und Herrn Kaufmann - ausdrücklich für das Angebot an unsere Region, zumindest zeitlich befristet bis Ende 1999 im Gleichschritt mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und dem Aachener Verkehrsverbund die Verkehrsverbundkooperation in gewandelter Form und mit zusätzlichen Aufgaben - Regionalverkehre übertragen; was Herr Teubner angesprochen hat - weiterhin zu unterstützen.

Wir hätten erwartet, daß der Gesetzgeber auf Dauer die Verbundförderung auch in finanzieller Hinsicht auf eine gesetzliche Grundlage stellt, und zwar in konsequenter Umsetzung der Erkenntnis, daß der ÖPNV in Verdichtungsräumen nur als einheitliches Gesamtsystem konkurrenzfähig ist. Leider ist dem nicht so. Wie aus der Übergangsregelung des § 17 zu folgern ist, zieht sich das Land mit dem Auslaufen der Grundverträge aus der Förderung der bestehenden Verkehrsverbünde ab dem Jahr 2000 zurück. Wir halten das für überdenkenswert und treten für eine Korrektur des Gesetzentwurfs an dieser Stelle ein.

Die Regiekosten der Verkehrsverbünde sollten unserer Meinung nach als besonderer Fördertatbestand in das Gesetz aufgenommen werden. Hier hätte man für vergleichsweise wenig Geld einen großen Nutzen.

Zweitens möchte ich die Zuwendungen für den Schienenpersonennahverkehr ansprechen. Dieser Punkt bereitet unseren Gesellschaftern und den dahinterstehenden Kreisen und Städten allergrößte Sorgen. Unsere Aufgabenträger - ich kann das, glaube ich, auf die Aufgabenträger im Aachener Raum erweitern - haben bis zum heutigen Tag noch keine Garantie dafür, daß die Gesamthöhe der Betriebskostenzuschüsse für den Schienenpersonennahverkehr ausreicht, um die Betriebsleistung in der Summe nach dem Fahrplan 1993/94 zu sichern. Garantieerklärungen zwischen DB und dem Land reichen da nicht aus. Aber selbst wenn das durch einen Rahmenvertrag zwischen Land und DB gelänge, wären bestehende Engpässe und Unzulänglichkeiten im Angebot der DB bis zum Jahr 1997 festgeschrieben.

Im Gesetzestext wird in § 11 hinsichtlich der Festlegung der Mittelverteilung für den SPNV auf eine noch zu erlassende Verwaltungsvorschrift hingewiesen, in der die erbrachten Zug-Kilometer zu berücksichtigen sind. Hier kommt es uns vor allem darauf an, daß diese Mittel - insbesondere ab 1998 - sachgerecht durchgereicht werden und sich deshalb am tatsächlichen Aufwand je Zug-Kilometer orientieren. Verfremdende Einflüsse wie die sehr unterschiedlichen Tarifeinnahmen in den einzelnen Kooperationsräumen müssen dann zumindest bei der Mittelverteilung außen vor bleiben und dürfen nicht zu Verzerrungen im Angebotsniveau führen.

Drittens. Welche Rolle muß das Land spielen, um eine einheitliche Qualität des Schienenpersonennahverkehrs sicherzustellen?

Unserer Meinung nach kann es kein Ziel sein, eine für alle Landesteile einheitliche Produktpalette im SPNV anzustreben - unabhängig von deren Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit halten auch wir eine Differenzierung im Angebotsniveau und in der Beförderungsqualität des SPNV für notwendig. Diese Differenzierung der Schienenpersonennahverkehrsprodukte sollte jedoch für den Kunden attraktiv sein und überschaubar bleiben und nicht mit jedem

Wechsel im Vorstand der DB eine Erneuerung erfahren, und sei es nur in der Farb- oder Namensgebung der unterschiedlichen Zuggattungen.

(Heiterkeit)

Unsere Verbundgesellschaft erarbeitet zur Zeit für unseren Zweckverband eine Produktstrategie für eine gestraffte und auf einheitliche Qualitätsmerkmale ausgerichtete Produktpalette für den SPNV. Das ist insbesondere für den von allen herbeigewünschten Fall wichtig, daß neben der DB andere Wettbewerber auf dem SPNV-Markt auftreten. Wir wollen diesen Wettbewerb fördern und die von den Aufgabenträgern vor Ort vorgegebene Produktpalette im Schienenpersonennahverkehr durchsetzen. Dabei wäre es außerordentlich hilfreich, wenn das Land Nordrhein-Westfalen die Investitionsförderung für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen gemäß § 12 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz NW ebenso wie die Betriebskostenzuschüsse den Aufgabenträgern und nicht unmittelbar den SPNV-Unternehmen gewähren würde.

Meine Damen und Herren Abgeordneten, wenn Sie diese drei Punkte noch berücksichtigen würden, wird unserer Meinung nach das Land Nordrhein-Westfalen im Wettstreit der Länder um das beste Regionalisierungsgesetz den ersten Preis gewinnen.

**Dr. Christ (Westfälische Verkehrsgesellschaft):** Ich möchte die Einzelfragen des Katalogs aus Zeitgründen so beantworten wie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und die Zeit lieber nutzen, um drei Themenbereiche zu vertiefen.

Erstens einige Bemerkungen zu den Transfermitteln und deren Verwendung und Verteilung.

Ich halte die Regelung und die Zweckbindung in § 11 Abs. 2 b) im Gesetzentwurf der Landesregierung für zutreffend und ausreichend. Ich meine, das ist eine sehr bemerkenswerte Regelung, die den Schienenpersonennahverkehr schützt und es gleichzeitig ermöglicht, qualitativ bessere Bussysteme einzusetzen und nicht der Mittel verlustig zu gehen. Die so gewonnene Flexibilität wird dem öffentlichen Personennahverkehr in hohem Maße nutzen. Wir können durchaus beweisen, daß schwache Schienenstrecken erheblich schlechter nachgefragt werden und eher zur Abwanderung vom ÖPNV führen als moderne und dann tatsächlich auch teurere und anspruchsvolle Schnellbussysteme. Man sollte diesen Streit vor Ort und nicht etwa dogmatisch führen.

Zur völlig unbefriedigenden Kenntnis von Strecken- und Betriebskosten. - Die Mißverständnisse und vielleicht auch die Änderungsmöglichkeit im Trassenpreissystem

der DB AG und die sehr grobe Zuordnung der Transfermittel des Bundes auf die Länder machen aus meiner Sicht eine Revisionsklausel der Transfermittel zwingend erforderlich. Der Entwurf eines Landesnahverkehrsgesetzes beschreibt hier den kleinsten Regelungsumfang. Es wäre wichtig, daß bereits jetzt Fragen der Verteilung der Mittel auf die Aufgabenträger im Land und deren Dynamisierung bei einer möglichen Revision dieses Schlüssels in die Diskussion eingebracht werden. Der Gesetzentwurf läßt in diesem Bereich deutlich zu viele Freiräume. Wenn wir uns schon über die absolute Höhe der Mittel unterhalten, muß eine Unterhaltung über die Aufteilung auf die verschiedenen Landesteile den gleichen Stellenwert haben. Grundsatz sollte dabei sein, daß schlechte Linienergebnisse zum Beispiel infolge eines überdurchschnittlichen Angebots oder unterdurchschnittlicher Tarife nicht im Schlüssel ausgeglichen werden.

Die Wohltaten der Vergangenheit müssen auch nach der Regionalisierung von denen bezahlt werden, die sie verantwortet haben. Stellen Sie sich einmal vor, das Münsterland hätte vor zwei Jahren beschlossen, einen integralen Taktfahrplan für die Schiene mit Bedienzeiten von vielleicht 6 bis 23 Uhr einzuführen, und das von Montag bis Sonntag, und das Münsterland würde heute gleichermaßen beanspruchen, daß die Transfermittel entsprechend dem Betriebsergebnis dieses Angebots verteilt werden - dann können Sie sich sicherlich auch den Aufschrei vorstellen. Alle im Land würden dem Münsterland diesen integrierten Taktfahrplan bezahlen. Hier muß man zu anderen Verteilungsmodalitäten kommen.

Zum Stichwort Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr. Herr Teubner hat dieses Thema schon angesprochen, ich möchte es vertiefen.

Lebendigen Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr wird es nur geben, wenn "echte" Regionalisierung stattfindet. Ich habe große Zweifel, daß so etwas zum Beispiel in Bayern geschieht. "Echte" Regionalisierung bedeutet Zuschnitt auf die Größe der Kooperationsräume. Insoweit ist der Gesetzentwurf zutreffend und mutig formuliert.

Darüber hinaus ist es wichtig, eine Linienrechnung zu finden, die eine Ausschreibung beschränkt auf einzelne Linien ermöglicht. Nur dann sind handhabbare Leistungen in der Ausschreibung, die von verschiedenen angeboten werden können. Je größer das Paket wird, desto weniger potentielle Angebote wird es geben. Natürlich liegt das zukünftig in der Hand der Aufgabenträger; aber sie werden sehr stark gebunden, wenn man zu große Pakete schneidet.

Zur Vorbereitung eines solchen Wettbewerbs sollte auch die Investitionsförderung des Landes für Fahrzeuge des SPNV bereits heute so gestaltet sein, daß die Förderung im Falle eines Betreiberwechsels auch dem zukünftigen Betreiber zugute kommt und dieser bei seiner Angebotsformulierung und -kalkulation die Förderung

einbeziehen kann. Soweit ich weiß, ist das heute grundsätzlich nicht so angelegt.

Zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit - Frage 6. Bereits heute gibt es grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Erfolgen und Schwierigkeiten, wobei ich meine, die Erfolge sind erheblich größer als die Schwierigkeiten und die Mißerfolge. Schwierigkeiten gibt es besonders dann, wenn ein Partner in dieser Zusammenarbeit extreme Forderungen stellt oder Veränderungen vornimmt, zum Beispiel eine deutliche Tarifsenkung, wie wir das als Partner des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr vor einiger Zeit ja erlebt haben. Das wird in Zukunft nicht anders sein. Ich glaube, das ist im Gesetz auch nicht zu regeln. Das Gesetz regelt eine regionale Tarifautonomie auch für den Schienenpersonennahverkehr. Das muß auch so sein, wenn man einen vernünftig integrierten Bus-Schiene-Tarif haben möchte, was sicherlich auch Ziel des Gesetzes ist. Es wird also Grenzen geben, wenn man dieses hohe und richtige Ziel berücksichtigt. Um das an einem Beispiel festzumachen:

14 der 17 SPNV-Linien im vergleichsweise kleinen Kooperationsraum Ruhr-Lippe - Kooperationsraum 4 - überschreiten die Verbundraumgrenzen. Im Verbundraum selbst berühren zehn Strecken nur einen Aufgabenträger. Das heißt: Die Außenkontakte sind trotz zweckmäßigen Zuschnitts dieses Raumes erheblich größer als die Innenkontakte im Kooperationsraum. Die noch so schöne Zweckverbandskonstruktion in diesem Kooperationsraum würde es nicht verhindern, daß bilaterale Abstimmungen von Aufgabenträgern in verschiedenen Kooperationsräumen in diesem Beispiel viel häufiger sein werden als Abstimmungen innerhalb des Kooperationsraums. Die Aufgabenträger werden also zusätzlich zu dem vorgesehenen Zweckverband für den Schienenpersonennahverkehr mit gleicher Wertigkeit bisher noch nicht diskutierte bilaterale Vereinbarungen treffen müssen. Das Gesetz läßt dies offen. Aber diesen Umstand sollte man bei allen Diskussionen über Wichtigkeit und Wertigkeit des Zweckverbands und seiner Notwendigkeit in Räumen, die dem VRR nicht ähneln, besonders vor Augen haben.

**Herr Blumenthal (Bahnbus-Holding GmbH):** Im Interesse einer effizienten Beratung des Gesetzentwurfs verzichte ich auf die Abgabe meines Statements. Wir drehen uns, wie Sie selbst schon festgestellt haben, inhaltlich teilweise schon im Kreise, und aus meiner Sicht sind keine wesentlichen Punkte hinzuzufügen.

Ich möchte dennoch noch darauf aufmerksam machen und den Damen und Herren Abgeordneten nahelegen, das ordnungspolitische Prinzip des freien Unternehmers stärker zu berücksichtigen. An den Formulierungen des Gesetzes ist teilweise erkennbar, daß eine Festlegung administrativer Art gegeben ist, die unternehmerische Spielräume einengt. Dieser Gesichtspunkt sollte bei Ihren Beratungen eine größere Rolle spielen und hier und da zur Veränderung einzelner Punkte führen.

**Abgeordnete Nacken (GRÜNE):** Herr Christ, das Gesetz sieht vor, daß beim Schienenpersonennahverkehr Streckenstilllegungen und eine Umstellung auf den Bus mit wesentlichen Verbesserungen der ÖPNV-Bedienung einhergehen müssen. Die Busumstellung soll nur passieren dürfen, wenn gleichzeitig die ÖPNV-Bedienung verbessert wird. Können Sie sich vorstellen, was das heißt: "eine wesentliche Verbesserung"? Aus meiner Sicht wären das Taktverdichtung, Geschwindigkeit, Platzangebot, Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern und Gepäck, Haltestellenqualität. Wären das Standards, die dann notwendig würden?

**Dr. Christ:** Genau so verstehe und lege ich das Gesetz aus; wobei ich großen Wert auf eine Verbesserung der Angebotsqualität und der Bedienungshäufigkeit lege, insbesondere der Häufigkeit des Angebots. Wir reden von schlechten Strecken, die man sich möglicherweise gerade einmal im Zwei-Stunden-Takt leisten kann. Das ist kein Angebot, wenn man mit dem gleichen Geld einen Halb-Stunden-Takt mit einem Bus leisten könnte, der im übrigen in der Reisezeit keine Verschlechterung bringen würde. Dann muß man schon überzeugter Eisenbahnfan sein, um zu sagen: Das Schienenangebot ist besser als das Busangebot.

Man kann nicht sagen: gleiches Angebot - wiederum Zwei-Stunden-Takt - mit keiner Veränderung des heutigen Bussystems. Das umfaßt die Haltestellenausstattung, an die Sie gedacht haben, die Information und ähnliches. Man kann mit diesem Geld für den regionalen Bus sicherlich einen deutlichen Qualitätssprung machen. Damit sollte man auch ernst machen. Das widerspricht im übrigen nicht der Standarddiskussion, die wir eben hatten, denn da ging es wohl mehr um vergleichbare Standards auf einem - in diesem Fall - auch hohen Niveau.

**Abgeordneter Mayer (Düsseldorf) (SPD):** Ich meine, die Abgrenzung beim SPNV und bei den Zweckverbänden ist nicht ganz so schwierig. Aber wir haben ja noch andere Verkehre. Herr Teubner, sollte man in bezug auf den Regionalverkehr insgesamt mehr nach regionalen oder mehr nach strukturellen Gesichtspunkten abgrenzen? Da wird es sicherlich Schwierigkeiten geben. Wie und wer sollte in Grenzfällen bei Überschneidungen etc. entscheiden? Was ist da Ihre Vorstellung?

**Dipl.-Ing. Teubner:** In den bestehenden Verbänden ist es ja gelungen, die Einheitlichkeit in einem Raum zu garantieren. In einer Städtelandschaft, in der man Stadtgrenzen gar nicht mehr erkennt, sind eben auch Städteschnellbusse regionale Verkehre. Wenn ich diese gesetzliche Regelung konsequent zu Ende denke und ein jeder Kreis oder eine jede kreisfreie Stadt über die Freiwilligkeit nur noch entscheiden darf oder muß, ob diese regionalen sonstigen Verkehre in die Zugehörigkeit

der Verbände kommen oder nicht, dann fürchte ich eine Rückentwicklung, eine Verzettelung, die wir in den letzten zehn Jahren eigentlich überwunden hatten.

Ich bin durchaus der Auffassung, daß die Standards, die in Nahverkehrsplänen festgelegt werden, von den jeweiligen Aufgabenträgern festzulegen sind. Ich meine nur, daß es in dem Sonderfall einer Städtelandschaft wie im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr nicht angehen kann, daß wir wieder völlig unterschiedliche Standards haben, beispielsweise in Essen und Mülheim, wo die Stadtgrenze fließend ist. Das haben wir in der Vergangenheit erreicht. Mein Ansinnen ist, dies auch zu erhalten.

In diesem Zusammenhang ein zweiter Hinweis: Wir haben über die Zweckverbandssatzung ja das Problem - in Anführungsstrichen - geregelt, daß auch die Trittbrettfahrer - oder vornehm ausgedrückt: die Mitbedienten - an einer Umlagefinanzierung beteiligt sind. Dies ist in Zukunft nicht mehr sichergestellt. Nach 1999, wenn die Verbundverträge auslaufen, ist das in das freie Benehmen der jeweiligen Aufgabenträger gestellt. Das kann wieder zu einer Vielzahl bilateraler Verhandlungen führen, wobei das in Zukunft natürlich nur im Zusammenhang mit Wettbewerb zu sehen ist. Um das ganz deutlich zu sagen: Was ich vorhin in bezug auf die Bahn AG gesagt habe, lasse ich selbstverständlich auch für kommunale Unternehmen gelten.

**Stellvertretende Vorsitzende Thomann-Stahl:** Aus gegebenem Anlaß teile ich mit, daß ein Vertreter des Aachener Verkehrsverbundes darum gebeten hat, hier auch eine Stellungnahme abgeben zu dürfen. Auch für diejenigen, die das im weiteren gerne möchten, muß ich darauf hinweisen, daß sich die verkehrspolitischen Sprecher und der Vorsitzende abschließend auf die Liste der Anzuhörenden geeinigt haben und wir sie während der Sitzung nicht erweitern können. Ich bitte um Verständnis. Wenn Sie uns Ihre Stellungnahme schriftlich zukommen lassen, wird sie genauso berücksichtigt, wie wenn sie hier mündlich abgegeben worden wäre.

**Frau Dr. Hirsch (Deutscher Gewerkschaftsbund - Landesbezirk Nordrhein-Westfalen):** Der DGB hat sich schon vorab an dem vom MSV erfreulicherweise durchgeführten offenen Dialogverfahren zum ÖPNV-Gesetz beteiligt. Ich möchte an dieser Stelle ausdrücklich auf die Stellungnahmen in diesem Dialogverfahren verweisen.

Ich habe nun heute das Vergnügen, acht Punkte vorzustellen, in denen ich die Regierungsvorlage als verbesserungswürdig erachte.

## 1. Allgemeine Vorbemerkungen

Die Verkehrsgesetze des Landes Nordrhein-Westfalen müssen angesichts der verkehrlichen und politischen Erfordernisse auf Vermeidungs-, Verlagerungs- und Optimierungspotentiale der Mobilitätsbedarfe ausgerichtet sein. Das ist Ausgangspunkt unserer Kritik.

Vor diesem Hintergrund erscheint der Gesetzentwurf der Landesregierung als unzureichend. Der nordrhein-westfälische DGB beurteilt zwar die Festlegung des ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge und die Vorgabe, den ÖPNV attraktiver zu gestalten, als positive Ansätze. Insgesamt bleibt jedoch zu kritisieren, daß sich der Gesetzentwurf überwiegend nur als Regelungswerk zur Weiterleitung der von der Bundesregierung bereitgestellten Regionalisierungsmittel begreifen läßt. Gestaltungsansätze zur Steuerung der nordrhein-westfälischen Verkehrsverhältnisse finden sich kaum. Wenn sie sich finden, werden sie nicht selten durch die Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe sowie durch eine einschränkende Wortwahl weitgehend abgeschwächt. Das gilt zum Beispiel für die Einschränkung der Vorrangpolitik durch die Worte "soweit wie möglich". Im Interesse einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV mahnen wir daher einige Änderungen an.

## 2. Mindeststandards und Pflichtaufgabe

Angesichts der zunehmenden Bedeutung von attraktiven ÖPNV-Strukturen bleibt der nordrhein-westfälische DGB bei seiner Forderung, daß das Regionalisierungsgesetz Mindeststandards zu normieren hat. Der ÖPNV wird nur dann in einem nennenswerten Umfang eine akzeptable Alternative für Pkw-Umsteigerinnen und -Umsteiger werden und bleiben können, wenn den Aufgabenträgern Ausbau- und Unterhaltungsstandards vorgegeben werden. Anderenfalls steht zu befürchten, daß mancherorts leere Haushaltskassen sowie kommunalpolitische Besonderheiten in einem unerwünschten Maße das Angebot an Bussen und Bahnen determinieren. Wir haben in unserem Anforderungspapier vom 30. März 1994 einige Standards ausführlicher dargestellt.

Darüber hinaus bleibt zu prüfen, inwiefern eine Verpflichtung der Aufgabenträger, die EU-Normen ISO 9000 und folgende zu erfüllen, dazu beitragen könnte, der hier beschriebenen Anforderung gerecht zu werden. Darauf hat Herr Dr. Frohnert schon hingewiesen.

Ferner fordert der nordrhein-westfälische DGB die Normierung der Aufgabenstellung expressis verbis als pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe. Dies geschieht vor dem Hintergrund der Relevanz attraktiver ÖPNV-Strukturen und angesichts der kommunalen Haushaltslagen, die dazu führen werden, daß die Kommunen zukünftig ihre Leistungen immer deutlicher auf Pflichtaufgaben beschränken. Aller-

dings muß die Bereitstellung notwendiger Finanzmittel hinzutreten.

### 3. Aufgabenträger und Zweckverbände

Die Bestimmung der Kreise als Aufgabenträger und die Verpflichtung, Zweckverbände zu gründen, werden als nicht problemgerecht kritisiert. Verkehrswissenschaftliche Untersuchungen weisen schon seit geraumer Zeit darauf hin, daß eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV unter anderem bedingt, daß lokal, mancherorts sogar regional übergreifende einheitliche Angebotsstrukturen geschaffen werden. Dies betrifft die Ausstattungsstandards der Busse und Bahnen, den Kundenservice, die Fahrplangestaltung sowie die Ticket- und Preisgestaltung gleichermaßen. Daher bleiben wir bei unserer Forderung, daß die Zweckverbände für Planung, Organisation und Gestaltung des gesamten ÖPNV-Angebots zuständig sein müssen. Allenfalls rein örtliche Verkehre können in lokale Verantwortung gegeben werden, wobei jedoch eine enge Abstimmung mit dem zuständigen Zweckverband verbindlich vorgeschrieben werden muß.

### 4. Förderung einzelner Verkehrsträger des ÖPNV

Unter den gegenwärtigen verkehrsstrukturellen Rahmenbedingungen - Herr Graichen hat sie ausführlicher dargestellt - müssen die als besonders leistungsfähig und kundenfreundlich geltenden Verkehrsträger eine gezielte Förderung erfahren. Dies gilt insbesondere für die schienengebundenen öffentlichen Verkehrsträger. In diesem Zusammenhang wird die in § 11 Abs. 2 des Gesetzentwurfs der Landesregierung eröffnete Möglichkeit kritisiert, ab 1998 Zuschüsse für den Schienenpersonennahverkehr auch für Ersatzverkehre zu verwenden. Dies wird in der Regel der Ersatz von Zug- durch Busverkehre sein. Wir halten statt dessen gezielte Fördermaßnahmen für schienengebundene Verkehre für notwendig. Die Ersetzung von auch perspektivisch unrentablen Bahnstrecken durch Busverkehre muß auf sorgsam zu prüfende Ausnahmefälle beschränkt werden.

### 5. ÖPNV-Bedarfs- und -Ausbauplan

Der DGB begrüßt die Festlegung, daß die Landesregierung alle fünf Jahre einen ÖPNV-Bedarfs- und -Ausbauplan vorzulegen hat. Allerdings muß diesen Plänen der Status eines Landesgesetzes zugewiesen werden, um den verpflichtenden Charakter zur Umsetzung der genannten verkehrspolitischen Ziele zu erhöhen und damit auch den Aufgabenträgern, den Betrieben und Verwaltungen sowie den Bürgern und Bürgerinnen die für die Änderung ihrer Verhaltensweisen und Planungen sowie für Investitionstätigkeiten erforderliche Sicherheit zu gewährleisten.

## 6. Nahverkehrsplan

Der nordrhein-westfälische DGB begrüßt die im Gesetzentwurf der Landesregierung enthaltene Verpflichtung für die Aufgabenträger, Nahverkehrspläne aufzustellen. Allerdings halten wir die im Gesetzentwurf der Landesregierung vorgegebenen Inhalte für zu grob und zu wenig detailliert, so daß sich aus unserer Sicht weniger die Notwendigkeit zur Streichung einzelner Anforderungen als vielmehr zu deren Erweiterung ergibt. Insbesondere ist eine Verpflichtung zur Umsetzung von qualifizierten Mindeststandards vorzusehen. Das gilt erst recht, wenn die Landesregierung - was zu erwarten ist - darauf verzichtet, Mindeststandards als Bestandteil der Allgemeinen Regelungen vorzugeben.

## 7. Beteiligung von Fahrgästen und ihren Organisationen im Verfahren zur Aufstellung der Nahverkehrspläne

Auch hier fordern wir weiterhin die Verpflichtung zur Beteiligung sogenannter Dritter wie Verbraucher-Zentrale, Fahrgastverbände, Behindertenverbände und DGB sowie seine Mitgliedsgewerkschaften ÖTV und GdED. In der wirtschaftspolitischen Debatte um unternehmerische Strategien zur Verbesserung der Konkurrenzsituation und des Services wird zwischenzeitlich die Einbeziehung von Beschäftigten und Kunden als überlebensnotwendiger Handlungsansatz betont. Warum soll das nicht auch für die Aufgabenträger des ÖPNV gelten?

## 8. Finanzen

Wir gehen davon aus, daß sich die Bereitstellung sowie die Aufteilung der Finanzmittel grundsätzlich an dem Ziel orientieren, einen attraktiven ÖPNV zu ökologischen, sozialverträglichen und ökonomischen Bedingungen zu gestalten. Der Finanzbedarf sowie die Bemessungsgrundlage sind daher mit den Nahverkehrsplänen, dem ÖPNV-Entwicklungsgesetz des Landes und dem Landesentwicklungsplan abzustimmen und zu dynamisieren. Kritisiert wird - wie von Herrn Kiepe schon vorgetragen - die enge Koppelung der finanziellen Zuschüsse an die Haushaltsansätze der Landes- wie der Bundesregierung, da hierdurch nicht erkennbar wird, wie die Landesregierung die zur erklärten Attraktivitätssteigerung notwendigen Finanzmittel - inklusive Eigenmittel - gesetzlich abgesichert und dynamisiert bereitstellen will.

Es wird notwendig sein, gemeinsam mit den Aufgabenträgern über Möglichkeiten zur Erschließung von zusätzlichen zweckgebundenen Finanzquellen nachzudenken. Beispielsweise könnte die angedachte Innenstadtzufahrtsgebühr durch die Verpflichtung zum Kauf eines ÖPNV-Tickets abgedeckt oder aber ihre zweckgebundene Verwendung für den ÖPNV-Ausbau vorgesehen werden. Gleiches gilt für die Konzepte der Parkraumbewirtschaftung, und auch die Nahverkehrsabgabe ist noch immer im Gespräch. Ferner erwarten wir, daß die Landesregierung Mittel aus dem

Verkehrsausschuß  
54. Sitzung

25.11.1994  
zi-sto

Landeshaushalt insbesondere zur Bezuschussung der Infrastrukturvorhaltekosten dauerhaft bereitstellt.

Meine Damen und Herren! Sollten keine zusätzlichen Finanzmittel bereitgestellt werden, befürchten wir, daß Busse und Bahnen in ihrem Angebot zunehmend ausgedünnt werden. Folge wäre ein Rückgang der Fahrgastzahlen und eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs. Mangels unzureichender Rahmenbedingungen könnten dann die positiv formulierten verkehrspolitischen Ziele der Landesregierung zur Landesentwicklung nicht umgesetzt werden und erhielten den Status leerer Worthülsen - etwas, was wir alle nicht wollen.

**Herr Weis (Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands):** Ich möchte Ihre Aufmerksamkeit nicht unnötig strapazieren und habe deshalb mein Manuskript schon um die Hälfte zusammengestrichen. Erlauben Sie mir einige wenige Anmerkungen zur allgemeinen Bedeutung dieses Gesetzes und zur allgemeinen Bedeutung des ÖPNV.

In der bisherigen Anhörung ist viel über Organisation und Finanzierung des ÖPNV gesprochen worden, aber relativ wenig über die Ziele des ÖPNV. Die Gewerkschaft der Eisenbahner tritt dafür ein, daß der ÖPNV zu einer vollwertigen und attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickelt wird, weil dies nach unserer Auffassung die einzige Möglichkeit ist, den zunehmenden Autoverkehr zurückzudrängen.

Die Verkehrsprobleme der Zukunft lassen sich in diesem Land nur durch eine sinnvolle Kombination und Vernetzung der unterschiedlichsten Verkehrsträger lösen. Die systembedingten Vorteile einzelner Verkehrsmittel müssen effizienter genutzt und besser aufeinander abgestimmt werden. Aber das wird nicht reichen. Wir brauchen auch neue politische Prioritäten. Diese müssen ganz eindeutig heißen: Der ÖPNV muß Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr erhalten, die umweltfreundliche Schiene muß zum Hauptverkehrsträger ausgebaut werden.

Es ist viel von der Stärkung der Eigenverantwortlichkeit gesprochen worden, von Wirtschaftlichkeit und Effizienz im ÖPNV. Diese Argumentation ist vernünftig. Sie wird von uns unterstützt. Aber man sollte dabei nicht vergessen: Ein attraktives Nahverkehrssystem wird es auch in Zukunft unter einer anderen Organisationsform nicht zum Nulltarif geben. In den nächsten Jahren sind erhebliche finanzielle Anstrengungen notwendig, und diese müssen sich in erster Linie auf den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur konzentrieren.

Die zu diesem Zweck bereitgestellten öffentlichen Mittel sind notwendige Zukunftsinvestitionen zur Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und zur Sicherung

des Wirtschaftsstandorts. Sie sind aber auch integraler Bestandteil einer vorausschauenden Industrie- und Strukturpolitik und damit ein wesentlicher Beitrag zur Schaffung von Arbeitsplätzen.

Nun zu den einzelnen Regelungen im Gesetzentwurf. Zu §§ 1 und 2:

Die Bedienungsstandards, die dort formuliert sind, werden den Anforderungen an die Gestaltung eines attraktiven ÖPNV nicht gerecht. Wir sind der Auffassung, daß gesetzlich zentrale Standards festgelegt werden müssen, die der zunehmenden Bedeutung des ÖPNV gerecht werden. Eine Mindestanforderung an ein attraktives Leistungsangebot ist die Einführung eines integralen Taktverkehrs. Ich verweise darauf, daß Bundesländer wie der Freistaat Bayern, das Land Hessen und das Land Rheinland-Pfalz die flächendeckende Einführung eines integralen Taktverkehrs in ihren Gesetzentwürfen vorsehen.

Zu den Zuständigkeiten. - Die GdED hält an ihrer Forderung fest, daß der ÖPNV als eine pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe gesetzlich geregelt wird. Wenn er als freiwillige Aufgabe formuliert wird, befürchten wir, daß die Kommunen und die kommunalen Gebietskörperschaften bei ihren zunehmenden Haushaltsschwierigkeiten die verbleibenden Mittel selbstverständlich auf die Pflichtaufgaben konzentrieren müssen und die freiwilligen Aufgabenbestandteile immer weiter zurückgedrängt werden.

Die Regelungen zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung und zur Bildung von Zweckverbänden sind nicht ausreichend, weil sie den funktionalen Erfordernissen effizienter Organisationsstrukturen nicht genügen. Wir fordern deshalb eine Änderung bzw. eine Nachbesserung der im Entwurf vorgesehenen Regelungen in drei Punkten:

Erstens. Die Planungs- und Organisationsbefugnisse der Zweckverbände dürfen nicht auf den SPNV beschränkt bleiben. Im Interesse einer sinnvollen Vernetzung des Nahverkehrsangebots - Stichworte: integraler Taktverkehr, einheitliche Fahrplan- und Tarifgestaltung - müssen die Zuständigkeiten der Zweckverbände auf den gesamten überörtlichen ÖPNV ausgedehnt und rechtsverbindlich festgelegt werden.

Zweitens. Der räumliche Zuschnitt der Kooperationsräume muß sich ebenfalls an funktionalen Kriterien orientieren. Hier nenne ich die Stichworte koordinierte Planung und Vernetzung des Gesamtangebots. Eine räumliche Ausdehnung bzw. eine Zusammenlegung von kleineren Kooperationsräumen sollte angestrebt werden.

Drittens. Für die Planung und Organisation der Linienverkehre im SPNV, die sich über mehrere Kooperationsräume erstrecken, sollten die betroffenen Zweckverbände zu einer gesetzlichen Zusammenarbeit verpflichtet werden. Wir sind außerdem

Verkehrsausschuß  
54. Sitzung

25.11.1994  
zi-sto

der Auffassung, daß zur Planung des SPNV das Land Nordrhein-Westfalen eine federführende Rolle spielen sollte.

Zu den Nahverkehrsplanungen stelle ich fest: Der ÖPNV-Ausbauplan sollte als ein Landesgesetz verabschiedet werden. Die zu realisierenden Verkehrsprojekte sollten in Form einer Prioritätenliste mit entsprechenden Dringlichkeitsstufen bewertet werden.

Die Verfahren zur Aufstellung der Nahverkehrspläne halten wir ebenfalls für ergänzungsbedürftig. Es ist unannehmbar, daß den Verkehrsunternehmen ein Mitwirkungsrecht eingeräumt werden soll, während die zuständigen Gewerkschaften unberücksichtigt bleiben. Man sollte bedenken, daß die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in besonderer Weise von Nahverkehrsmaßnahmen betroffen sind. Sie sind erstens Ersteller von Nahverkehrsleistungen und zweitens die größte Fahrgastgruppe im ÖPNV. Die GdED fordert deshalb die gleichgewichtige Beteiligung der Gewerkschaften an der Aufstellung der Nahverkehrspläne.

Einige Anmerkungen zur Finanzierung. - Umwelt- und sozialverträglicher ÖPNV wird, wie ich eingangs schon bemerkt habe, nicht kostendeckend zu erstellen sein. Die GdED betrachtet deshalb die Schaffung einer soliden und dauerhaften Finanzierungsbasis für den ÖPNV als eine zentrale Grundvoraussetzung für eine zukunftsorientierte Nahverkehrsgestaltung.

Die Verteilung und Weiterleitung der zweckgebundenen Transfermittel wird bei weitem nicht ausreichen. Eine spürbare Verbesserung des ÖPNV-Angebots wird es nur unter der Voraussetzung geben, daß sich das Land Nordrhein-Westfalen und die Gebietskörperschaften dazu bereit erklären, weiterhin Komplementärmittel zur Verfügung zu stellen. Die GdED fordert, daß die landeseigenen Mittel mindestens in gleicher Höhe wie bisher einschließlich eines angemessenen Inflationsausgleichs bereitgestellt werden. Mittelfristig müssen die rechtlichen Möglichkeiten des Landes und der kommunalen Gebietskörperschaften ausgeschöpft werden, um zusätzliche Finanzierungsquellen für den ÖPNV zu erschließen. Ich nenne in diesem Zusammenhang nur das Stichwort zweckgebundene Abgaben und Gebühren, die letztlich den motorisierten Individualverkehr stärker belasten und diese Mittel dem ÖPNV zuführen.

In § 12 Abs. 1 wird zwar grundsätzlich festgelegt, daß Komplementärmittel des Landes zur Investitionsförderung bereitgestellt werden, über deren Höhe wird aber keine klare Aussage getroffen. In Anlehnung an unsere Forderung halten wir die Beibehaltung der Landesmittel in der bisher gewährten Höhe für eine Mindestbedingung. Eine spürbare Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur ist nur mit einem langfristigen vorausschauenden Finanzierungsprogramm zu erreichen, womit auch die Planungssicherheit für die Verkehrsunternehmen gewährleistet werden kann.

Ich fasse die Kernpunkte zusammen:

Erstens. Wir brauchen eine pflichtige Aufgabenwahrnehmung im ÖPNV.

Zweitens. Wir brauchen gesetzlich definierte Leistungsstandards.

Drittens. Wir brauchen ein breiteres Mitwirkungs- und Beteiligungsrecht bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne.

Viertens. Wir brauchen eine dauerhafte Finanzierungsbasis für den ÖPNV unter Einschluß landeseigener Finanzierungsmittel ohne Haushaltsvorbehalt.

Fünftens. Wir brauchen großräumig geschnittene Nahverkehrsräume, die den funktionalen Anforderungen an die Vernetzung des ÖPNV gerecht werden.

**Herr Beer (Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen):** Die Industrie- und Handelskammern des Landes begrüßen die Zielsetzung des Gesetzentwurfs, die Regionalisierung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen zügig umzusetzen.

Das Regionalisierungsgesetz des Bundes und die einschlägigen Verordnungen der EG geben die Richtung vor: Organisation und Finanzverantwortung für den gesamten ÖPNV - nicht nur für den Schienenpersonennahverkehr - gehören in eine Hand vor Ort. Klare Verantwortungsstrukturen sind die beste Grundlage für einen möglichst guten, attraktiven und auch bezahlbaren ÖPNV; denn die Wirtschaftlichkeit darf dabei nicht außen vor bleiben. Wettbewerb zwischen den Leistungsanbietern - den Verkehrsunternehmen - bietet dafür die beste Voraussetzung.

Der von der Landesregierung vorgelegte Gesetzentwurf zielt in die richtige Richtung, geht aber in einigen Punkten nach Auffassung der Kammern noch nicht weit genug. Positiv möchte ich anmerken

- die Zuweisung der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV auf die Kreisebene bzw. auf Zusammenschlüsse von Aufgabenträgern,
- die Verpflichtung der Aufgabenträger zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen,
- die Weiterleitung der Transfermittel des Bundes an die Aufgabenträger,

Verkehrsausschuß

25.11.1994

54. Sitzung

sd-mj

- die Fortführung der Investitionsförderung auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und komplementärer Landesmittel.

In unserer schriftlichen Stellungnahme haben wir auch auf einige Punkte im Gesetzentwurf hingewiesen, bei denen wir uns noch Verbesserungen oder Änderungen wünschen. Ich möchte einige kurz anreißen:

Zuerst eine grundsätzliche verkehrspolitische Bemerkung, die die Kammern in der Vergangenheit schon häufiger vorgetragen haben: Die in § 2 des Gesetzentwurfs angesprochene Vorrangpolitik für den öffentlichen Personennahverkehr halten wir grundsätzlich für den falschen Ansatz. Verkehrspolitik im Land muß Individualverkehr und öffentlichen Verkehr gleichermaßen berücksichtigen.

Zweitens. Im Regionalisierungsgesetz sollte der Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit - das heißt auch der Bezahlbarkeit - als Bestimmungsfaktor des öffentlichen Personennahverkehrs noch deutlicher herausgestellt werden. Daß Fahrgeldeinnahmen einen angemessenen Beitrag zur Aufwandsdeckung im ÖPNV leisten müssen - das klang heute morgen schon einmal an - und daß auch die Aufgabenträger mit eigenen Mitteln für ÖPNV-Leistungen im Rahmen der Daseinsvorsorge eintreten müssen, darüber wird im Gesetzentwurf kein Wort verloren.

Drittens. Das Gesetz sollte kein Regionalisierungsgesetz für den Schienenpersonennahverkehr sein. Es muß den ÖPNV insgesamt ansprechen. Deshalb sollten den Aufgabenträgern über Art und Umfang der ÖPNV-Leistungen mehr Flexibilität und größere Entscheidungsspielräume eingeräumt werden. Auch die Industrie- und Handelskammern sind dafür, daß dort, wo es die Nachfrage rechtfertigt, Schienenpersonennahverkehrsleistungen als Grundangebot des ÖPNV erhalten bleiben. Das Regionalisierungsgesetz darf aber kein Gesetz zur Konservierung aller heute irgendwo vorhandenen SPNV-Leistungen sein. Letztlich müssen zumindest ab 1998, wie es ansatzweise im Gesetzentwurf anklingt, die Aufgabenträger entscheiden können, ob sie ÖPNV-Leistungen auf der Schiene oder auf der Straße bestellen und wie effektiv sie im Interesse der ÖPNV-Nutzer mit den begrenzt verfügbaren ÖPNV-Finanzierungsmitteln arbeiten. Dazu gehören natürlich auch die Transfermittel des Bundes.

Viertens. Wettbewerb zwischen Leistungsanbietern - den Verkehrsunternehmen - als kostensparendes Steuerungselement sollte noch stärker im Gesetz verankert werden. Dabei müssen private und öffentliche Verkehrsbetriebe ihre Leistungen zu gleichen und nicht nur zu vergleichbaren Bedingungen anbieten können.

Verkehrsausschuß  
54. Sitzung

25.11.1994  
sd-mj

Fünftens. Bei der zwingend nötigen Zusammenarbeit der Aufgabenträger im Bereich der regionalen Verkehre, insbesondere im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs, sollte aus unserer Sicht nochmals darüber nachgedacht werden, ob tatsächlich in allen Kooperationsregionen des Landes Zweckverbände notwendig sind. Einige der Vorredner haben es schon angesprochen; auch wir können uns vorstellen, daß eine Zusammenarbeit der Aufgabenträger auf privatrechtlicher Basis kostengünstiger und rationeller ist.

Sechstens. Bei den Finanzierungsvorschriften im Gesetzentwurf wird der Grundsatz einer klaren Trennung zwischen der Finanzierung der ÖPNV-Investitionen und der Finanzierung des ÖPNV-Betriebes nicht konsequent durchgehalten. Der in § 13 vorgesehene Ersatz betrieblicher Vorhaltekosten an die Aufgabenträger paßt nicht in ein sauberes Regionalisierungskonzept. Die Kammern plädieren hier für eine klare Regelung, auch wenn diese punktuell Anpassungen bei bestehenden Verbundverträgen erforderlich machen würde. Insbesondere sollte der Gesetzgeber mit einer solchen - systemwidrigen - Regelung nicht dem Verdacht Vorschub leisten, den Aufgabenträgern eine Möglichkeit bieten zu wollen, ihren kommunalen Verkehrsbetrieben Wettbewerbsvorteile gegenüber privaten Verkehrsunternehmen einzuräumen.

Siebter und letzter Punkt: Auch bei Verlagerung des Schienenpersonennahverkehrs als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs in die regionale Verantwortung muß gewährleistet bleiben, daß Nah- und Regionalverkehre auf der Schiene auch Zubringer für den Schienenpersonenfernverkehr sind. Für Eisenbahnreisende muß es auch in Zukunft möglich sein, durchgehende Fahrscheine aus dem Nah- und Regionalverkehrsnetz in das Fernverkehrsnetz der Schiene zu lösen. Es sollte darüber nachgedacht werden, ob nicht durch das Landesregionalisierungsgesetz den Aufgabenträgern die Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne gesetzlich vorgegeben wird.

**Herr Wiemann (Koordinierungsstelle der Verkehrsgemeinschaften Ostwestfalen-Lippe):** Sie haben uns gebeten, zum Entwurf des vorliegenden Gesetzes eine Stellungnahme abzugeben. Ich nehme die Gelegenheit gerne wahr, Ihnen unsere Überlegungen darzulegen.

Ich vertrete den ländlichen Raum Ostwestfalen-Lippes, hier des öfteren als der "übrige" Raum bezeichnet, der durch sehr unterschiedliche Unternehmensformen gekennzeichnet ist.

Verkehrsausschuß

25.11.1994

54. Sitzung

sd-mj

Wir begrüßen den vorliegenden Gesetzentwurf zur zukünftigen Regelung des ÖPNV. In Einzelpunkten sehen wir allerdings noch Diskussionsbedarf, den ich mit meiner Stellungnahme anregen möchte. Erlauben Sie mir zunächst einige Anmerkungen zur Finanzierung.

Die gesetzlich festgeschriebene Einstellung von Finanzmitteln zur Förderung des ÖPNV wird grundsätzlich begrüßt. Die besondere Bedeutung der Förderung des SPNV, die schon im Regionalisierungsgesetz des Bundes hervorgehoben wird, darf jedoch nicht zum Nachteil des übrigen ÖPNV reichen. Hier bestünde die Gefahr eines Zwei-Klassen-Systems. Besonders in den ländlich geprägten Räumen ohne bzw. ohne leistungsstarke Schienenstrecken muß der busgebundene ÖPNV den gleichen Stellenwert einnehmen wie der SPNV. Entsprechend dem vorliegenden Gesetzentwurf kann Planungssicherheit aufgrund der Weiterleitung der Mittel gemäß § 11 des Entwurfs zumindest für den SPNV als gesichert angesehen werden. Auf den Rest hoffen wir.

Die vom Land in § 12 des Gesetzentwurfs angedachte Investitionsförderung wird von uns positiv beurteilt, wenn die Landesmittel nicht nach Maßgabe des Haushalts, sondern von der heutigen Höhe ausgehend dynamisiert fortgeschrieben werden. Ich schließe mich in diesem Punkt vielen meiner Vorredner an. Wir bitten zu überlegen, ob die Finanzregelung nicht entsprechend dem Verfahren für den SPNV angepaßt werden kann, denn die Gründe, die zwischen Bund und Land zu einer Festschreibung der Mittel für den SPNV geführt haben, gelten für den "übrigen" ÖPNV, der in vielen Regionen die Hauptlast der Verkehre trägt, in gleicher Weise. Die Wahrung der Kontinuität mittels absehbarer und kalkulierbarer Finanzplanung ergibt nur die im Gesetz oftmals angesprochene Planungssicherheit. Diese erscheint uns durch eine Finanzierungsregelung nach Maßgabe des Haushalts für mittelfristige und größere Planungen als nicht ausreichend.

In den Gesetzentwurf sollten zwei weitere Überlegungen mit einfließen. Zum einen sollte der Finanzmittelfluß einer Überprüfung unterzogen werden, zum anderen halten wir die Schnittstelle Aufgabenträger/Verkehrsunternehmen für nicht ausreichend formuliert. Im einzelnen:

Die Zuweisung der Finanzmittel nach §§ 13 und 14 des vorliegenden Entwurfs erfolgt an die Aufgabenträger. Hier wird auf ein bisher bewährtes und reibungslos funktionierendes Finanzierungssystem direkt an die Verkehrsunternehmen verzichtet. Es sollte darauf geachtet werden, daß hier keine unnötigen Verwaltungskapazitäten aufgebaut werden. Weiterhin erscheint es problematisch, daß die Aufgabenträger über den Einsatz der Finanzmittel ohne weitergehende Zweckbestimmung

Verkehrsausschuß  
54. Sitzung

25.11.1994  
sd-mj

entscheiden können. Die Verwendungsmöglichkeiten erscheinen uns zu vielfältig und möglicherweise ohne direkten ÖPNV-Bezug.

Obwohl die Details bei § 10 noch der weiteren Verfahrensvorschriften bedürfen, ist andererseits schon abzusehen, daß die mögliche Verlagerung der Finanzmittel für Vorhaltung und Busförderung von den Verkehrsunternehmen auf die Aufgabenträger zu erheblichen Problemen führen kann, die letztlich dazu führen können, daß sich der lokale ÖPNV wegen anderweitig eingesetzter Finanzmittel verschlechtert. Dies kann nicht im Interesse des Gesetzgebers sein.

Wir weisen besonders auf den Umstand hin, daß mit Fortfall der Kooperationsförderung - auch dies ist schon verschiedentlich angesprochen worden - und der Durchtarifierungsverluste ab 1. Januar 1996 nach dem vorliegenden Gesetzentwurf die Verkehrsunternehmen vor erhebliche finanzielle Probleme gestellt werden, da die Pauschalzuwendungen von 1 Million DM an die Aufgabenträger von diesen nicht zwingend weitergeleitet werden müssen oder nicht ausreichen, um das heutige Finanzvolumen zu kompensieren. Ich möchte Ihnen dies kurz am Beispiel der Verkehrsgemeinschaft Lippe, der ich angehöre, erläutern.

Mit dem ÖPNV-Modellversuch, der durch das MSV entscheidend mitgefördert wurde, ist bundesweit - im ländlichen Raum fast einmalig - die vollständige Integration von Bus und Bahn mit einheitlichen Fahrpreisen erfolgt. Die Mindereinnahmen aus Durchtarifierung, weil nur noch eine Fahrkarte benötigt wird, sind beträchtlich und werden zur Zeit landesseitig ausgeglichen. Dieser Ausgleich wird voraussichtlich nach gegenwärtigem Stand von dem Verbund nicht mehr ausgeglichen werden, da er gemäß Gesetzentwurf nicht dazu verpflichtet ist. Da nach dem Personenbeförderungsgesetz die Unternehmen weiterhin die Tarifhoheit haben, bleibt es also im freiwilligen Ermessen des Verkehrsunternehmens, eine Durchtarifierung vorzunehmen. Ich halte dies persönlich für keine gute Lösung.

Ebenfalls ist zu berücksichtigen, daß die Verkehrsunternehmen und die vom Land geförderten Geschäftsstellen alle anfallenden Gemeinschaftsaufgaben wie gemeinsamer Tarif und identische Beförderungsbedingungen weitestgehend zur Zufriedenheit der Kunden erfüllt haben. Der Philosophie des Zusammenarbeitens in einer Gemeinschaft oder eines Verbundes sollte nicht der finanzielle Anreiz entzogen werden, zumal das überwiegende Maß der Verkehre sicherlich eigenwirtschaftlich gefahren werden wird.

Andererseits sind erfreulicherweise die bewährten Instrumente wie gemeinschaftliche Beförderungsentgelte oder einheitliche Beförderungsbedingungen in den Gesetzentwurf mit aufgenommen worden. Das Hinwirken auf diese bewährten Praktiken

Verkehrsausschuß

25.11.1994

54. Sitzung

sd-mj

obliegt jedoch nach dem Personenbeförderungsgesetz, da es sich hier um Tariffragen handelt, den Verkehrsunternehmen. Nach dem vorliegenden Entwurf werden zwar die Gemeinschaftsaufgaben, die der Region zugute kommen, mit aufgenommen, die Finanzierung bleibt jedoch im Ermessen der Aufgabenträger. Daher sollten zweckgebundene Finanzmittel zur Finanzierung von Durchtarifizierungsverlusten und kooperations-/verbundbedingten Gemeinschaftsangelegenheiten an die Verkehrsunternehmen im Gesetz festgeschrieben werden.

Hierfür spricht ebenfalls, daß die Verbände bzw. Verkehrsgemeinschaften die gemeinsame Klammer um die Verkehrsunternehmen darstellen, die Finanzierung dieser Klammer aber zum 31. Dezember 1995 ausläuft. Sollten die Gemeinschaftsaufgaben von den Aufgabenträgern nicht getragen werden, würde dies auf ein Zwei-Ebenen-Modell hinauslaufen. Ich erinnere daran, daß hier favorisiert wird, ein Drei-Ebenen-Modell anzustreben. Mit den im Personenbeförderungsgesetz dargelegten Rechten und Pflichten für die Verkehrsunternehmen und der aus der Rolle der Aufgabenträger resultierenden Verpflichtung ergibt sich hier sicherlich reichlich Konfliktstoff.

Einige Anmerkungen zum Nahverkehrsplan: Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen wird von uns als sinnvoll angesehen. Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG kann dem Nahverkehrsplan jedoch nur der Charakter einer Rahmenplanung zukommen; denn die im PBefG den Verkehrsunternehmen übertragenen Verpflichtungen bzw. Rechte würden mit einer detaillierten Ausgestaltung eines Nahverkehrsplans kollidieren. Der Nahverkehrsplan sollte daher die mittelfristigen Ziele vorgeben. Die Aussagen sollten die Gesamtentwicklung des Verkehrsraumes wiedergeben und Aussagen über den zusätzlichen Leistungsbedarf treffen. Die Aussagen sind gleichzeitig als Finanzbedarf in die Investitionsplanung aufzunehmen. Ebenfalls sollten die gewünschte Entwicklung von Gemeinschaftstarifen sowie Aussagen zur tariflichen Kooperation vor allem im ländlichen Raum in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Anfallende Ausgleichskosten, zum Beispiel Durchtarifizierungsverluste Bus/Schiene und kooperationsbedingte Kosten, sind ebenfalls in den Finanzierungsplan aufzunehmen.

Nicht in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden sollten betriebliche Mindeststandards, da hier die laut PBefG zugesicherte Gestaltungsfreiheit einer Einschränkung unterliegen würde. Die Mindeststandards sind in den Regionen festzulegen.

Die im Nahverkehrsplan angestrebten Entwicklungen sind mit einer finanziellen Bewertung und Einstellung in den Finanzplan zu verbinden. Dies fördert die oft zitierte Planungssicherheit und die Kontinuität, derer ein erfolgreicher ÖPNV dringend bedarf.

Verkehrsausschuß  
54. Sitzung

25.11.1994  
sd-mj

**Abgeordneter Hunger (SPD):** Ich habe eine Frage an die Vertreterin des Deutschen Gewerkschaftsbundes, Frau Dr. Hirsch. - Wie wollen Sie über die bisherigen Leistungen des Landes Nordrhein-Westfalen hinausgehende ÖPNV-Kosten und -Angebote und über die durch das Gesetz entstehenden Kosten hinaus weitere ÖPNV-Leistungen finanzieren? Wir sind uns alle darüber im klaren, daß wir nur in D-Mark und nicht in Zloty finanzieren können.

Zweite Frage - die ich ganz bewußt stelle -: Halten Sie es in der gegenwärtigen wirtschaftlichen Situation für möglich, besonders die Arbeitnehmerhaushalte mit einer Nahverkehrsabgabe zu belasten? Bisher habe ich vom DGB immer gehört - das unterstreiche ich auch voll -, daß gerade die Arbeitnehmerhaushalte mit Abgaben usw. nicht mehr stärker belastet werden dürfen. Das ist ein Punkt, mit dem wir uns nicht nur hier heute morgen, sondern auch im weiteren Gesetzgebungsverfahren beschäftigen wollen. - Ich darf hier ja nicht diskutieren, sondern nur Fragen stellen.

**Frau Dr. Hirsch:** Bistlang war mir nicht bekannt, daß der Haushalt des Landes Nordrhein-Westfalen in Zloty-Währung ausgewiesen würde. Aber, gut, bleiben wir bei der D-Mark.

Daß weitere Finanzmittel bereitgestellt werden müssen, ist nicht nur von uns angemahnt worden. Auch mehrere meiner Vorredner haben darauf hingewiesen, daß das, was zur Verfügung steht, nicht ausreichen wird. Aber woher soll das Geld kommen? - Ich habe mehrere Möglichkeiten angesprochen. Zum einen könnte die vom Verkehrsministerium angedachte Innenstadtzufahrtsgebühr in die Verpflichtung zum Kauf eines ÖPNV-Tickets umgewandelt werden. Ich habe zum zweiten darauf hingewiesen, daß aus dem Parkraumbewirtschaftungskonzept Mittel fließen könnten. Und last, not least, die Nahverkehrsabgabe.

Ich weiß nicht, ob es redlich ist, darüber zu debattieren, ob in der gegenwärtigen Situation überhaupt weitere Abgaben möglich sind. Natürlich sind sie nicht möglich. Aber die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen in Nordrhein-Westfalen haben zum größten Teil schon eine Monatskarte. Es ist ja nicht so, als wenn die Verpflichtung zum Kauf einer Monatskarte so völlig aus der Welt gegriffen wäre, daß sie jedes Haushaltsbudget sprengen würde. Diese Befürchtung sehe ich nicht.

**Herr Hirschfeld (PRO Bahn Nordrhein-Westfalen):** Ich danke zunächst für die Einladung und möchte kurz einige Anmerkungen zum Regionalisierungsgesetz aus der Sicht der Fahrgäste darstellen.

Verkehrsausschuß

25.11.1994

54. Sitzung

sd-mj

Im Detail ersehen Sie unsere Positionen aus den vorliegenden schriftlichen Stellungnahmen und aus unserer Zeitung. Ich möchte das nicht wiederholen und in Kürze nur auf einige - aus unserer Sicht wesentliche - Punkte eingehen.

Zunächst zu den Grundsätzen: Im § 2 Abs. 2 wird davon gesprochen, das Eisenbahnnetz als Grundnetz zu erhalten. Wir halten das als Grundsatz in diesem Gesetz für nicht ausreichend. Nach Jahrzehnten der Stilllegungspolitik muß auch über einen Ausbau des Netzes wieder ernsthaft nachgedacht werden. Hier besteht durchaus noch Bedarf.

Wir würden auch wünschen, daß anstelle von angemessener Verkehrsbedienung ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot als Grundsatz gefordert wird - ÖPNV einerseits zur Sicherheit der Mobilität, andererseits als Alternative zum Pkw sowohl in der Stadt als auch in der Region; denn wir brauchen auch im ländlichen Raum funktionierende Gesamt-ÖPNV-Netze. Gerade dafür brauchen wir auch die Schaffung integraler Taktverkehre. Das sollte auch in den Grundsätzen dieses Gesetzes auftauchen.

Zu den Zuständigkeiten: Nach unserer Auffassung ist eine abgestufte Verantwortlichkeit unabdingbar. Die Interessen einer Stadt an einer schnellen Schienenstrecke sind wesentlich andere als die der gesamten Region. Gerade im Zuge der Realisierung eines integralen Taktverkehrs ist eine Gesamtplanung des ÖPNV unabdingbar. Eine Gemeinde kann einfach nicht ihre eigenen Interessen durchsetzen, weil sie für die Gestaltung des ÖPNV verantwortlich ist. In der ÖPNV-Planung ist daher ein Vorgehen von oben nach unten nicht möglich. Der Rahmen des Netzes muß in jedem Fall überörtlich, nach unserer Auffassung auch überregional gesteckt werden; das ist hier an einigen Stellen schon angeklungen. Ich nenne nur das Beispiel der Regionalschnellbahnverbindung von Aachen nach Bielefeld, die hier schon genannt worden ist. Sie wäre, wenn die einzelnen Regionen allein verantwortlich wären, in Zukunft wohl kaum noch möglich.

Nach unserer Meinung kann es nicht so gehen, daß zuerst der Ortsbus konzipiert wird, der der einzelnen Stadt naheliegenderweise am nächsten liegt, und darauf nachher ein Regionalschnellverkehr, eine Regionalschnellbahn, aufgebaut wird. Das Land muß für die Gestaltung des Regionalschnellverkehrs verantwortlich sein. Ein landesweites Netz schneller regionsübergreifender Züge muß eben auch oberhalb dieser Regionen koordiniert und verantwortet werden. Ich denke da an Verbindungen wie Bielefeld - Münster, Bielefeld - Paderborn oder die genannte Strecke Aachen - Bielefeld. Wer sollte das bezahlen?

Verkehrsausschuß  
54. Sitzung

25.11.1994  
sd-mj

Herr Kiepe sprach vorhin von der Freiheit, vor Ort zu entscheiden. Das ist nach meiner Meinung der Vorrang für den Ortsbus und die Stadtbahn, aber kaum noch eine Chance, wenn nicht anders organisiert, für die Regionalschnellbahn oder ähnliche entsprechende Verkehre. Wir warnen daher dringend davor, den SPNV weiter nach unten zu verschieben.

Ein Gesamtnetz ist nicht realistisch, wenn Kirchturminteressen den Vorrang haben. Das heißt auch, daß städteverbindende Busverkehre regional organisiert werden müssen - nicht nur der SPNV. Auch solche Verkehre müßte der Zweckverband verantworten. Analog zum Straßennetz halten wir eine Differenzierung der Verantwortung für notwendig, bei der das Land für den Regionalschnellverkehr zuständig ist, die Region bzw. der Zweckverband für den Regionalverkehr und die Stadt, Gemeinde oder der Kreis für den Ortsverkehr, den nicht kreisübergreifenden Verkehr. Dies gilt entsprechend für die Verantwortung für die Nahverkehrsplanung, die das Land im Rahmen der ÖPNV-Bedarfsplanung für den Regionalschnellverkehr machen könnte.

"Rückgrat Schiene" heißt es im Gesetzentwurf. Dies ist sehr wichtig, muß aber auch entsprechend realisierbar sein. Daher sollten die Bundesmittel, die laut Bundesregionalisierungsgesetz vorrangig dem Schienenverkehr zugute kommen sollen, entsprechend verwendet werden. Die Mittel nach § 8 Abs. 2 des Bundesregionalisierungsgesetzes sollten nicht als einfache GVFG-Kompensation weiterhin für Stadtbahnen und ähnliche Ausbauten verwendet werden. Ich weise nur darauf hin, daß mit diesen Mitteln rund 30 % mehr Leistungen im Schienenverkehr möglich wären, würde man sie für die Schiene, nicht für Stadtbahnbauten und ähnliches verwenden. Das ist in dieser Vollständigkeit unrealistisch.

Unserer Meinung nach sollte es auch kein Stilllegungsprogramm sein, wie es etwas den Anschein hat. Ich möchte da auf § 11 Abs. 2 b), den Herr Christ vorhin schon ansprach, kurz eingehen, wonach die Mittel, die das Land pauschal nach Zug-Kilometern zahlt, auch für Busleistungen ausgegeben werden können, wenn es denn eine Verbesserung ist. Da kann man hin und her definieren, was eine Verbesserung sein könnte. Ich fürchte aber, daß eine Verbesserung nur ist, wenn der Bus genauso oft, aber vielleicht etwas weiter in die Stadt hinein fährt. Die Bahn hat uns ja schon vorgemacht, daß das eine Verbesserung für den Fahrgast ist. De facto traf das nicht zu, wie die Fahrgastzahlen häufig gezeigt haben.

Nach unserer Meinung kann es keine Vorfahrt für den Bus hier geben. Wir haben in NRW ein Netz, das schon so weit reduziert worden ist, daß weitere Reduzierungen durch Landesmittel - in diesem Fall Bundesmittel - nicht mehr finanziert werden dürfen. Ich weise im übrigen darauf hin, daß ich keinerlei Rechtfertigung dafür

Verkehrsausschuß

25.11.1994

54. Sitzung

sd-mj

sehe, daß diejenigen, die das Glück haben, noch an einer Schienenstrecke zu wohnen, das Geld vom Bund für ihren Busverkehr zukünftig bekommen sollen, nicht aber die Städte, Gemeinden und Kreise, die das Pech haben, daß ihnen die Bahnstrecke schon stillgelegt worden ist. Statt dieser Klausel sollte es - in die Zukunft gedacht - ein Schienenverkehrsausbauprogramm geben, um wichtige Städteverbindungen in den Regionen wie Bielefeld - Paderborn, Nimwegen - Duisburg, Köln - Lüdenscheid auf einen Standard auszubauen, wie er für die Straße heute selbstverständlich ist. Auf der Schiene ist das im Moment eine einzige Katastrophe.

Auch die Beschaffung neuer Fahrzeuge ist gerade im SPNV unbedingt erforderlich. Während in der Region oft schon Niederflurbusse fahren, haben wir auf der Bahn immer noch 30 Jahre alte Züge. Das beginnt sich langsam, wirklich nur sehr langsam zu verbessern. In Nordrhein-Westfalen besteht noch erheblicher Nachholbedarf sowohl was die Schieneninfrastruktur als auch was die Fahrzeuge betrifft. Hier muß nach Auffassung von PRO Bahn wirklich etwas geschehen. Zumindest für eine gewisse Zeit sollten die Mittel stärker für den SPNV gebunden werden, als dies im Moment der Fall ist.

Als letztes möchte ich auf die Fahrgastmitverantwortung eingehen. Nach unserer Auffassung sollte bei Planung und Gestaltung des ÖPNV die Beteiligung der Fahrgäste verpflichtend ins Gesetz aufgenommen werden, es sollten nicht, wie es im Moment heißt, Dritte nur hinzugezogen werden können. Das ist zuwenig. Die vorhandene Sachkompetenz der Fahrgastverbände und ähnlicher Organisationen sollte entsprechend genutzt werden. Dies sollte auch gesetzlich verankert werden.

**Herr Tönjes (Verkehrsclub Deutschland e.V. LV Nordrhein-Westfalen):** Sie werden mir erlauben, den zwar nicht neuen, aber doch immer wieder beliebten Spruch loszuwerden, daß die Interessen der Nutzer und der Umwelt immer ganz am Schluß einer Anhörung kommen. Wir hoffen aber, daß sie trotzdem nicht am Ende sind.

Auch der VCD begrüßt den offenen Dialog, der über dieses - allerdings auch sehr wichtige Gesetz - geführt wird. Manches, was den Finanzbedarf und was Rechtsfragen betrifft, ist noch ungeklärt, weshalb der Dialog sicher weitergehen muß. Ich verweise für Detailfragen auf unsere schriftliche Stellungnahme und möchte jetzt einige Grundzüge anschaulich zusammenfassen.

Der VCD sieht drei Grundziele, die mit der Regionalisierung im Lande verfolgt werden sollen.

Verkehrsausschuß

25.11.1994

54. Sitzung

sd-mj

Erstens. Die Modernisierung der Bahn in Infrastruktur und Betrieb muß absoluten Vorrang haben. Sie ist die vordringliche Hauptaufgabe, weil die Bahn das Basisnetz ist, das den öffentlichen Verkehr und dessen Qualität bestimmt, weil dort aufgrund jahrzehntelanger Vernachlässigung der größte Bedarf besteht, gleichzeitig aber auch die größten Potentiale vorhanden sind, die Risiken zu vermindern und die Qualität merklich zu erhöhen.

Zweitens. Wir möchten ein Programm zu einer flächendeckenden Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs unter - das ist dafür vermutlich unabdingbar - Beteiligung der Nutzer und ihrer Organisationen, statt Bauprogramme, die von Verwaltungen zusammengestellt werden.

Drittens. Wir brauchen eine integrierte Politik, eine Politik, die alle Verkehrsträger im Blick hat, die den Vorrang für den Umweltverbund setzt und die sowohl in den Verwaltungsstrukturen, in den Finanzmitteln, in den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen als auch in den Konzeptionen, die vorliegen, dem öffentlichen Verkehr zumindest vergleichbare Möglichkeiten wie dem Straßenverkehr eröffnet. Dabei sind wir der Meinung, daß alle drei Ziele gleichzeitig dazu dienen, die Qualität des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen und finanzielle Risiken oder unnötige Ausgaben zu vermindern.

Ich möchte diese drei Punkte kurz im einzelnen anschaulich darstellen. Ich will mit einem Beispiel anfangen.

Wir haben - wie Ihnen sicher nicht unbekannt ist - unsere berühmte Strecke Kaarst - Mettmann. Auch ich kann dieses Thema bald nicht mehr hören, aber wir wollen es jetzt bis zum bitteren - hoffentlich positiven - Ende durchfechten. Die Kommunen haben sich nach zehn Jahren geeinigt. Wir haben eine Betriebsform gefunden, die relativ kostengünstig ist, bei der eine neue S-Bahn-Strecke mit relativ geringem Aufwand erstellt und betrieben werden kann.

Nun haben wir das Problem: Es ist ein ganz normales S-Bahn-Taktprogramm, das leider nicht im Fahrplan 1993/94 steht. Das zweite Problem: Diese Zusatzleistungen werden jetzt eventuell mit gewaltigen Trassenpreisen belegt. Das dritte Problem ist, daß irgendwann erhebliche Ersatzinvestitionen - zum Beispiel in Brückenbauwerke - anfallen. Diese Probleme führen dazu, daß das ganze Projekt, das schon gesichert schien, jetzt wieder auf der Kippe steht. Es kann nicht Ergebnis des Gesetzes sein, daß dieses Modell wieder in Gefahr gerät. Da müssen Lösungen gefunden werden.

Verkehrsausschuß

25.11.1994

54. Sitzung

sd-mj

Parallel zu dieser Strecke geht eine Bundesstraße, die vergleichbare Verkehrsfunktionen, aber leider nicht vergleichbare Verkehrsmengen hat. Sie wird natürlich, ohne daß darüber diskutiert wird, vom Bund bezahlt - sowohl die Investitionen als auch der Betrieb. Da ist mit Sicherheit eine Ungleichbehandlung.

Was bedeutet dieses Beispiel für unser Regionalisierungsgesetz? - Investitionen in die Bahnmodernisierung müssen absoluten Vorrang haben. Darauf müssen die Investitionen auch in den nächsten Jahren konzentriert werden; denn da haben wir die Möglichkeit, Kosten zu senken, statt, wie häufig bei öffentlichen Verkehrsinvestitionen, zusätzliche Kosten, Folgekosten einzufahren.

Es ist bekannt, daß die Mittel aus dem GVFG kommen, wobei in der Regel Sanierungsmaßnahmen nicht förderbar sind, sondern nur Ausbau- und Neubaumaßnahmen. Sie sollten zumindest mittelfristig auf jeden Fall vorrangig für diese Aufgaben gesichert werden, damit wir da auf einen vernünftigen Standard kommen. Wir haben Mittel des Schienenwegeausbaugesetzes, um die es noch Streit gibt.

Es wäre sehr sinnvoll, wenn die Regionalarbeitskreise, die in den letzten Jahren die gesamten Strecken begutachtet haben, einmal versuchten, den Gesamtbedarf an Mitteln für Investitionen und gleichzeitig an Betriebsmitteln, der über den Fahrplan 1993 hinausgeht, zusammenzustellen. Das wäre sicher eine wesentliche Grundlage für die Feststellung des künftigen Bedarfs. Ich denke, das ist aus den Mitteln, die vorhanden sind, zu bewerkstelligen.

Ansonsten sind wir natürlich dafür, daß die Landesmittel erhalten, gesetzlich garantiert und auch dynamisiert und erhöht werden. Als Deckungsvorschlag gibt es verschiedene Möglichkeiten. Mir ist die Diskussion aus dem Verkehrsausschuß über relativ überhöhte Planungskapazitäten bei den Landschaftsverbänden im Fernstraßenbau bekannt. Ich habe kein Verständnis dafür, daß da anscheinend Planungskapazitäten brachliegen, daß für die Schublade gearbeitet wird, während an anderer Stelle das Geld fehlt. Wir haben auch eine Menge Fernstraßen - zum Beispiel unsere B 8 n in Düsseldorf -, die parallel zu einer voll ausgebauten Stadtbahnstrecke neu gebaut werden. Das muß nicht sein.

Weiterhin meinen wir, daß die Vorhaltekosten für den Fahrweg ein wichtiger Punkt der Finanzierung sein müssen. Es geht nicht darum, sie zusätzlich zu fördern, sondern die Regionalisierungsmittel, die für den SPNV ausgegeben werden, müssen so aufgeteilt werden, daß zuerst ein relativ großer Fixkostenanteil für den Fahrweg da ist, damit der gesichert ist. Der Rest muß nach den Betriebsleistungen vergeben werden, damit nicht sozusagen der erste Zug-Kilometer, der auf der Strecke gefahren wird, die gesamten Infrastrukturkosten mit aufgeladen bekommt. Das wäre

Verkehrsausschuß

25.11.1994

54. Sitzung

sd-mj

eine Situation, die zu Streckenstilllegungen geradezu einlode.

Was noch zusätzlich einlädt, ist dieser Passus, daß Schienenersatzverkehr speziell gefördert wird. Wir sind der Meinung, daß das eine zusätzliche Prämie für Streckenstilllegungen ist. Das lehnen wir auf jeden Fall ab. Es kann im Einzelfall sicher sein, daß ein Bus eine Schienenverkehrslösung besser ersetzt. Das sollte aber wie alle anderen normalen Busse finanziert und gefördert werden. Es sollte nicht einen besonderen Bonus dafür geben, daß eine Schienenstrecke stillgelegt wird.

Ein letzter Punkt: Wir müssen immer darauf achten, daß der Güterverkehr für viele Strecken von wirtschaftlich sehr hoher Bedeutung ist. Es muß nicht in diesem Gesetz, aber in enger Verknüpfung damit dafür gesorgt werden, daß der Schienengüterverkehr verbessert wird. Wir haben die paradoxe Situation: Es gibt zur Zeit Konzepte für Schienengüterverkehr in der Fläche, und es gibt zur Zeit einen gewaltigen Stau von Lkw auf der Straße. Und genau in dieser Zeit wird das Schienengüternetz abgebaut wie eigentlich nie zuvor. Das kann so nicht weitergehen.

Zum zweiten Punkt, dem Kundennutzen. Auch da wieder ein Beispiel: Ich fahre häufig mit der S-Bahn Richtung Essen. Da sind mir verschiedene Merkwürdigkeiten aufgefallen. Am Bahnhof Hösel ist zum Beispiel ein toll überdachter riesiger Fahrradabstellplatz. Dagegen habe ich nichts, aber direkt daneben ist eine ärmliche Bahnsteigüberdachung. Woran liegt das? - Wir haben einen großen Topf des Landes für P+R- bzw. B+R-Maßnahmen. Daraus wurde in diesem Fall mit relativer Großzügigkeit gefördert. Aber Mittel, um eine vernünftige Bahnsteigüberdachung zu machen, lassen sich nirgendwo auftreiben. Das heißt: Die Fahrgäste stehen im Regen, die Räder sind geschützt. Das ist für uns nicht gerade optimaler Mitteleinsatz.

Ein nächster Punkt: Wenn man auf dieser Strecke weiterfährt, sind umfangreiche Baumaßnahmen zu sehen. Da werden Kreisstraßen von geringer Verkehrsbedeutung künftig kreuzungsfrei über die S-Bahn geführt - sicher mit erheblichem Mittelaufwand. Gleichzeitig: Gehen Sie einmal zum S-Bahnhof Wehrhahn, da kommen die rostigen Nägel aus den kaputten Sitzbänken, und der Dreck ist seit Monaten nicht weggeräumt worden. Da zeigt sich ein ziemliches Mißverhältnis. Das kann so nicht weitergehen.

(Vorsitzender Jaax: Das werden wir sicher im Gesetz berücksichtigen! - Heiterkeit)

- Das brauchen Sie nur im Haushalt zu berücksichtigen; damit wären wir schon voll zufrieden.

Verkehrsausschuß

25.11.1994

54. Sitzung

sd-mj

(Vorsitzender Jaax: Den Haushaltsplan, in dem "Kehren des Bahnhofs Löhne" oder ähnliches steht, möchte ich gern einmal sehen!)

- Es geht darum, wo die Mittel herkommen, um die Investitionen und den Betrieb zu machen. Wir haben zur Zeit leider Luxus und Sibirien gleichzeitig im öffentlichen Nahverkehr. An einigen Stellen wird riesig geklotzt, an anderen fehlt es an den elementaren Investitionen und Betriebsmitteln. Unsere Forderungen sind in diesem Falle:

Erstens - da stimmen wir zum Beispiel mit PRO Bahn überein -: Der Schienenpersonennahverkehr muß von seinem Grundangebot her auf Landesebene verantwortet werden, wobei sich das Land durchaus regionaler Verbünde zur Durchführung und zur Planung bedienen kann, die allerdings größer sein müssen als der Kooperationsraum Ruhr-Lippe, von dem wir gehört haben, daß er nicht ausreicht.

Zweitens. Es müssen Grundstandards für den öffentlichen Verkehr gesetzt werden. Es geht nicht darum, den Nahverkehr bis ins kleinste vorzuschreiben. Es geht auch nicht darum, die Form der Haltestellendächer vorzuschreiben. Wir brauchen aber ein Grundangebot - die Anschlüsse müssen gesichert sein, man muß auch abends noch in eine Mittelstadt kommen können. Das ist alles machbar, das zeigen integrale Taktfahrpläne, die von den Ländern und anderswo erarbeitet werden und zum Teil umgesetzt sind. So etwas brauche ich, wenn ich eine mit einem Autofahrer vergleichbare Mobilität - ich habe kein Auto - haben will. Ich brauche auch bestimmte Grundservicemaßnahmen oder Vereinheitlichungen, zum Beispiel eine einheitliche Kindergrenze. Es darf nicht in jedem Verbund die Grenze, ab der Kinder bezahlen müssen, anders sein. Ich brauche eine einheitliche Fahrgastinformationsauskunftsnummer im ganzen Land. Das kostet nichts, würde aber den Fahrgästen eine ganze Menge Erleichterung bringen.

Zum letzten Punkt - integrierte Politik. Wir brauchen perspektivische Nahverkehrspläne, Pläne, die nicht nur, wie es im Gesetz steht, am Bedarf orientiert sind, sondern die an Potentialen und auch an expliziten verkehrs- und umweltpolitischen Zielvorgaben orientiert sind und die im Sinne der eben genannten kundenfreundlichen Verbesserungen auch umfangreiche Mängelanalysen beinhalten, die aus Kundensicht, nicht so sehr aus Verwaltungssicht angestellt werden.

Wir brauchen genau aus diesem Grunde eine wesentliche Beteiligung der Fahrgäste und ihrer Verbände als Träger öffentlicher Belange sowohl an den Planungsmaßnahmen im Nahverkehrsplan als auch in den Gremien der Aufgabenträger; denn sie können die Verbindung zu den Kunden herstellen. Sie können aber auch in vielen

Verkehrsausschuß

25.11.1994

54. Sitzung

sd-mj

Fällen - das habe ich versucht, deutlich zu machen - auf eine effiziente Mittelverwendung achten.

Wir brauchen - das sprechen wir immer wieder an - eine integrierte Planung. Wir haben Straßenbaubehörden, aber keine Nahverkehrsbehörden in den Regionen. Da kann das Gesetz noch so gut sein - der Nahverkehr kann nicht vernünftig entwickelt werden, wenn die organisatorische Basis fehlt. Wir brauchen Finanzquellen, auch eigene der Städte, zum Beispiel keine neuen Abgaben, aber eben auch die Verwendung für Erschließungsbeiträge, für Parkraumbewirtschaftung, für den öffentlichen Nahverkehr. Wir brauchen flankierende Maßnahmen zur Beschränkung des Straßenverkehrs, die immer - das bitte ich zu bedenken - auch dazu dienen, daß in den Kassen der öffentlichen Verkehrsbetriebe mehr Geld klingelt.

Ich möchte kurz zusammenfassen, was sich daraus ergibt:

Erstens. Wir erkennen an, daß vom Land viel getan wird, daß viel Geld eingesetzt wird. Das müßte nur noch im Gesetz gesichert werden. Es ist aber sicher noch mehr Geld erforderlich. Auf jeden Fall erforderlich ist es, das Geld besser einzusetzen und die zur Zeit zu beobachtende strukturelle Verschwendung weitgehend zu vermeiden. Es müssen kundenbezogene Maßnahmen ergriffen werden, die Kunden selbst müssen mitreden, mit kontrollieren dürfen, ob etwas in ihrem Sinne liegt.

Zweitens müssen wir die Eisenbahn, die zur Zeit besonders vernachlässigt ist, zumindest mittelfristig besonders berücksichtigen, und zwar so weit, daß andere - auch investive - Maßnahmen zurücktreten, um die großen finanziellen Risiken der Zukunft in den Griff zu bekommen.

Wir sollten drittens das Ziel einer ernsthaften Alternative des öffentlichen Verkehrs oder genauer des gesamten Umweltverbundes zum Auto nicht aus dem Auge verlieren. Das heißt, wir müssen den ÖPNV als Gesamtsystem mit einem verlässlichen Qualitätsniveau sehen. Wir müssen ihn integriert mit den anderen Verkehrsmitteln zusammen sehen. Und wir müssen nicht nur die Verwaltung von Mitteln als Ziel des Gesetzes sehen, sondern gerade auch und immer noch die politische Perspektive, damit wir die Defizite, was unsere Umweltsituation und die Qualität des öffentlichen Verkehrs betrifft, verringern. Mittelfristig lassen sich, wenn die Qualität gut, der Betrieb rationell und die Fahrgäste zahlreich sind, damit vielleicht auch Defizite des Haushalts verringern.

**Herr Zimmermann (ADAC Nordrhein e.V):** Mit Blick auf die fortgeschrittene Zeit und die Tatsache, daß ich heute noch mit zwei Verkehrsverbänden bis in die

Verkehrsausschuß

25.11.1994

54. Sitzung

sd-mj

hohe Eifel fahren muß, möchte ich meine Redezeit nicht ausnutzen. Die meisten Probleme sind bereits angesprochen worden. Unsere schriftliche Antwort auf den umfangreichen Fragenkatalog liegt Ihnen sicherlich vor.

Wir haben die Fragen aus dem Gesichtspunkt und der Erfahrung heraus beantwortet, daß Müll und Verkehr unlösbare Aufgaben sind. Gerade in Zeiten leerer Haushaltskassen ist es erforderlich, geistige Investitionen einzubringen. Wir sind davon überzeugt, daß die Landtagsabgeordneten mit ihren Freifahrtscheinen die Probleme der Regionen besser kennen als Mitarbeiter einer Behörde, eines Ministeriums, die naturgemäß trotz Job-Ticket sehr selten mit dem ÖPNV unterwegs sind. - Für Fragen stehe ich zur Verfügung.

**Vorsitzender Jaax:** Ich glaube, die Landtagsabgeordneten sind keine besseren Menschen. Wir bemühen uns allerdings durchaus, unterschiedliche Mittel in Anspruch zu nehmen, je nachdem, wohin wir müssen. - Mittlerweile ist es ja tatsächlich so: Wer in die Ballungsräume des Ruhrgebiets muß, der ist gut beraten, mit der Bahn zu fahren. Es ist unsinnig, von Köln nach Bielefeld mit dem Pkw zu fahren, wenn der IC zwei Stunden braucht. Das können Sie mit einem Pkw, so leid es mir tut, nicht mehr hinbiegen.

Ich möchte noch einen Satz zur Strecke Kaarst - Mettmann sagen. Die Stadt Neuss hat bis heute nicht zugestimmt. Das tut auch uns leid; hinter Ihnen sitzen zwei, die sehr viel Freizeit dafür geopfert haben.

**Abgeordneter Wächter (CDU):** Herr Hirschfeld, als Paderborner Abgeordneter haben Sie meine Sympathie für die Strecke Bielefeld - Paderborn; keine Frage.

Ich möchte noch auf das Stichwort Nahverkehrsplanung eingehen. - Herr Hirschfeld und Herr Tönjes, wenn ich Sie richtig verstanden habe, wollen Sie eine regionale Verkehrsplanung auf Landesebene organisieren. Können Sie mir sagen, wie Sie auf dieser Ebene eine Konsensbildung erreichen wollen?

Herr Tönjes, Sie haben gesagt, das Schienengüterverkehrsnetz müßte in eine solche Konzeption mit eingebunden werden und es werde zur Zeit abgebaut wie nie zuvor. Deswegen meine Nachfrage an Herrn Graichen: Ist das zu bestätigen? - Vielleicht darf ich in Ergänzung meiner Frage, die ich vorhin an Sie gerichtet habe, noch einmal konkret nachfragen: Gibt es quantitativ feststellbare Absichten, Streckenkilometer abzubauen, und wo wird das möglich sein? Können Sie uns einmal mitteilen, welche konkreten Abbauprojekte zur Zeit beabsichtigt sind?

Verkehrsausschuß

25.11.1994

54. Sitzung

sd-mj

**Abgeordneter Herder (SPD):** Herr Zimmermann, ich bin - aus welchen Gründen auch immer - einmal in den ADAC eingetreten. Besonders wenn ich mir Ihren Punkt 1 ansehe, frage ich mich aber, warum. Da heißt es so schön:

Bei Zweckverbänden besteht die Gefahr, daß es wieder einen enormen bürokratischen Verwaltungsaufwand ... gibt.

Wenn es keine Zweckverbände, sondern diesen berühmten Zug von Aachen nach Bielefeld gibt, wie soll das dann geregelt werden, wenn nicht ein Gremium darüber ist, das so etwas handhabt? Nach meinem Verständnis muß es da jemanden geben, oder wir bleiben bei der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt. Aber da hat es ja Versager gegeben, und man ist zu der Auffassung gelangt, das müsse anders gemacht werden.

Sie sagten, Verwaltungsvorlagen würden ohnehin in den Papierkorb geworfen. Wie stellen Sie sich das dann vor? Ich bin schon dafür, daß es ein Gremium gibt, das so etwas handhabt. Daß es dazu Papiere geben muß, begrüße ich auch. Ich bin vom ADAC noch nie zu einer Mitgliederversammlung eingeladen worden und muß sagen, ich halte das, was Herr Flimm so erzählt, für abartig; er vertritt jedenfalls nicht meine Meinung.

Ihren Punkt 8 will ich Ihnen auch noch entgegenhalten. Selbstverständlich haben wir Freifahrkarten, damit wir rumgurken können. Aber glauben Sie etwa, daß ich beurteilen kann, ob es richtig ist oder nicht, daß ein Zug von Löhne nach Bielefeld fährt? Das müssen doch Leute beurteilen, die eine gewisse Qualifikation haben. Ich muß Ihnen ehrlich sagen: Es ist unter meinem Niveau, diese dämliche Bemerkung, die Sie hier hineingeschrieben haben, zu akzeptieren.

(Teilweise Beifall)

**Herr Graichen:** Zur Bemerkung von Herrn Tönjes und zur Klarstellung: Es gibt kein massives Stilllegungsprogramm, das im Moment abgewickelt würde.

Auf Ihre Frage, Herr Abgeordneter Wächter, welche Strecken unmittelbar bevorstehen: Das sind alles Altfälle von vor mehreren Jahren. Sie kennen die Vereinbarung zwischen dem Land und der Bahn und dann die Diskussion in den regionalen Arbeitskreisen. Dabei sind bei einigen Strecken Empfehlungen zur Stilllegung herausgekommen, die jetzt irgendwo in der Umsetzung sind. Ich bitte um Verständnis - wir sind gern bereit, den Mitgliedern des Verkehrsausschusses das in den

Verkehrsausschuß

25.11.1994

54. Sitzung

sd-mj

nächsten Tagen schriftlich mitzuteilen. Ich will jetzt nicht Angaben aus dem hohlen Bauch machen, die ich nachher widerrufen müßte.

**Herr Tönjes:** In der Rahmenvereinbarung geht es nur um den Personenverkehr. Wovon ich vorhin gesprochen habe, war der Güterverkehr. Da geht es doch nicht nur um Streckenstillegungen, sondern auch um die Schließung von Tarifpunkten und Bahnhöfen. Ich habe keinen Überblick über Nordrhein-Westfalen, aber ich weiß aus vielen Einzelmeldungen, daß viele Strecken und einzelne Tarifpunkte in den nächsten Jahren nach dem Güterkonzept der Bahn - wohlgemerkt - geschlossen werden sollen. Ich bitte, jetzt nicht Streckenstillegungen mit Stillegungen von Tarifpunkten, die ja für den Verlagerer vor Ort entscheidend sind, zu verwechseln, und auch die Rahmenvereinbarung für die Nahverkehrsstrecken des Personenverkehrs nicht mit Güterverkehrsstrecken zu verwechseln.

Die weitere Frage war zur Konsensbildung im Hinblick auf das landesweite Netz. Da ist zum einen die Verantwortung. Das Land hat - wie es beim Landesstraßennetz unbestritten ist - die endgültige finanzielle Verantwortung für den Fahrweg, den Betrieb und die Planung für ein gewisses regionales Grundnetz. Darum geht es.

Wie das praktisch ausgeführt wird, dafür gibt es verschiedene Möglichkeiten. Es kann ein Gutachten in Auftrag gegeben werden, einen Entwurf für ein landesweites Grundnetz zu erstellen, wie es in Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg oder Bayern gemacht wird, und dann kann man mit den Kooperationsräumen darüber sprechen, ob das ihren Vorstellungen entspricht. Wir haben ja auch ein Angebot. Wir haben die Bereiche der DB, die so etwas vorlegen könnte. Das muß natürlich mit den örtlichen Gremien abgesprochen werden, diese müssen ihre Meinung dazu kundtun können. Aber das muß in ein landesweites Gesamtkonzept hineinpassen, und hinterher muß auch einer sagen können: Wird das nicht gemacht, ist das vielleicht für euch nicht schlimm, aber im Gesamtnetz fehlt eine wichtige Verbindung, und aus diesem Grunde müssen wir die Verbindung haben, obwohl sie für eure Gemeinde oder euren kleinen Kooperationsraum selbst keine Bedeutung hat. - Darum geht es. Wie man dazu kommt - da ist beides möglich: Man kann von oben nach unten und von unten nach oben gehen. Da wird man sich auf ein vernünftiges Verfahren einigen können.

**Vorsitzender Jaax:** Trotzdem: Der Güterverkehr wird im Regionalisierungsgesetz, das hier zur Anhörung steht, nicht sehr stark behandelt. Ich bin Ihnen dankbar, daß Sie ihn angesprochen haben.

Verkehrsausschuß  
54. Sitzung

25.11.1994  
sd-mj

**Herr Hirschfeld:** Herr Wächter, nach unserer Meinung sollte das Land für Regionalschnellverkehr verantwortlich sein. Das heißt: Es geht nicht vorrangig darum, Verkehre den Regionen wegzunehmen und zu fordern, daß man hier einen Konsens finden müßte, sondern, wie Herr Tönjes auch schon sagte, es müßte ein Netz von Verbindungen definiert werden, die aus der Sicht des Landes notwendig sind. Dafür sollten auch Bedienungsfrequenzen festgelegt werden. Organisatorisch könnten für die Bestellung letztlich auch die Zweckverbände zuständig sein, insgesamt verantwortlich sollte aber das Land sein; denn es ist nicht im primären Interesse einer bestimmten Region, eine Verbindung quer durch das Land zu schaffen, sondern im Interesse des gesamten Landes.

**Herr Zimmermann:** In Form von Kurzhinweisen ist es leider nicht immer möglich, sämtliche Aspekte eines Problems anzusprechen. Ich bin eben aufgefordert worden zu sagen, wie man das anders als mit einem Zweckverband machen kann.

Vorredner haben bereits gesagt, daß der Zweckverband eine Organisationsform sein kann. Daß er Nachteile hat, steht schon in einem Gesetz, das der Landtag selbst erlassen hat. Es sind mindestens zwei Verbandssitzungen im Jahr vorgeschrieben. Das sind stapelweise Papiere, die teilweise nicht beachtet werden. Wir wissen doch ganz genau, wie es da zugeht: In den Aufsichtsgremien sitzen die Eigentümer, Verbraucher, also Besteller, haben keine Chance.

Andere Organisationsformen haben wir auch. Wie allgemein bekannt erheben privatrechtlich organisierte Formen zumindest den Anspruch, besser zu sein. Was auf Bundesebene dazu geführt hat, die Behördenstruktur der Bundesbahn zu zerschlagen, führt in Nordrhein-Westfalen dazu, daß wir aus der Bundesbahn eine Länderbahn machen, und das Ziel ist, den Kreis zu beteiligen und eine Kreisbahn herzustellen. Das geht bei der Anzahl der Kreise - wir haben immerhin 23 kreisfreie Städte, 31 Kreise und 396 Gemeinden - nicht ohne weiteres.

Die Frage, ob die Pläne eine gesetzliche Grundlage bekommen sollen oder ob sie vom Ministerium ausgearbeitet werden sollen, ist doch auch klar: Bei der Straße bestimmen unsere Landes- und Bundespolitiker auch, obwohl sie die Straße im ländlichen Bereich wahrscheinlich genausowenig kennen wie die Schienenstrecke.

Verkehrsausschuß

25.11.1994

54. Sitzung

sd-mj

**Vorsitzender Jaax:** Ich bedanke mich bei allen herzlich für ihre Beteiligung und kann den Sachverständigen zusichern, daß wir ihre Ausführungen in unseren Beratungen hinreichend berücksichtigen werden. Ich hoffe, daß es uns gelingt, den Gesetzentwurf in unser aller Sinne an der einen oder anderen Stelle zu verändern. - Schönen Dank.

gez. Jaax  
Vorsitzender

gez. Thomann-Stahl  
Stellvertretende Vorsitzende

05.12.1994 / 07.12.1994

430