

Verkehrsausschuß

Protokoll

58. Sitzung (nicht öffentlich)

9. Februar 1995

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 17.05 Uhr

Vorsitzende: Abgeordneter Jaax (SPD)

Abgeordneter Hemmer (SPD) (neu)

Stenographin: Zinner

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

1 Neuwahl des Ausschußvorsitzenden

1

Abgeordneter Hemmer wird einstimmig bei 1 Enthaltung zum neuen Vorsitzenden gewählt.

2 Aktuelle Viertelstunde zu dem Thema

Vereinbarung über die Ausgleichsmaßnahmen für die Region Bonn

Auf Antrag der Fraktion der CDU

1

Diskussion mit Minister Kniola.

Verkehrsausschuß
58. Sitzung

09.02.1995
zi-mj

Seite

**3 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonen-
nahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Perso-
nennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz NW)**

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 11/7847

Vorlagen 11/3360, 11/3383, 11/3654

11/3617 (Änderungsantrag der Fraktion der CDU)

11/3621 (Änderungsantrag der Fraktion der SPD)

11/3625 (Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN)

11/3657 (Änderungsantrag der Fraktion der F.D.P.)

3

Der Ausschuß behandelt den Gesetzentwurf abschließend.

Sämtliche Beschlüsse - chronologisch - siehe Diskussionsproto-
koll.

**4 Besserer Verkehrsfluß durch die Einführung von zusätzlichen
Sonderspuren**

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 11/7713

Vorlage 11/3640

Abgeordneter Langen (CDU) erklärt sich für seine Fraktion da-
mit einverstanden, anstelle des Antrags über Ziffer 5 der Vorla-
ge 11/3640 abzustimmen.

Ziffer 5 dieser Vorlage wird einstimmig bei Nichtbeteiligung
der Vertreterin der GRÜNEN zugestimmt.

- kein Diskussionsprotokoll -

Verkehrsausschuß
58. Sitzung

09.02.1995
zi-mj

Seite

5 Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/7738
Zuschrift 11/3589
Vorlage 11/3631

Auf Vorschlag des Abgeordneten Hunger (SPD) wird auf die Behandlung dieses Tagesordnungspunktes in der heutigen Sitzung verzichtet.

Die Fraktionen kommen überein, ihre Änderungsanträge zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung rechtzeitig vor der nächsten Ausschußsitzung untereinander auszutauschen.

- kein Diskussionsprotokoll -

Nächste Sitzung: 9. März 1995

* * *

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

Abgeordneter van Schewick (CDU) fragt, ob ein Teil der 500 Millionen DM im Ausgleichstopf für eine Anbindung nach Süden verwendet werde.

Minister Kniola antwortet, diese Frage sei belanglos, denn Bestandteil des Vertrages sei, daß der über 500 Millionen DM hinausgehende Betrag für die Gesamtmaßnahme aus dem GVFG gezahlt werde.

Auf die Frage der **Abgeordneten Thomann-Stahl (F.D.P.)** an den Minister, ob er den Vorschlag der hessischen SPD, eine Schnellbahnstrecke von Köln/Bonn nach Thüringen über Siegen, Marburg und Bad Hersfeld als Bestandteil einer Euromagistrale von Brüssel über Aachen und Köln nach Leipzig und Dresden zu bauen, für realisierbar bzw. wünschenswert für Nordrhein-Westfalen halte, erwidert **Minister Kniola**, eine solche Magistrale sei weder von der EU noch von der Bahn AG oder der Bundesregierung beabsichtigt. Er halte jedes zusätzliche Bahnangebot für wünschenswert, er sei aber kein Traamtänzer und wisse, daß ein solches Projekt nicht finanzierbar sei. In Nordrhein-Westfalen würde man den Sack jedoch wohl aufhalten, wenn es beim Bund Geld regnen sollte.

Abgeordneter Jaax (SPD) fügt hinzu, er wäre schon froh, wenn die Kriegsfolgeschäden zwischen Köln und Siegen, aufgrund derer weite Teile dieser Trasse noch immer eingleisig seien, behoben würden. Eine Schnellbahntrasse bis nach Thüringen wäre für ihn der siebte Schritt vor dem ersten.

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

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 11/7847

Vorlagen 11/3360, 11/3383, 11/3654

11/3617 (Änderungsantrag der Fraktion der CDU)

11/3621 (Änderungsantrag der Fraktion der SPD)

11/3625 (Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN)

11/3657 (Änderungsantrag der Fraktion der F.D.P.)

Vorsitzender Hemmer teilt mit, der mitberatende Haushalts- und Finanzausschuß habe dem Gesetzentwurf mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen von CDU,

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

F.D.P. und GRÜNEN zugestimmt, der mitberatende Ausschuß für Kommunalpolitik habe beschlossen, kein Votum abzugeben.

Einzelberatung

Zu § 1 Abs. 2 äußert **Abgeordnete Nacken (GRÜNE)**, ihre Fraktion wolle mit der zusätzlichen Formulierung hervorheben, daß es um den gesamten Personentransport im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr gehe.

Abgeordneter Langen (CDU) kündigt Zustimmung an, **Abgeordneter Hunger (SPD)** Ablehnung; er verweist zur Begründung auf § 2 des Personenbeförderungsgesetzes, der dieses Anliegen abdecke.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 1 Abs. 2 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der F.D.P. gegen die Stimmen der Vertreterin der GRÜNEN und der CDU abgelehnt.

Zu § 1 Abs. 4 und 5 (neu) legt **Abgeordnete Nacken (GRÜNE)** dar, ihrer Auffassung nach sollten öffentlicher Schienenpersonennahverkehr und öffentlicher Personennahverkehr als integriertes Verkehrskonzept gesehen werden. Aus dem Gesetz sollten die Bestandteile, die zu einem Verlagerungseffekt führen könnten, deutlich hervorgehen. Deshalb sollte auf den Umweltverbund hingewiesen werden, besonders auf die Mobilitätszentralen. Dies sei Ausdruck des anderen Ansatzes, den die GRÜNEN bei dem neuen Gesetz verfolgten.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN § 1 Abs. 4 (neu) wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der F.D.P. gegen die Stimmen der Vertreterin der GRÜNEN und der CDU abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN § 1 Abs. 5 (neu) wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Die Formulierung des § 2 bezeichnet **Abgeordnete Nacken (GRÜNE)** als zu unverbindlich. Ihre Fraktion wünsche zum Beispiel eine Präzisierung zu den Bedienungsstandards, insbesondere den Bezug zum integrierten und vertakteten Gesamtverkehrssystem.

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

Abgeordneter Hunger (SPD) sagt zum Thema Standards grundsätzlich, seine Fraktion sei dafür, so wenige Standards wie möglich vorzugeben und die Entscheidung darüber den Gebietskörperschaften und Verbänden zu überlassen; denn aufgrund der Vielfältigkeit der ÖPNV-Angebote in den Regionen könnte Einheitlichkeit ohnehin nicht erreicht werden.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) akzeptiert das Argument Herrn Hungers, hält aber dagegen, daß gerade ein integriertes und vertaktetes Gesamtverkehrssystem nicht zu erreichen sei, wenn jeder Verkehrsverbund selbst entscheiden könne. In diesem Punkt müsse es weiter bei der Zuständigkeit des Landes bleiben. Ihre Fraktion werde dieses Anliegen in einem Entschließungsantrag für das Plenum deutlich machen.

Abgeordneter Langen (CDU) sieht in den Änderungsvorschlägen der GRÜNEN zu § 2 Abs. 1 und § 8 Abs. 3 eine Diskrepanz und schließt sich der Auffassung Herrn Hungers an.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN § 2 Abs. 1 (neu) wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 2 Abs. 1 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 2 Abs. 2 wird einstimmig zugestimmt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der F.D.P. zu § 2 Abs. 2 wird gegen die Stimme der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 2 Abs. 2 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 2 Abs. 3 wird gegen die Stimmen der CDU abgelehnt.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) erklärt, der Änderungsantrag ihrer Fraktion zu § 2 Abs. 3 habe sich durch die Ablehnung ihres Abs. 1 erledigt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 2 Abs. 4 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Buchstabe a) des Änderungsantrags der Fraktion der F.D.P. zu § 2 Abs. 4 wird mit den Stimmen der Vertreterin der F.D.P. und der CDU gegen die Stimmen der SPD bei Nichtbeteiligung der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Buchstabe b) des Änderungsantrags der Fraktion der F.D.P. zu § 2 Abs. 4 wird gegen die Stimme der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) legt zu den Absätzen 4 und 5 des § 2 dar, dadurch, daß der Gesetzentwurf den ÖPNV im ländlichen Raum und in den Verdichtungsgebieten in zwei Absätzen regle, entstehe der Eindruck, daß der Schwerpunkt des Ausbaus auf den Verdichtungsraum gelegt werde, was aus der Sicht der GRÜNEN in den vergangenen Jahren immer der Fall gewesen sei. Sie spreche sich auch gegen einen Rückzug aus dem bisher definierten Grundnetz außerhalb der Verdichtungsgebiete aus, weil sonst Streckenstilllegungen Tür und Tor geöffnet würden.

Abgeordneter Langen (CDU) sagt, seine Fraktion folge wohl der Intention der GRÜNEN, er meine aber, daß die Formulierung ihres eigenen Änderungsantrags präziser sei.

Abgeordneter Hunger (SPD) wendet sich gegen den Vorwurf, die Ballungsräume seien in der Vergangenheit gegenüber dem ländlichen Raum bevorzugt worden. Es sei Prinzip des Verkehrsministers wie des Parlaments, den ÖPNV überall gleichrangig, gerecht und konsequent zu unterstützen. Wenn an einigen Punkten Defizite zu beklagen seien, sei dies darauf zurückzuführen, daß es an kommunalen und regionalen Initiativen fehle. Damit kein falscher Eindruck entstehe, müsse die SPD-Fraktion sowohl den Änderungsantrag der GRÜNEN als auch den der CDU ablehnen.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) erwidert Herrn Langen, zwar habe auch die CDU-Fraktion das Problem ÖPNV-Ausbau im ländlichen Raum und im Verdichtungsraum erkannt, diese setze aber stark auf Bus-/Schienenkonzepte, während die GRÜNEN der Schiene den Vorrang geben wollten. Wenn Herr Langen deshalb ihr Anliegen unterstütze, müsse es im Änderungsantrag seiner Fraktion auch genannt werden.

Abgeordneter Wächter (CDU) hält Herrn Hunger entgegen, ohne Zweifel sei der ÖPNV im ländlichen Raum im Vergleich zu den Ballungsgebieten unterentwickelt. Er stelle deutlich in Frage, daß immer mit dem gleichen Maß gemessen worden sei. Das neue Gesetz biete nun einen Ansatz, dieses Defizit situationsgerecht abzubauen.

Abgeordneter Hunger (SPD) antwortet Herrn Wächter, in den Mittelstädten und größeren Gemeinden, in denen sich die Kommunalpolitiker für den ÖPNV eingesetzt hätten, könnten sich die Ergebnisse sehen lassen; sie seien zustande gekommen mit Hilfe des Landes. - Wie grundsätzlich schon öfter im Ausschuß erörtert worden sei, solle das "Trittbrettfahren" beendet und erreicht werden, daß jeder seinen Teil zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots leiste. Dies ziehe sich durch den Gesetzentwurf wie ein roter Faden. Deshalb seien andere Formulierungen nicht erforderlich.

Abgeordneter Langen (CDU) richtet an Herrn Hunger die Frage, ob davon gesprochen werden könne, daß flächendeckend für das Land ein ÖPNV-Bedarfsplan existiere. Da dies verneint werden müsse, sei die Kritik der CDU-Fraktion berechtigt.

Minister Kniola betont, einen ÖPNV-Infrastrukturbedarfs- und -ausbauplan gebe es für den Stadtbahnausbau, wofür das Ministerium auch zuständig sei.

Ein wesentlicher Teil des ÖPNV im ländlichen Raum spiele sich auf der Straße ab. Die Ausweisung dieser ÖPNV-Infrastruktur erfolge in den entsprechenden Straßenplänen. Busbahnhöfe etc. würden in Absprache mit den Gemeinden gefördert.

In weiten Teilen des ländlichen Raumes bestehe die ÖPNV-Schieneninfrastruktur aus Bundesbahnstrecken. Hier sei entscheidend, daß endlich das Eisenbahnneuordnungsgesetz mit Leben erfüllt werde, daß nämlich der Bund seiner Verpflichtung nachkomme, die SPNV-Maßnahmen nachzuweisen, für die 20 % seiner Investitionsmittel zu verwenden seien. Bei der entsprechenden Übereinkunft mit dem Bund werde die Landesregierung selbstverständlich den Verkehrsausschuß beteiligen.

Die Forderung nach einer Darstellung der Straßeninfrastruktur für den ÖPNV im ländlichen Raum könne durch das Straßennetz als erfüllt betrachtet werden, diejenige für die Schieneninfrastruktur, wofür der Bund zuständig sei, noch nicht.

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) regt an dieser Stelle an, daß der Sprecher der SPD-Fraktion zur Vereinfachung des Verfahrens dem Ausschuß mitteile, ob seine Fraktion beabsichtige, irgendeinem der Änderungsanträge der Oppositionsfraktionen zuzustimmen. - Darauf antwortet **Abgeordneter Hunger (SPD)**, dies sei den Beratungen vorbehalten.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 2 Abs. 4 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 2 Abs. 5 wird gegen die Stimmen der CDU abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 2 Abs. 5 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Zu § 2 Abs. 6 sagt **Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.)**, sie halte es für sinnvoll, die "besonderen Bedürfnisse der Bevölkerung" im Gesetzestext näher zu spezifizieren.

Abgeordneter Wächter (CDU) hält dagegen, seine Fraktion halte dies nicht für notwendig, denn es könne kein umfassender Katalog aller Betroffenen aufgelistet werden.

Der Änderungsantrag der Fraktion der F.D.P. zu § 2 Abs. 6 wird gegen die Stimme der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Zu § 2 Abs. 8 äußert **Abgeordnete Nacken (GRÜNE)** die Befürchtung, daß mit der Formulierung im Gesetzentwurf in bezug auf die Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt seien, die bisherigen Standards reduziert würden. Sie spreche sich für eine schärfere Formulierung aus.

Auf die Frage des **Abgeordneten Langen (CDU)**, ob die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt seien, mit der neuen Formulierung gewährleistet würden, antwortet **Minister Kniola**, "gewährleisten" eröffnete einen Rechtsanspruch mit der Folge, daß auch an den entlegensten Bahnhöfen ein entsprechendes Angebot geschaffen werden müßte. Das damit verbundene Investitionsvolumen würde jeden überfordern.

Abgeordneter Hunger (SPD) fügt hinzu, er könnte sich vorstellen, daß bei Festschreibung eines Rechtsanspruchs eine Person, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sei, zum Beispiel geltend mache, im oberen Stockwerk eines Doppelstockwagens zu fahren. - Darauf erwidert **Abgeordnete Nacken (GRÜNE)**, sie halte dies für ein absurdes Beispiel. Sie richtet an den Minister die Frage, ob aufgrund der Formulierung des Gesetzentwurfs etwa die Fahrzeugförderung hinter die gegenwärtig geltenden Standards zurückfalle. - **Minister Kniola** verneint dies.

Abgeordneter Jaax (SPD) kommt auf das von Herrn Hunger genannte Beispiel zurück und erinnert Frau Nacken an die Probefahrt mit dem Doppelstockwagen, während der Behinderte partout in diesen hätten einsteigen wollen, obwohl sie in die normalen Wagen davor und dahinter ohne weiteres mit dem Rollstuhl hätten hineinfahren können. Er halte die Finanzierung eines entsprechenden Rechtsanspruchs nicht für machbar und plädiere deshalb dafür, es bei der Formulierung im Gesetzentwurf zu belassen.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) stellt klar, die Behinderten hätten bei jener Fahrt deutlich machen wollen, daß Doppelstockwagen für den Nahverkehr untauglich seien, wenn sie ausschließlich eingesetzt würden. - **Abgeordneter Jaax (SPD)** erwidert, diesen Eindruck habe er nicht gehabt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 2 Abs. 8 wird mit den Stimmen der SPD und der CDU gegen die Stimmen der Vertreterinnen der GRÜNEN und der F.D.P. abgelehnt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 2 Abs. 9 kündigt **Abgeordneter Hunger (SPD)** Zustimmung an.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) bittet, diesen und ihren Änderungsantrag im Zusammenhang zu sehen. Sie meine, die CDU-Fraktion verstehe die Probleme der Frauen nicht oder verwische sie, wenn sie die "Frauenbelange" und die "Kinderbelange" in einen Topf werfe. Für die Kinder wäre zum Beispiel ein Spielabteil wichtig.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 2 Abs. 9 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN zugestimmt.

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

Zu § 2 Abs. 10 bringt **Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.)** vor, ihre Fraktion wolle, daß alle Verkehrsunternehmen nicht zu "vergleichbaren", sondern zu "gleichen" Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt würden.

Der Änderungsantrag der Fraktion der F.D.P. zu § 2 Abs. 10 wird gegen die Stimme der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) spricht sich dafür aus, daß die Nutzer und Nutzerinnen des ÖPNV und ihre Interessenvertretungen an der Planung des ÖPNV beteiligt würden. Auf die Organisationsform lege sie sich nicht fest, diese würde sich im Verfahren einstellen.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 2 Abs. 10 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 2 Abs. 10 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der F.D.P. gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der F.D.P. § 2 Abs. 10 (neu) wird gegen die Stimme der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 3 Abs. 1 Satz 1 gibt **Abgeordneter Hunger (SPD)** folgende über den Änderungsantrag hinausgehende Änderung bekannt:

... sowie von mittleren und großen kreisangehörigen Städten, welche ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind.

Abgeordneter Langen (CDU) kündigt Zustimmung an.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) sagt, auch sie würde zustimmen, sie bitte vorher aber um Auskunft, ob die Pauschale in Höhe von 1 Million DM nach § 14 Abs. 2 nur den Aufgabenträgern zugute komme oder, wie es folgerichtig wäre, nach unten weitergeleitet werde.

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

Leitender Ministerialrat Herz (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) antwortet Frau Nacken, das sei ausdrücklich nicht vorgesehen. Bis jetzt seien die entsprechenden Voraussetzungen nur bei fünf oder sechs Städten gegeben, zum Beispiel bei den Stadtwerken Neuss, Viersen und Monheim. Sobald die Voraussetzungen finanziell dotiert würden, entstünden 396 Nahverkehrsgesellschaften - so viele, wie das Land Gemeinden habe; blieben die kleinen Gemeinden unberücksichtigt, blieben noch immer an die 150 große und mittlere kreisangehörige Städte, die einen städtischen Angestellten abstellen, mit 50 000 DM eine GmbH gründen und mit dem Nahverkehrsunternehmen Regieverträge abschließen könnten. Um diese Konsequenz zu vermeiden, sei die Planungszuständigkeit und die finanzielle Dotierung bewußt nur auf die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände erstreckt worden. Diese erhielten die Planungshoheit über den Nahverkehrsplan und dazu jeweils 1 Million DM als Ausgleich für den pflichtigen Teil des Gesetzentwurfs, wie er verfassungsrechtlich zu leisten sei. Würde denjenigen Aufgabenträgern, die keine Planungen erarbeiteten, die Pauschale oder ein Anteil davon gewährt, fehlte die innere Rechtfertigung.

Abgeordneter Hunger (SPD) hebt hervor, seine Fraktion wolle die 1 Million DM nicht anders verteilen, sondern die Kompetenz und Bedeutung der mittleren und großen kreisangehörigen Städte konkreter formulieren. Die Aufstellung der Nahverkehrspläne obliege den genannten Gebietskörperschaften; finanziellen Kooperationen stehe aber nichts im Wege. Die SPD-Fraktion lege Wert darauf, daß das Geld in erster Linie für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV verwendet werde, die Personalkosten sollten einen möglichst kleinen Teil davon ausmachen.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) befürwortet, daß die mittleren und großen kreisangehörigen Städte, die über ein Verkehrsunternehmen verfügten, in die Aufgabe einbezogen werden sollten, sie sieht aber dennoch eine Diskrepanz: Wenn solche Städte ÖPNV planten, organisierten und gestalteten, müßten sie auch Anspruch auf die Pauschale haben. Wenn Aufgaben nach oben delegiert würden, würden die Mittel ja auch anteilig weitergeleitet. Sie stimme dem Änderungsantrag der SPD-Fraktion zu, möchte aber festgehalten wissen, daß sie darauf hingewiesen habe, daß ein Teil der finanziellen Mittel nach unten fließen müsse.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) äußert, auch ihre Fraktion halte den Änderungsantrag der SPD-Fraktion für sinnvoll. Sie habe deshalb folgerichtig einen Änderungsantrag zu § 14 gestellt.

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

Abgeordneter Langen (CDU) befürwortet die Möglichkeit, daß sich die mittleren und großen kreisangehörigen Städte an der Aufgabe beteiligten, ebenfalls und spricht sich dafür aus, die Festlegung der Kriterien für die Zusammenarbeit den Beteiligten zu überlassen.

Abgeordneter Wächter (CDU) betont, wenn die mittleren und großen kreisangehörigen Städte, die Eigentümer eines ÖPNV-Unternehmens seien, wie die Aufgabenträger - Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände - ÖPNV planten, organisierten und gestalteten, müßten sie gleichbehandelt werden. Alles andere wäre nicht logisch.

LMR Herz (MSV) erwidert Herrn Wächter, dies sei formal richtig, die Konsequenz wäre aber die Paralisierung des gesamten Planungssystems. Würden alle stringent gleichbehandelt, würden sehr schnell viele kleine Gesellschaften gegründet, die berechtigt wären, einen eigenen Nahverkehrsplan aufzustellen und einen Teil der Million zu erhalten. Der Kreis Neuss werde zum Beispiel auf die Kompetenz der Stadtwerke Neuss, die das Verkehrsangebot des Kreises maßgeblich mitbestimmen, nicht verzichten, sondern sich ihrer bedienen. Wie aus der Begründung zum Gesetzentwurf hervorgehe, sei dies ausdrücklich erwünscht. Es sei selbstverständlich zulässig und vernünftig, wenn im Wege der freien Vereinbarung die Stadtwerke für den Kreis gegen eine Vergütung vorbereitende Planungsarbeiten übernähmen sowie Entwürfe und Vorschläge unterbreiteten.

Der Vorschlag der SPD-Fraktion sei ein Kompromiß, der zugegebenermaßen gewisse logische Mängel aufweise. Müßten aber alle konsequent gleichbehandelt werden, würden die organisatorischen und planerischen Voraussetzungen für ein vernünftiges kommunales und regionales Nahverkehrsangebot aufgegeben.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) fragt Herrn Herz, ob es sich nur um ein logisches Problem handle oder ob die verfassungsrechtlichen Bedenken bei der Verlagerung der Aufgabe auf die mittleren und großen kreisangehörigen Städte nicht ebenso zum Tragen kommen müßten.

LMR Herz (MSV) hält dagegen, die verfassungsrechtlichen Bedenken würden bei der Planungshoheit ansetzen, hier würde aber eine Aufgabenträgerschaft minderen Zuschnitts geschaffen. Die betroffenen Städte wären zwar Aufgabenträger für ihren lokalen Verkehr und könnten, wenn sie dazu beauftragt würden, noch andere Aufgaben wahrnehmen, sie erhielten aber kein eigenes öffentlich-rechtliches Planungsrecht. Im Fall des Kreises Neuss bedeute das: Die Stadtwerke Neuss gestalteten ihr

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

Fahrplanangebot wie bisher, es müsse aber in den Plan des Aufgabenträgers Kreis Neuss integriert werden. Der Kreis stelle den öffentlich-rechtlichen Plan, gebilligt durch die Vertretungskörperschaft - den Kreistag -, auf, und der Plan erhalte die im Gesetz beschriebene Wirkung. Die Tätigkeit der Stadtwerke Neuss liege unterhalb der formalen rechtlichen Ebene. - Dies lasse sich auch rechtlich vertreten.

Nachdem die Forderung gestellt worden sei, habe das Ministerium die Beteiligung auf die Unternehmen, die bisher diese Aufgabe wahrgenommen hätten, ausgeweitet.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) sagt, sie habe Verständnis für das Dilemma, frage aber, ob im Gesetz nicht verankert werden könnte, daß die Kreise die Leistungen der betroffenen Städte erstatteten.

Abgeordneter Hunger (SPD) betont, nach Auffassung seiner Fraktion bildeten die Gebietskörperschaften, die Zweckverbände und die Verbände die Basis für den öffentlichen Personennahverkehr. Nachdem sie zur Kenntnis genommen habe, daß auch größere kreisangehörige Städte nach Inkrafttreten des Gesetzes in eigener Verantwortung Verkehrsleistungen anböten, müßten deren Interessen berücksichtigt werden - das habe auch mit Basisnähe zu tun -, sie dürften nicht durch die Verbände bzw. die Zweckverbände majorisiert werden. Sie sollten sich auf finanzielle Kooperationen verständigen. Dies aber im Gesetz festzuschreiben, halte die SPD-Fraktion für nicht möglich. Es bleibe deshalb bei dem Meinungsunterschied zu den GRÜNEN, die viele kleine Einheiten wollten.

Abgeordneter Wächter (CDU) erwidert Herrn Hunger, er betrachte dessen Äußerung zur Basisnähe als Kompliment an die CDU-Fraktion, denn diesen Vorschlag habe die SPD-Fraktion von ihr übernommen.

Er unterstreicht, daß eine gewisse Rechtsunsicherheit bestehenbleibe. Er zitiert den Änderungsantrag der SPD-Fraktion zu § 14 Abs. 2 Satz 2 und wendet ein, es könnte genausogut argumentiert werden, daß der Zweckverband selbst durch Beschluß der beteiligten Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger sein könne, so daß auch die mittleren und großen kreisangehörigen Städte nach § 3 Abs. 1 Sätze 1 und 2 zumindest Anspruch auf einen Teil der Pauschale hätten. Er bitte, definitiv die Frage zu beantworten, ob die 1 Million DM ausschließlich Kreise, kreisfreie Städte und Zweckverbände erhielten.

LMR Herz (MSV) bejaht dies und sagt zu dem von Herrn Wächter vorgetragenen Argument, die Beteiligung am Zweckverband mit Übertragung weiterer Aufgaben sei ein anderer Fall: Der Zweckverband übernehme da Aufgaben des Aufgabenträgers Kommune. Wenn eine kreisfreie Stadt bestimmte über den SPNV hinausgehende Aufgaben, die eigentlich sie erledigen müßte, einem Zweckverband übertrage, handle es sich um eine echte Kompetenzverlagerung. Die Aufgabenträgerschaft der mittleren und großen kreisangehörigen Gemeinden beziehe sich hingegen auf deren Gemeindegebiet. Wenn diese, da ihr Angebot in der Regel in den Kreis hinein ausstrahle, vom Kreis gebeten würden, am Nahverkehrsplan mitzuwirken, etwa durch Beratung, handelte es sich nicht um eine Kompetenzübertragung, sondern dafür müßte eine Regelung im Wege eines Austauschverhältnisses geschaffen werden. Dieses Verfahren werde sich in der Praxis voraussichtlich einstellen. Für die Beratungs- oder Ingenieurleistungen werde der Kreis aufkommen, denn angesichts der gegenwärtigen finanziellen Situation würden die Stadtwerke nicht umsonst arbeiten.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 3 Abs. 1 wird einstimmig zugestimmt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 3 Abs. 1 wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU bei Enthaltung der Vertreterin der GRÜNEN und Nichtbeteiligung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 3 Abs. 1 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Zu § 3 Abs. 3 (neu) wiederholt **Abgeordnete Nacken (GRÜNE)** die Position ihrer Fraktion, daß das Land nicht lediglich die Mittel des Bundes weiterleiten dürfe. Es müsse sehr wohl weiter für den SPNV zuständig sein und für Verbundgrenzen überschreitende Verkehre einheitliche Standards gewährleisten.

Auf die Frage des **Abgeordneten Langen (CDU)**, wie sich länderüberschreitender Schienenverkehr in der Praxis vollziehen werde, verweist **Staatssekretär Westermann** auf § 6 Abs. 4 des Gesetzentwurfs und fügt hinzu, daß sich die betroffenen Zweckverbände mit den Vertretern Hessens und Rheinland-Pfalz' zwecks Kooperation an einen Tisch setzen müßten.

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN § 3 Abs. 3 (neu) wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Zu § 4 Abs. 1 spricht sich **Abgeordneter Langen (CDU)** mit Nachdruck dagegen aus, daß die Organisationsform Zweckverband vorgeschrieben werde. Seine Fraktion sei für regionale Verkehrskooperationen und schließe sich hier der Argumentation des Städtetages an, daß vom Land zwar die grundsätzliche Kooperationsverpflichtung, nicht aber die Zusammenarbeit zu regeln sei; für die Zusammenarbeit müßten die kreisfreien Städten und Kreise als originäre Aufgabenträger zuständig sein.

Abgeordneter Hunger (SPD) erwidert, seine Fraktion habe über diese Frage von Anfang an sehr strittig - auch mit Vertretern von Gebietskörperschaften - diskutiert. Sie habe sich aber vom Ministerium überzeugen lassen, daß die EG-Verordnung 1893/91 keine andere Möglichkeit lasse.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) legt dar, auch wenn die Kritik am Verkehrsverbund Rhein-Ruhr berechtigt sei, favorisiere auch ihre Fraktion das Modell Verkehrsverbund und nicht, wie Herr Hunger geäußert habe, viele kleine Einheiten.

Abgeordneter Wächter (CDU) bittet die Vertreter des Ministeriums die rechtlichen Grundsätze aufzuzeigen, die den Zweckverband zwingend vorschrieben, und auf die Äußerung einzugehen, daß öffentlich-rechtliche Aufgabenverantwortung für den SPNV und den übrigen ÖPNV im Prinzip bestehenbleibe und die unternehmerische und betriebliche Verantwortung bei den operativ tätigen Unternehmen belassen werde. Dem Ministerium schwebte offensichtlich vor, den unternehmerischen Teil unterhalb des Zweckverbandes in einer GmbH zu organisieren.

StS Westermann schickt voraus, die Bildung von Zweckverbänden für die Aufgabe, SPNV zu betreiben, sei im Gesetzentwurf in § 5 - Überörtliche Zusammenschlüsse - geregelt. Auf die Zweckverbände würden Aufgaben delegiert, die eigentlich Sache der Kreise und kreisfreien Städte seien.

Wie Herr Hunger schon begründet habe, beruhe die Pflicht zur Bildung von Zweckverbänden zum Teil auf der EG-Verordnung 1893/91. Soweit Strecken von einem Unternehmer nicht mehr betrieben werden wollten, weil sie unrentabel seien, könne die öffentliche Hand die Betreibung dieser Strecke gegen einen Ausgleich

aufzuerlegen. Diese Aufzuerlegung sei nur durch einen Hoheitsträger möglich, weshalb private Rechtsformen ausschieden.

LMR Herz (MSV) erklärt, Ausgangspunkt sei die EG-Verordnung 1191/69 i.d.F. 1893/91. Sie sei bisher nur für die Bahnen gültig gewesen und verfolge das Ziel, zum einen alle Unternehmen, die Personenverkehr betrieben, in ihren Geltungsbe- reich einzubeziehen, zum zweiten, den Unternehmen einen Rechtsanspruch zu ga- rantieren, von den "gemeinwirtschaftlichen Verkehren" entbunden zu werden. Dies sei ein entscheidender Schritt auf dem Wege zu Wettbewerb und Deregulierung.

In der Erkenntnis, daß bestimmte Verkehre vor allem im öffentlichen Personennah- verkehr nicht kostendeckend betrieben werden könnten, habe die Kommission das System entwickelt, daß bei Verkehren, die eigenwirtschaftlich nicht betrieben wer- den könnten, die aus öffentlichem Interesse aber aufrechterhalten werden sollten, eine national zuständige Behörde mit dem Verkehrsunternehmen, das die Linie be- treiben solle, einen Vertrag über die Ausgestaltung und Finanzierung schließe. Für den Fall, daß ein solcher Vertrag nicht zustande komme, bestehe die Möglichkeit, dem Unternehmen die Betreibung der Strecke durch einen Hoheitsakt gegen Ge- währung einer Ausgleichsleistung aufzuerlegen.

Da die EG-Verordnung geltendes übernationales Recht sei, habe sie bei der An- passung des nationalen Rechts in das Personenbeförderungsgesetz Eingang gefun- den. Das PBefG habe daneben den Begriff "Aufgabenträger" eingeführt, der in den nordrhein-westfälischen Gesetzentwurf übernommen worden sei. Nach dem Gesetz- entwurf sei der Aufgabenträger über das PBefG hinaus gleichzeitig zuständige Be- hörde, denn nur dadurch könne dem Grundgedanken der Regionalisierung - der Zusammenführung von Aufgabenverantwortung und Finanzverantwortung über Ver- träge oder durch Aufzuerlegung - Rechnung getragen werden. Dies sei auch in ande- ren Ländern so geschehen.

Aus verkehrlichen Gründen hätten die meisten Länder die Verantwortung für den SPNV dem Land übertragen. Um der DB AG Verkehre aufzuerlegen zu können - gegen Ausgleichsleistungen -, müsse der Aufgabenträger gleichzeitig zuständige Behörde sein, und da diese hoheitliche Funktion nicht delegiert werden könne, kön- ne sie nicht in einer Organisationsform des privaten Rechts wahrgenommen wer- den. Es handle sich dabei nicht um den Fall des Schornsteinfegers oder des TÜV als beliehenes Unternehmen, die aufgrund ihres speziellen Sachverstandes einen begrenzten Teil einer öffentlichen Aufgabe übernehmen könnten, sondern um die gesamte Wahrnehmung einer Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge. Weil etwa eine BGB-Gesellschaft niemals Behörde sein könne, verbiete sich die freie Wahl der Kooperationsform. Auf regionaler Ebene gebe es für die Kommune keine an- dere öffentlich-rechtliche Form, als sich zu Zweckverbänden zusammenzuschlie-

ben, wie es in den großen Ballungsräumen des Landes bereits der Fall sei.

Der Gesetzentwurf der Landesregierung beruhe aber noch auf einer anderen Erwägung:

Unverbindliche Kooperationsformen liefen auf das Einstimmigkeitsprinzip hinaus, so daß die Wahrnehmung der Aufgabe gleich den Kreisen und kreisfreien Städten übertragen werden könnte. Es müsse also Regelungsmechanismen geben, die die Entscheidungsfähigkeit des Aufgabenträgers für den Schienenpersonennahverkehr gewährleisten. Dies sei bei einer Verbandsstruktur der Fall, nicht aber bei einer privatrechtlichen Organisationsform, der etwa das Budgetrecht des Kreises entgegenstehen könne. Der Zweckverband werde für die Aufgabe, den SPNV der DB zu übernehmen, geschaffen, alles andere sei freiwillig. Er nehme die Kompetenzen seiner Mitglieder in dieser Frage wahr und treffe die Entscheidungen. Die Privatrechtslösungen, über die diskutiert worden sei, wiesen den großen Mangel auf, daß die notwendigen Entscheidungen nicht effizient herbeigeführt werden könnten, weil nicht mit Mehrheit beschlossen werden dürfte, sondern gegebenenfalls geklagt werden müßte. Für die Verhandlungen mit dem Partner Bahn über die Ausgestaltung der Verkehrsverträge bedürfe es aber einer schlagkräftigen, in sich stimmigen und entscheidungsfähigen Organisation, weshalb die Landesregierung die Zweckverbandslösung mit Nachdruck verteidige.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) verweist auf ein an die Sprecher der Fraktionen gerichtetes Schreiben des Ministers vom 1. Februar 1995 und vertritt die Auffassung, die Funktion des beliebigen Unternehmers werde hierin noch zu eng gefaßt. Man könnte zu diesem Instrument aber durchaus greifen, schließlich bleibe den Kommunen die Garantenrolle. Die Bedenken der Landesregierung gegen eine andere Kooperationsform richteten sich folglich lediglich dagegen, daß sich nicht alle an die untereinander geschlossenen Verträge hielten und im Zweifelsfall geklagt werden müßte. Sie gehe aber davon aus, daß sich die Kommunen an den Grundsatz "Pacta sunt servanda" hielten.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 4 Abs. 1 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 4 Abs. 2 wird einstimmig zugestimmt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 4 Abs. 2 wird aufgrund des Änderungsantrags der Fraktion der SPD dazu für erledigt erklärt.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 4 Abs. 3 wird einstimmig zugestimmt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 4 Abs. 3 wird aufgrund des Änderungsantrags der Fraktion der SPD dazu für erledigt erklärt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der F.D.P. zu § 4 Abs. 3 wird aufgrund des Änderungsantrags der Fraktion der SPD dazu für erledigt erklärt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 4 Abs. 4 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU bei Nichtbeteiligung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zur Überschrift des § 5 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 5 Abs. 1 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) äußert zu § 5 Abs. 1, ihre Fraktion sei zwar mit den in der Anlage zum Gesetzentwurf beschriebenen Kooperationsräumen einverstanden. Da es an einigen Stellen aber Unschärfen gebe, sollte im Gesetz festgeschrieben werden, daß weitere Aufnahmeanträge gestellt werden könnten, wenn eine Neuordnung erforderlich werde.

StS Westermann erläutert, die in den Kooperationsräumen organisierten Körperschaften müßten nicht automatisch den Zweckverbandsbereich abdecken. Die Kann-Vorschrift erlaube Flexibilität. Wenn die festgelegten Kooperationsräume nicht optimal seien, könne durchaus die Doppelmitgliedschaft in verschiedenen Zweckverbänden angestrebt werden.

Abgeordneter Hunger (SPD) fügt hinzu, seine Fraktion sei in dieser Frage offen. Die Formulierung "sind zu berücksichtigen" lasse es zu, die Kooperationsräume zu ändern.

StS Westermann gibt zu bedenken, daß die Kooperationsräume unterschiedlich groß seien und bei uneingeschränkter Flexibilität nach dem Ausscheiden von zwei

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

oder drei Kreisen die verkleinerten Räume nicht mehr handlungsfähig wären. Deshalb könnten grundsätzlich Zweckverbände auf der Ebene der Kooperationsräume gebildet werden, soweit aber überlappende oder andere Interessen bezüglich des SPNV bestünden, könne die Mitgliedschaft in einem anderen Zweckverband zusätzlich angestrebt werden.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 5 Abs. 1 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 5 Abs. 2 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 5 Abs. 3 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN bei Enthaltung der CDU und der Vertreterin der F.D.P. zugestimmt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 5 Abs. 3 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) legt dar, die Bildung eines Gemeinschaftstarifes zwischen Schienenpersonennahverkehr und öffentlichem Personennahverkehr sei eine Grundvoraussetzung für einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr und müsse deshalb verbindlich im Gesetz festgeschrieben werden.

LMR Herz (MSV) erwidert Frau Nacken, in der Sache sehe das Ministerium dies ähnlich, es sei rechtlich aber nicht möglich, einen Gemeinschaftstarif sicherzustellen, denn die Tarifhoheit liege bei den Unternehmen. Die Genehmigungsbehörde genehmige den Tarif nach den Kriterien des § 39 PBefG.

Die Unternehmen dürften nicht daran gehindert werden, die Tarife zu nehmen, die sie aus wirtschaftlichen Gründen verlangen müßten. Würde ihnen die Gestaltungskompetenz über ihre Einnahmen außerhalb des § 39 PBefG beschnitten und führte dies zu Nachteilen für das Unternehmen, wäre das ein enteignungsgleicher Eingriff, der Entschädigungspflichten auslöste. Das Land könnte diese Kosten nicht übernehmen. Deshalb bleibe nur die Verpflichtung des Zweckverbandes, auf einen Gemeinschaftstarif hinzuwirken - verbunden mit der Sanktion, daß die Förderung entzogen werde, wenn der Eindruck entstehe, man bemühe sich darum nicht ausreichend. Mehr könne gesetzlich nicht geregelt werden, wenn keine Ent-

schädigungspflicht ausgelöst werden solle.

Auf die Frage der **Abgeordneten Nacken (GRÜNE)**, an welcher Stelle geregelt sei, wie die Unternehmen anders "in die Zange" genommen werden könnten, verweist **StS Westermann** auf § 5 Abs. 3 Satz 2. Der "goldene Zügel" bestehe darin, daß das Land dem Zweckverband weniger als die 1 Million DM gewähre, wenn er nicht auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifes hinwirke.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) bemängelt, aufgrund des Beratungsverfahrens habe sie keine Möglichkeit der Rückkopplung mit ihrer Fraktion, um nach einer juristischen Formulierung zu suchen, die ihr Anliegen und das, was Herr Herz dargelegt habe, besser treffe. Sie wolle sich in diesem Fall nicht auf das Wort des Herrn Herz verlassen und erhalte ihren Antrag aufrecht, auch wenn dieser meine, es gebe rechtliche Bedenken dagegen. - Darauf erwidert **LMR Herz (MSV)**, die rechtlichen Bedenken gebe es tatsächlich.

Abgeordneter Hunger (SPD) erklärt, seine Fraktion sei selbstverständlich dafür, daß die noch zu gründenden Verbände die Tarife einheitlich gestalteten. Kein Wirtschaftsunternehmen könne dazu aber gezwungen werden.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 5 Abs. 3 wird mit den Stimmen der SPD und der CDU gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN bei Enthaltung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 5 Abs. 4 kündigt **Abgeordneter Langen (CDU)** Ablehnung aufgrund der Zweckverbandslösung an.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 5 Abs. 4 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU bei Enthaltung der Vertreterin der F.D.P. zugestimmt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 5 Abs. 4 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 5 Abs. 4 wird aufgrund des Änderungsantrags der Fraktion der SPD dazu für erledigt erklärt.

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 5 Abs. 5 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 5 Abs. 6 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 6 Abs. 1 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 6 Abs. 1 wird aufgrund der Abstimmung zu § 3 Abs. 3 (neu) für erledigt erklärt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 6 Abs. 2 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 6 Abs. 3 wird mit Mehrheit abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 6 Abs. 3 wird mit den Stimmen der SPD und der CDU gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN bei Nichtbeteiligung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Auf die Frage der Abgeordneten Thomann-Stahl (F.D.P.) nach dem qualitativen Unterschied zwischen "Beteiligung" im Änderungsantrag der Fraktion der CDU und "Anhörung" im Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 7 Abs. 1 antwortet LMR Herz (MSV), "Anhörung" sei eine Form der "Beteiligung".

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) spricht sich dafür aus, daß der ÖPNV-Bedarfsplan wie die Landesstraßenplanung im Landtag behandelt werde. Nur das Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags halte sie nicht für ausreichend. - Dem schließt sich Abgeordneter Langen (CDU) an.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 7 Abs. 1 wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU, der Vertreterin der F.D.P. und der Vertreterin der GRÜNEN zugestimmt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 7 Abs. 1 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 7 Abs. 1 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der F.D.P. gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN bei Enthaltung der CDU abgelehnt.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD § 7 Abs. 2 (neu) wird einstimmig zugestimmt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 7 Abs. 2 wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. bei Enthaltung der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 7 Abs. 2 wird mit den Stimmen der SPD und der CDU gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN bei Nichtbeteiligung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 7 Abs. 2 äußert **Abgeordneter Langen (CDU)**, seine Fraktion könnte dem zustimmen, wenn das Wort "Benehmen" durch "Einvernehmen" ersetzt würde. Dies entspräche dem Verfahren bei der Behandlung des Landesstraßenausbauplans.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) richtet an den verkehrspolitischen Sprecher der SPD-Fraktion die Frage, worin der Unterschied zwischen "Einvernehmen" und "Benehmen" liege.

LMR Herz (MSV) erläutert, die CDU-Fraktion wolle die Bedarfs- und Ausbaupläne als Gesetz, nach Auffassung des Ministeriums sollten sie hingegen administrative Pläne sein. Nach dem Gewaltenteilungsprinzip sei dann die Herstellung des Benehmens die zutreffende Regelung.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) richtet an den verkehrspolitischen Sprecher der SPD-Fraktion die Frage, ob es ausreiche, daß in diesem Punkt die Verwaltung tätig werde und nicht der Landtag. -

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 7 Abs. 2 wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU, der Vertreterin der F.D.P. und der Vertreterin der GRÜNEN zugestimmt.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 7 Abs. 3 wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU, der Vertreterin der F.D.P. und der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU und der Änderungsantrag der Fraktion der F.D.P. zur Überschrift des § 8 werden mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 8 Abs. 1 Satz 1 bringt Abgeordneter Langen (CDU) analog zum Gesetzentwurf folgende weitere Änderung ein: "Die Aufgabenträger und die regionalen Verkehrskooperationen ...".

StS Westermann stellt fest, die Aufstellung des Nahverkehrsplans durch die Aufgabenträger und zusätzlich durch die Verkehrskooperationen wäre eine überflüssige Addition der Verkehrspläne.

LMR Herz (MSV) betont, der Vorschlag der CDU-Fraktion würde die Systematik des Gesetzentwurfs gänzlich ändern; sie scheine nicht zwingend. Im Gesetzentwurf werde die Koppelung von Aufgabenträgerschaft mit der Verpflichtung zur Nahverkehrsplanung durchgehalten. Für den SPNV würden die Zweckverbände postuliert; sie sollten dafür die Nahverkehrspläne aufstellen. Nach der Ermächtigung in § 5 Abs. 3 könne der Zweckverband, wenn die Mitglieder einverstanden seien oder einige es wünschten, darüber hinaus für sie Aufgaben wahrnehmen und einen Plan erstellen.

Aus dem Vorschlag der CDU-Fraktion gehe nicht mehr klar hervor, wie die Verpflichtung, einen Nahverkehrsplan aufzustellen, mit der Aufgabenträgerschaft korrespondiere. Er führte zu einem Mischplan: Die Aufgabenträger und die Verkehrskooperationen würden danach zusammen einen Plan aufstellen. Dies wäre rechtlich nur schwer handhabbar. Durch die Einbindung der kommunalen Aufgabenträger in die regionalen Verkehrskooperationen würden deren Rechte sehr viel weitgehender beschnitten, als das mit der Beschränkung der Zweckverbände auf die Wahrnehmung der Aufgabe SPNV geschehe.

Auf den Einwand des **Abgeordneten Wächter (CDU)**, die geänderte Formulierung des Antrags seiner Fraktion entspreche der Formulierung des Gesetzentwurfs, denn "Kreise und kreisfreie Städte" sei der Sammelbegriff für "Aufgabenträger", und die Zweckverbände seien in den Änderungsanträgen der CDU grundsätzlich gegen "Verkehrskooperationen" ersetzt worden, erwidert **LMR Herz (MSV)**, er finde im von der CDU-Fraktion vorgeschlagenen § 7 die Planungsverpflichtung der Kreise und kreisfreien Städte nicht wieder. Danach gäbe es nur die regionalen Verkehrspläne. Nach der Konzeption der Landesregierung stellten die Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan für das eigene Kreisgebiet und der Zweckverband einen für den SPNV im Kooperationsgebiet auf. Nur im Extremfall könnten die von der CDU-Fraktion so genannten regionalen Verkehrskooperationen den gesamten ÖPNV für das Kooperationsgebiet beplanen; daneben gäbe es dann aber keine Pläne der kommunalen Aufgabenträger.

Auf die Frage des **Abgeordneten Harbich (CDU)**, wer nach der Konzeption der Landesregierung über den Nahverkehrsplan abstimme, antwortet **LMR Herz (MSV)**: die Vertretungskörperschaft, der Kreistag. - Darauf erwidert **Abgeordneter Harbich (CDU)**, was die Aufgabenträger betreffe, wäre dies nach dem Vorschlag der CDU-Fraktion genauso.

Abgeordneter Hunger (SPD) stellt klar, die Nahverkehrspläne seien von den Kreisen, kreisfreien Städten oder den Zweckverbänden in den Kreisen und kreisfreien Städten aufzustellen. Jede andere Formulierung sei verwirrend.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) schlägt die Formulierung vor: Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen ... für ihr Einzugsgebiet jeweils einen Nahverkehrsplan auf."

Abgeordneter Harbich (CDU) hält Herrn Herz entgegen, er finde die Unterscheidung nach den Nahverkehrsplänen, die die Kreise betreffen, und den regionalen Nahverkehrsplänen in der Formulierung des Gesetzentwurfs auch nicht wieder.

Abgeordneter Langen (CDU) bittet in diesem Zusammenhang § 8 Abs. 2 des Gesetzentwurfs zu erläutern.

Abgeordneter Hunger (SPD) verdeutlicht, wenn sich die kreisfreie Stadt Bielefeld und alle Kreise in Ostwestfalen-Lippe zu einem Zweckverband zusammenschließen,

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

werde der Nahverkehr von allen gleichberechtigt geplant. - Absatz 2 des § 8 unterstreiche, daß der schon bestehende öffentliche Personennahverkehr mit der Bahn zu vernetzen sei, daß etwa das gleiche Ticket benutzt werden könne. Insofern sei dem, was die CDU-Fraktion unter "Regionalität" verstehe, Rechnung getragen.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) bestätigt Herrn Herz, daß es nach der Systematik des Gesetzentwurfs falsch wäre, wenn die Aufgabenträger jeweils einen regionalen Nahverkehrsplan aufstellen müßten. Der durch die Aufgabenträger aufgestellte Nahverkehrsplan müßte gegebenenfalls in einen regionalen Nahverkehrsplan einfließen.

StS Westermann legt dar, die CDU-Fraktion beantrage zwei Planungsebenen - die Aufgabenträger und die regionalen Verkehrskooperationen. Die regionalen Verkehrskooperationen habe der Ausschuß mit Mehrheit abgelehnt. Alternative seien die Zweckverbände. Deren Mindestaufgabe sei der SPNV; sie könnten darüber hinaus aber für die Aufgabenträger Nahverkehr planen.

Nach Auffassung der CDU-Fraktion sei "Aufgabenträger" der umfassende Begriff. Nach Auffassung des Ministeriums hätten die Kreise und kreisfreien Städte die Nahverkehrspläne zu erstellen. Aufgabenträger seien diese sowie - entsprechend der Erweiterung - unter der Voraussetzung der §§ 4 bis 6 die mittleren und großen kreisangehörigen Gemeinden. Der Begriff, den die CDU-Fraktion von "Aufgabenträger" habe, sei nicht mit den Kreisen und kreisfreien Städten identisch; mit ihrem Vorschlag würde den mittleren und großen kreisangehörigen Gemeinden die Verpflichtung auferlegt, Nahverkehr zu planen. Eine eigenständige Nahverkehrsplanung unabhängig davon, was im Kreisgebiet passiere, sei aber nicht gewollt.

Auf den Hinweis des **Abgeordneten Harbich (CDU)**, daß für die regionale Planung ein zweistufiges Verfahren angestrebt werde, erklärt **StS Westermann**, die Kreise und kreisfreien Städte erstellten den Nahverkehrsplan für ihr Gebiet; die Planungsebene für den SPNV sei der Zweckverband. Nur wenn der Kreis seine Aufgabe auf den Zweckverband delegierte, könnte es auf dieser höheren Ebene zu einer zusätzlichen Planung über den SPNV hinaus kommen.

LMR Herz (MSV) legt dar, nach dem Vorschlag der CDU-Fraktion solle aus der freiwilligen Ermächtigung nach § 5 Abs. 3 des Gesetzentwurfs eine Rechtspflicht für die Planung des gesamten Verkehrs auf regionaler Ebene eingeführt werden, zum Beispiel auch für die Regionalbuslinien. Dies sei eine andere Konzeption. Die Formulierung "insbesondere für den SPNV" in § 8 Abs. 2 beziehe sich darauf, daß

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

von den Zweckverbänden neben dem obligatorischen Teil der Aufgabe, SPNV zu gestalten, freiwillige Aufgaben mit erledigt werden könnten. Was die CDU-Fraktion fordere, sei nicht ausgeschlossen, es müsse aber freiwillig vereinbart werden. Auch daß der kommunale und privatrechtlich organisierte Verkehr in der Regie des Zweckverbandes laufe, werde durch das Gesetz nicht untersagt. Gesetzlich festgeschrieben sei nur, daß der SPNV regional geplant werde; alles andere könne auf der Ebene der Gebietskörperschaft stattfinden.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 8 Abs. 1 wird sodann von Abgeordnetem Langen (CDU) zurückgezogen.

Zum Änderungsantrag der Fraktion der F.D.P. zu § 8 Abs. 1 Satz 2, daß bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne auch die vorhandenen Verkehrsstrukturen berücksichtigt werden sollten, äußert **StS Westermann**, dies sei in der Regel ohnehin der Fall. Gleichzeitig frage er aber, ob damit gemeint sei, daß die Existenz eines jeden Linienverkehrs aufrechterhalten werden müsse.

Abgeordneter Hunger (SPD) macht darauf aufmerksam, daß die von Frau Thomann-Stahl geforderte Formulierung in Abs. 3 enthalten sei. Er habe aber nichts dagegen, sie in Abs. 1 einzufügen.

Satz 1 des Änderungsantrags der Fraktion der F.D.P. zu § 8 Abs. 1 wird zurückgezogen, Satz 2 wird einstimmig zugestimmt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion der F.D.P., ihren § 7 Abs. 1 um den Satz zu ergänzen "Der Nahverkehrsplan darf nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führen", merkt **Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.)** an, daß Aufgabenträger, die über Verkehrsunternehmen verfügten, solche, die nicht über Verkehrsunternehmen verfügten, und Verkehrsunternehmen, die keinen Aufgabenträger hätten, alle gleichbehandelt werden sollten.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) äußert Verständnis für die Befürchtung, die Unternehmen der Aufgabenträger könnten die Nahverkehrspläne nach ihren Bedürfnissen stricken. Sie sehe das Problem des Wettbewerbs, meine aber, daß dies in dem zu behandelnden Gesetz nicht geregelt werden könne.

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

LMR Herz (MSV) erläutert, die entsprechende Regelung finde sich im Konzessionsrecht. Die Betriebsleistung, die ein Aufgabenträger wolle, werde losgelöst vom Unternehmen betrachtet. Dafür, wer die Betriebsleistung unter der Voraussetzung der Konzessionserteilung erbringe, gebe es eindeutige Regelungen einschließlich das Diskriminierungsverbot im PBefG selbst, und es werde sie in der Bundesverordnung nach § 13 a PBefG geben, in der die Ausfüllung des Tatbestandsmerkmals "geringste öffentliche Lasten für die Allgemeinheit" definiert sei.

Das Petitum Frau Thomann-Stahls sei berechtigt. Zu einer Ungleichbehandlung werde es aber nicht kommen, weil das PBefG und die entsprechende Verordnung dazu die rechtlichen Vorkehrungen trafen. Der Plan selbst könne dies nicht leisten; denn es bestünde keine Möglichkeit der rechtsaufsichtlichen Kontrolle, wenn ein Kreis etwa eine Linie von A nach B kappen wollte. Dies habe mit der Gleichbehandlung Öffentlich-Rechtlicher und Privater nichts zu tun, sondern es gehe um die betriebliche Ebene, und diese betreffe den Regelungsbereich des PBefG.

Auf die Frage des **Abgeordneten Wächter (CDU)**, wer die Konzessionen erteile, antwortet **LMR Herz (MSV)**: die Bezirksregierung. Würde den Aufgabenträgern gestattet, die Konzessionen zu erteilen, führe dies zu Interessenkollisionen. Wenn zum Beispiel die Stadt Düsseldorf die zuständige Behörde für die Erteilung der Konzessionen in ihrem Stadtgebiet wäre, läge die Gefahr nahe, daß nur die Rheinbahn Konzessionen erhalte. Dies wäre Selbstkontrahierung und folglich keine vertretbare Lösung.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) verdeutlicht, in der Praxis unterbreite eine Kreisverkehrsgesellschaft dem Kreistag einen Vorschlag über einen Nahverkehrsplan. Unter Umständen sei der Geschäftsführer der Kreisverkehrsgesellschaft in Personalunion Geschäftsführer der Stadtwerke, die den Nahverkehrsplan ausführe. In diesem Fall läge die Vermutung nahe, daß die Ressourcen "seiner" Kreisverkehrsgesellschaft vordringlich berücksichtigt würden. Da die Kreistagsabgeordneten, die den Plan genehmigten, die unternehmensspezifischen Belange nicht beurteilen könnten, hielte sie es für wichtig, im Gesetz festzuschreiben, daß der Nahverkehrsplan nicht zur Ungleichbehandlung der Unternehmen führen dürfe. Auch wenn diese Vorschrift nicht in das Regionalisierungsgesetz gehörte, so wäre sie - auch nach den Worten Herrn Herz' - nicht schädlich. - **LMR Herz (MSV)** erwidert, sie wäre unkorrekt.

Er bestätigt sodann die Frage des **Abgeordneten Hunger (SPD)**, daß bestehende Konzessionen durch das neue Gesetz nicht tangiert würden. Nach Auffassung Herrn

Hungers stelle sich somit das Problem der Ungleichbehandlung der Unternehmen im Gesetzgebungsverfahren nicht.

Der Änderungsantrag der Fraktion der F.D.P. zu § 8 Abs. 1 - Anfügung eines Satzes 3 - wird gegen die Stimme der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 8 Abs. 2 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 8 Abs. 2 äußert **Abgeordnete Nacken (GRÜNE)** die Auffassung, es sei durchaus im Einklang mit § 2 des Gesetzentwurfs, an dieser Stelle zu fordern, daß der SPNV bei der Nahverkehrsplanung vorrangig beachtet werde.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 8 Abs. 2 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 8 Abs. 3 Satz 1 wird einstimmig zugestimmt.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 8 Abs. 3 Satz 2 wird gegen die Stimmen der CDU zugestimmt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 8 Abs. 3 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU bei Nichtbeteiligung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Die Änderungsanträge der Fraktionen der F.D.P. und der GRÜNEN zu § 8 Abs. 3 werden aufgrund des Änderungsantrags der Fraktion der SPD dazu für erledigt erklärt.

Zu § 9 Abs. 1 teilt **Abgeordneter Hunger (SPD)** mit, aufgrund der Erweiterung der Aufgabenträgerschaft in § 3 Abs. 1 Satz 1 müsse Satz 2 folgendermaßen lauten:

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

Soweit Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 sind oder nach § 4 Abs. 1 oder 2 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen erforderlich.

Diesem Änderungsantrag wird einstimmig zugestimmt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 9 Abs. 1 wird mit dem Hinweis des Abgeordneten Langen (CDU), es handle sich um eine redaktionelle Änderung, für erledigt erklärt.

Die Änderungsanträge der Fraktionen der F.D.P. und der GRÜNEN zu § 9 Abs. 1 werden ebenfalls für erledigt erklärt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 9 Abs. 3 wird mit Mehrheit abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 9 Abs. 4 wird mit dem Hinweis auf die Gesetzssystematik mit Mehrheit abgelehnt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 9 Abs. 5 sagt **LMR Herz (MSV)**, eine Frist für die Erstellung des ersten Nahverkehrsplans sei auf Wunsch der Betroffenen nicht gesetzt worden. - Auf die Frage der **Abgeordneten Thomann-Stahl (F.D.P.)** nach den diesbezüglichen Vorstellungen der Landesregierung antwortet **LMR Herz (MSV)**, ein Druckmittel sei die Gewährung der 1 Million DM, die gezahlt werde, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt würden. Von kommunaler Seite sei das Ministerium verschiedentlich gebeten worden, schon bei der Bildung der Zweckverbände mehr Spielraum zu haben. Zumindest die Organisation für den SPNV müsse vorhanden sein. Die kommunalen Vertreter hätten die Sorge, daß ihre Vorbereitungen wesentlich mehr Zeit in Anspruch nehmen könnten. Gerade die Kreise in der Fläche stünden teilweise ja vor einer ganz neuen Aufgabe. Gegen eine Fristsetzung sei sachlich nichts einzuwenden, das Ministerium habe aber Entgegenkommen zeigen wollen.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) verweist auf das Datum der Revisionsklauseln 1. Januar 1998 und äußert, ihrer Meinung nach müßten deshalb die Nahverkehrspläne bis zum 31. Dezember 1997 fertig sein.

LMR Herz (MSV) erwidert, das Ministerium als Rechtsaufsichtsbehörde werde schon darauf achten, daß dies geschehe. Im übrigen gebe es die Zuwendungsverfahren für die 1 Million DM.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 9 Abs. 5 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zur Überschrift des § 10 wird mit Mehrheit abgelehnt.

Zu § 10 erklärt **Abgeordneter Hunger (SPD)**, daß seine Fraktion im Hinblick auf die Finanzierung über das im Gesetzentwurf Geregelte nicht hinausgehen wolle, weil ein höheres Finanzvolumen nur durch Einschnitte in andere Stellen des Verkehrshaushalts erzielt werden könne.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 10 Abs. 1 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU bei Enthaltung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 10 Abs. 2 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU bei Nichtbeteiligung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Betreffend den Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 10 Abs. 2 plädiert **Abgeordnete Nacken (GRÜNE)** dafür, dem Wunsch der Städte und Gemeinden nach größerem finanziellen Engagement des Landes nachzukommen. Die Mittel des Landes sollten entsprechend dem Mittelzufluß des Bundes dynamisiert werden.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 10 Abs. 2 wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der Vertreterin der GRÜNEN, der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 10 Abs. 4 wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU, der Vertreterin der F.D.P. und der Vertreterin der GRÜNEN zugestimmt.

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 10 Abs. 4 wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU, der Vertreterin der F.D.P. und der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zur Überschrift des § 11 wird mit Mehrheit abgelehnt.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 11 Abs. 1 wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. bei Enthaltung der Vertreterin der GRÜNEN zugestimmt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 11 Abs. 1 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 11 Abs. 2 wird mit Mehrheit abgelehnt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 11 Abs. 2 b) legt **Abgeordnete Nacken (GRÜNE)** dar, Schienenverkehre dürften nicht durch Busverkehre ersetzt werden, weshalb die für den Schienenverkehr bestimmten Mittel nicht zweckentfremdet werden dürften. Busverkehre würden ohnehin schon vom Land gefördert. Nach Auffassung der GRÜNEN müßten gezielt Investitionsmaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr gefördert werden wie die Umstellung der Zugleit- und Zugsicherungstechnik und die technische Sicherung oder Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge, wenn sich dadurch Kostenvergünstigungen bei den Transportpreisen ergäben.

Abgeordneter Hunger (SPD) erwidert, seine Fraktion betrachte die Formulierung des Gesetzentwurfes nicht als Öffnung zur Stilllegung bestehender Schienenstrecken. Sie setze sich dafür ein, daß möglichst alle der bestehenden und der neu hinzukommenden Schienenstrecken für den SPNV erhalten blieben. Sie sei aber so ehrlich zuzugeben, daß entsprechend der finanziellen Leistungsfähigkeit und Verantwortung der Gebietskörperschaften auf der einen oder anderen Strecke der Schienenverkehr ersetzt werden müßte.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 11 Abs. 2 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU § 11 Abs. 3, 4 und 5 (neu) wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU, der Vertreterin der F.D.P. und der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Zu § 12 Abs. 1 verweist **Abgeordneter Hunger (SPD)** auf einen von seiner Fraktion als Tischvorlage verteilten Änderungsantrag, wodurch sichergestellt werden solle, daß im Landeshaushalt ein Mindestbetrag entsprechend den Landeskomplementärmitteln ausgebracht werde, solange im GVFG Bundesfinanzhilfen bereitgestellt würden. Um diesen Kompromiß hätten die Verkehrspolitiker der SPD-Fraktion hart gerungen.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) sagt, dies entspreche dem Anliegen ihres Änderungsantrags.

Abgeordneter Langen (CDU) kündigt die Zustimmung seiner Fraktion an, obwohl ihr die Änderung nicht weit genug gehe.

Auf die Bitte des **Abgeordneten Wächter (CDU)**, die Angabe 25 % der Summe der Bundesfinanzhilfen zu quantifizieren, antwortet **StS Westermann**, mit 360 Millionen DM könnten nach dem Bundesprogramm 60 % der Investitionskosten für den ÖPNV finanziert werden. - **LMR Herz (MSV)** ergänzt, es gehe darum, das Absinken des GVFG, das bis 1996 festgeschrieben sei, einzufangen. Planzahlen seien 362 Millionen DM Bundesfinanzhilfen und 25 Millionen DM ergänzende Landesmittel, die auf der Basis der geltenden Fördersätze gewährt würden.

Auf die Frage der **Abgeordneten Thomann-Stahl (F.D.P.)**, ob die Landesmittel unter 25 % absinken könnten, erwidert **LMR Herz (MSV)**: theoretisch, wenn die Fördersätze geändert würden - was aber nicht gewollt sei. 25 % = rund 100 Millionen DM seien die Garantiesumme.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 12 Abs. 1 wird einstimmig bei Nichtbeteiligung der Vertreterin der F.D.P. zugestimmt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 12 Abs. 1 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU bei Nichtbeteiligung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der GRÜNEN zu § 12 Abs. 1 wird aufgrund des Änderungsantrags der Fraktion der SPD dazu für erledigt erklärt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 12 Abs. 2 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU bei Nichtbeteiligung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 12 Abs. 3 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU bei Nichtbeteiligung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 12 Abs. 4 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU bei Nichtbeteiligung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zur Überschrift des § 13 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU bei Nichtbeteiligung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 13 Abs. 1 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU bei Nichtbeteiligung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 13 Abs. 2 und 3 wird mit Mehrheit abgelehnt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion der CDU § 13 (neu) betont **Abgeordneter Langen (CDU)**, seine Fraktion verfolge mit der Kooperationsförderung die Gleichstellung mit den bestehenden Verbänden VRR, VRS und AVV.

Abgeordneter Hunger (SPD) erwidert, das Ministerium habe mehrfach erklärt, daß diese Verträge ausliefen. - Darauf entgegnet **Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.)**, die Verträge seien schon einmal ausgelaufen und dennoch um zehn Jahre verlängert worden.

StS Westermann legt dar, früher seien die Verbände gefördert worden, um ihnen einen finanziellen Anreiz zu geben und ihnen den Mehraufwand dafür abzugelten, daß sie zusammengearbeitet und zum Beispiel Tarifgemeinschaften gebildet hätten. Die Notwendigkeit, dies weiter zu finanzieren, entfalle mit dem neuen Gesetz. An-

dererseits bestünden Verträge, und aus diesen könne nicht ausgestiegen werden, ehe sie ausliefen. Das Gesetz ersetze den finanziellen Zügel des Landes.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU § 13 (neu) wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der F.D.P. gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Die Änderungsanträge der Fraktionen der CDU und der F.D.P. zur Überschrift des § 14 werden mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 14 Abs. 1 wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU bei Nichtbeteiligung der Vertreterinnen der F.D.P. und der GRÜNEN abgelehnt.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 14 Abs. 2 wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. bei Nichtbeteiligung der Vertreterin der GRÜNEN zugestimmt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 14 Abs. 2 wird gegen die Stimmen der CDU abgelehnt.

Satz 1 des Änderungsantrags der Fraktion der F.D.P. zu § 14 Abs. 2 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der Vertreterin der F.D.P. und der CDU abgelehnt.

Satz 2 des Änderungsantrags der Fraktion der F.D.P. zu § 14 Abs. 2 wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der Vertreterin der F.D.P., der CDU und der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt. (Weitere Abstimmungen erfolgen nicht.)

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 15 Abs. 1 und 2 wird für erledigt erklärt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der F.D.P. § 16 (neu) wird gegen die Stimme der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Einstimmig wird beschlossen, daß die Überschrift "Fünfter Abschnitt. Schlußbestimmungen" vor § 16 plaziert wird.

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

Zum Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 17 Abs. 1 erklärt **StS Westermann**, mit dieser Änderung würden die im Zweckverband zusammengeschlossenen Kreise und kreisfreien Städte ebenso wie die Zweckverbände an der Pauschale beteiligt. - Er bejaht die Frage des **Abgeordneten Langen (CDU)**, ob dies Inhalt eines Schreibens des Ministers vom 16. Dezember 1994 sei.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu § 17 wird bei Enthaltung der Vertreterin der GRÜNEN zugestimmt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 17 wird für erledigt erklärt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der F.D.P. § 19 (neu) wird für erledigt erklärt.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU zu § 18 wird für erledigt erklärt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion der CDU betreffend die Anlage zu § 5 Abs. 1 verdeutlicht **StS Westermann** auf Frage des **Abgeordneten Wächter (CDU)**, nicht die Kooperationsräume selbst erhielten die Pauschale von 1 Million DM, sondern die Zweckverbände, die in ihnen gegründet würden.

Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU betreffend die Anlage zu § 5 Abs. 1 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU bei Enthaltung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Dem Gesetzentwurf der Landesregierung wird unter Berücksichtigung der Änderungsanträge, die angenommen worden sind, mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU, der Vertreterin der F.D.P. und der Vertreterin der GRÜNEN zugestimmt.

Zum Berichterstatter wird Abgeordneter Hemmer (SPD) benannt.

Zur Begründung des Gesetzentwurfs der Landesregierung teilt **Abgeordneter Hunger (SPD)** mit, seine Fraktion betrachte diese als nicht weitgehend genug, weshalb sie in einer Tischvorlage eine Erklärung formuliert habe, die sie auch ins Plenum einbringen werde.

58. Verkehrsausschuß

09.02.1995

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) betont, mit der Erklärung werde die Ungleichbehandlung der Unternehmen, die sie mit ihrem Änderungsantrag zu § 8 Abs. 1 habe verhindern wollen, zementiert. Die Ungleichbehandlung sei von der Mehrheitsfraktion offensichtlich gewollt.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD zur Begründung des Gesetzesentwurfs der Landesregierung wird mit den Stimmen der SPD und der CDU gegen die Stimme der Vertreterin der F.D.P. bei Enthaltung der Vertreterin der GRÜNEN zugestimmt.

gez. Jaax
Vorsitzender (alt)

gez. Hemmer
Vorsitzender (neu)

23.02.1995 / 09.03.1995
313